



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990-1991

(1^{re} SÉANCE)

LuraTech
COMpte Rendu Intégral

1^{re} séance du mardi 2 octobre 1990

www.luratech.com

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. LAURENT FABIUS

1. **Ouverture de la première session ordinaire de 1990-1991** (p. 3238).
2. **Décès d'un député** (p. 3238).
3. **Remplacement d'un député décédé** (p. 3238).
4. **Nomination à la délégation de l'Assemblée nationale pour les Communautés européennes** (p. 3238).
5. **Demande de constitution d'une commission spéciale** (p. 3238).
6. **Communication de M. le président relative à l'ordre du jour** (p. 3238).
7. **Rappels au règlement** (p. 3238).
MM. Patrick Ollier, le président, Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement.
MM. Pierre Mazeaud, le ministre, le président.
MM. Charles Millon, le président.
8. **Sécurité routière et maritime.** - Discussion d'un projet de loi (p. 3241).
M. Léo Grézard, rapporteur de la commission des lois.

PRÉSIDENCE DE M. PASCAL CLÉMENT

- M. Jean-Pierre Baumlér, rapporteur pour avis de la commission de la production.
- M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.
- Discussion générale :
- MM. Jean-Pierre Fourré,
Charles Fèvre,
Jean-Paul Fuchs.
- 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.
- Clôture de la discussion générale.
- Passage à la discussion des articles.

Article 1^{er} (p. 3249)

M. Robert Pandraud.

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE LABBÉ

- Amendement n° 6 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, Robert Pandraud, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.
- Amendement n° 7 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre. - Rejet.
- Amendement n° 13 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre. - Rejet.
- Amendement n° 8 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.
- Amendement n° 9 de M. Fèvre : M. Charles Fèvre. - Retrait.
- Amendement n° 10 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre, Emmanuel Aubert. - Rejet.
- Adoption de l'article 1^{er}.

Article 2 (p. 3252)

- Amendements identiques n°s 1 de la commission des lois et 5 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le rapporteur pour avis, le ministre. - Adoption.
- L'amendement n° 11 de M. Fèvre n'a plus d'objet.
- Adoption de l'article 2 modifié.

Après l'article 2 (p. 3253)

- Amendement n° 15 de M. Fuchs : MM. Jean-Paul Fuchs, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Article 3. - Adoption (p. 3253)

Après l'article 3 (p. 3253)

- Amendement n° 12 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre. - Retrait.

Article 4 (p. 3254)

- Amendement de suppression n° 2 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.
- L'article 4 est supprimé.

Après l'article 4 (p. 3254)

- Amendement n° 3 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Titre (p. 3254)

Amendement n° 4 corrigé de la commission des lois :
MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

L'amendement n° 14 de M. Fèvre n'a plus d'objet.

Le titre du projet de loi est ainsi modifié.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

9. **Circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels.** - Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 3254).

M. Jean-Pierre Baeuwler, rapporteur de la commission de la production.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs.

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

10. **Déclaration de l'urgence de projets de loi** (p. 3257).

11. **Renvoi pour avis** (p. 3257).

12. **Ordre du jour** (p. 3257).



LuraTech

www.luratech.com

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. LAURENT FABIUS

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

OUVERTURE DE LA PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990-1991

M. le président. Conformément au deuxième alinéa de l'article 28 de la Constitution, je déclare ouverte la première session ordinaire de 1990-1991.

2

DÉCÈS D'UN DÉPUTÉ

M. le président. J'ai le regret de porter à la connaissance de l'Assemblée le décès de notre collègue Gustave Ansart, député de la 19^e circonscription du Nord - département tragiquement éprouvé, au surplus, par le décès d'Augustin Laurent.

Je prononcerai l'éloge funèbre de Gustave Ansart lors d'une prochaine séance.

En hommage à notre collègue décédé, j'invite l'Assemblée à observer une minute de silence.

(L'Assemblée et les membres du Gouvernement se lèvent et observent une minute de silence.)

3

REMPLACEMENT D'UN DÉPUTÉ DÉCÉDÉ

M. le président. J'ai reçu, en application des articles L.O. 176-1 et L.O. 179 du code électoral, une communication de M. le ministre de l'intérieur, en date du 21 septembre 1990, m'informant du remplacement de M. Gustave Ansart par M. René Carpentier.

4

NOMINATION A LA DÉLÉGATION DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE POUR LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

M. le président. J'informe l'Assemblée qu'en application de l'article 25 du règlement la nomination de M. Xavier Deniau comme membre de la délégation de l'Assemblée nationale pour les Communautés européennes a été publiée au *Journal officiel* du 31 août 1990.

5

DEMANDE DE CONSTITUTION D'UNE COMMISSION SPÉCIALE

M. le président. J'informe l'Assemblée que M. le président du groupe socialiste a demandé la constitution d'une commission spéciale pour l'examen du projet de loi d'orientation relatif à l'administration territoriale de la République, distribué le 27 août 1990 (n° 1581).

Cette demande a été affichée le 28 août 1990 à dix-huit heures trente et notifiée. Elle sera considérée comme adoptée, en vertu de l'article 31, alinéa 3, du règlement, si la présidence n'a été saisie d'aucune opposition avant la prochaine séance que tiendra l'Assemblée.

6

COMMUNICATION DE M. LE PRÉSIDENT RELATIVE A L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour, fixé en conférence des présidents le 25 septembre, a été publié au *Journal officiel* et adressé à chacun d'entre vous.

Je rappelle qu'il prévoit, pour cet après-midi, la discussion :

- du projet sur la sécurité routière et maritime ;
- du projet, adopté par le Sénat, sur la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels.

7

RAPPELS AU RÈGLEMENT

M. le président. Je suis saisi de plusieurs demandes de rappels au règlement.

La parole est à M. Patrick Ollier.

M. Patrick Ollier. Monsieur le président, mon rappel au règlement concerne l'organisation de nos travaux et les problèmes que rencontre le monde agricole. *(« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste.)*

En effet, les éleveurs français connaissent une situation désespérée, situation qui est liée, certes à la sécheresse, mais aussi à des problèmes de structures beaucoup plus graves et beaucoup plus profonds, que le Gouvernement refuse d'aborder.

La désinvolture avec laquelle M. Rocard a fait face à cette crise est consternante pour l'ensemble du monde agricole. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française et sur divers bancs du groupe de l'Union du centre. - Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

Le Gouvernement, au niveau européen, ne prend pas ses responsabilités et, à Bruxelles, ne défend pas comme il le faudrait l'agriculture française. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française et sur divers bancs du groupe de l'Union du centre - Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. François Massot. Ces propos sont honteux !

M. Jean-Pierre Defontaine. C'est le meilleur ministre de l'agriculture qu'on ait eu !

M. Patrick Ollier. On peut même parler de mépris vis-à-vis du monde agricole. (*Interruptions sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Yves Doilo. Démagogue !

M. Patrick Ollier. Face à cette situation, le R.P.R. a proposé le dialogue.

De nombreux députés du groupe socialiste. Et Guillaume ? Et Guillaume ?

M. Patrick Ollier. Nous parlons de la situation d'aujourd'hui. (« Et Guillaume ? » sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. Mes chers collègues, je suggère que, puisqu'il s'agit de notre séance de rentrée, nous prenions plutôt de bonnes habitudes que de mauvaises.

De nombreux députés du groupe du Rassemblement pour la République. Ce sont les députés socialistes qui en ont de mauvaises !

M. Robert-André Vivien. Regardez-les ! Ce n'est pas nous qui nous tenons mal !

M. Gérard Gouzes. Vous ne connaissez rien aux problèmes du monde agricole, monsieur Vivien !

M. le président. Je souhaite, d'une part, que l'orateur s'en tienne au rappel au règlement et, d'autre part, que chacun l'écoute.

M. Patrick Ollier. Pour ma part, monsieur le président, je m'y tiendrai, mais je comprends très bien que mes collègues socialistes soient gênés. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Noël Joseph. Ça suffit !

M. Patrick Ollier. Nous avons demandé une conférence agricole extraordinaire. Elle est refusée. Nous avons demandé un sommet européen pour traiter les problèmes à Bruxelles. Il est refusé. Nous avons également demandé une session extraordinaire. Silence du Gouvernement. Nous avons enfin demandé qu'un débat ait lieu ici même, à l'Assemblée nationale, pour traiter des problèmes de l'agriculture.

M. Robert-André Vivien. Très bien !

M. Patrick Ollier. Eh bien ! monsieur le président, nous sommes toujours dans l'attente d'une réponse. Et que l'on ne nous dise pas que le débat aura lieu au Sénat ! Certes, je sais qu'il est prévu au Sénat. Mais trouvez-vous normal, chers collègues, que la représentation nationale ne puisse pas s'exprimer sur les difficultés que rencontre l'agriculture dans notre pays ? (*Non ! sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.*) C'est intolérable ! (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Peut-être le Gouvernement considère-t-il que les députés ne sont pas assez en contact avec leur base agricole. Peut-être le Gouvernement ne veut-il pas affronter les élus du suffrage universel sur ces difficiles problèmes agricoles. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

L'opposition a des propositions à faire.

M. le président. Veuillez conclure votre rappel au règlement !

M. Patrick Ollier. L'opposition demande solennellement qu'un débat sur les problèmes agricoles ait lieu ici même dans les meilleurs délais. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Jean Poporon, ministre chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, cette question a été évoquée au cours de la conférence des présidents qui s'est tenue la semaine dernière et qui a traduit un effort du Gouvernement pour préparer la session dans les meilleures conditions.

La réunion de la conférence des présidents avant même le début de la session, l'envoi dès le 4 septembre d'une lettre aux présidents des Assemblées pour indiquer les premières propositions d'ordre du jour représentent une initiative sans précédent pour assurer au mieux le démarrage de la session.

Ainsi, nous avons, pour les deux semaines qui précèdent le débat budgétaire, lequel s'ouvrira le 16 octobre, un ordre du jour chargé. Des projets de loi sont inscrits à cet ordre du jour. Le 9 octobre doit avoir lieu un débat, dont nous étions convenus ensemble au printemps qu'il serait reporté au début de la session d'automne, sur l'environnement - sujet dont personne ne contestera l'importance - et le 10 un débat, demandé par M. le Président de l'Assemblée nationale, sur les problèmes européens. Voilà comment se présente le début de cette session.

Pour autant, le Gouvernement s'est-il comporté à l'égard des revendications du monde agricole comme vous l'avez dit, monsieur le député, en des termes très excessifs ?

M. Xavier Denieu. Ah non !

M. Robert Pandraud. Il a été très modéré !

Plusieurs députés du groupe Union pour la démocratie française. Et Charasse ?

M. le ministre chargé des relations avec le Parlement. Il y a quelques jours, M. le ministre de l'agriculture a présenté une série de propositions aux organisations agricoles...

M. Xavier Denieu. Des rustines !

M. le ministre chargé des relations avec le Parlement. ... propositions qui ont été considérées par elles comme un premier pas important répondant à leurs préoccupations. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Par respect pour le monde agricole, abordons cette question avec sérieux, avec gravité, sans démagogie. Essayons d'appliquer au mieux ce qui a déjà été décidé. Un débat aura lieu au sein de la Haute Assemblée le 9 octobre et, ici même, nous sommes sur le point de faire une proposition, qui viendra sans doute dans quelques heures à la conférence des présidents, tendant à ce que l'examen du budget de l'agriculture, initialement fixé au 30 octobre, soit avancé. A cette occasion, l'Assemblée nationale pourra se prononcer sur les grandes orientations politiques du Gouvernement.

Ajouterai-je que, à la différence de vos collègues sénateurs, qui ne consacrent qu'une séance par mois aux questions d'actualité, vous pourrez, dès demain, comme il est légitime, poser un certain nombre de questions qui donneront l'occasion au Gouvernement d'apporter toutes précisions sur les dispositions qu'il vient de prendre.

C'est donc avec sérieux qu'est suivie cette question. Et elle continuera de l'être de la même façon. Bien entendu, je prends bonne note de votre demande. D'ailleurs, lors de la conférence des présidents qui se tiendra tout à l'heure, nous reviendrons sur les problèmes que peut poser l'ordre du jour de votre assemblée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Xavier Denieu. Nous n'avons toujours pas de date !

M. le président. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Mes chers collègues, je vous rappelle que je vous donne la parole pour des rappels au règlement.

La parole est à M. Pierre Mazeaud.

M. Pierre Mazeaud. C'est bien un rappel au règlement que je souhaite, monsieur le président.

Vous vous souvenez que, au cours de la dernière conférence des présidents, je vous ai demandé de bien vouloir inscrire à l'ordre du jour de nos travaux un débat constitutionnel, conformément à l'engagement pris par M. le Premier ministre lors du débat du mois d'avril sur la saisine du Conseil constitutionnel.

Il m'a été répondu par M. le ministre chargé des relations avec le Parlement, au cours de cette même conférence des présidents, que M. le Premier ministre avait posé une condition pour la tenue d'un tel débat. Pour ma part, je ne m'en souvenais pas, et, d'ailleurs, il me paraît quelque peu curieux que le Premier ministre ait annoncé un débat sous condition.

Je me suis donc reporté, monsieur le président, au *Journal officiel*. Au cours de la séance du 24 avril 1990 - cela figure à la page 592 du *Journal officiel* (*Sourires*), et j'en ai donné la référence pour M. le ministre chargé des relations avec le Parlement - M. le Premier ministre a déclaré : « Je propose

d'inscrire à l'ordre du jour de votre assemblée, dès la prochaine session, un débat sur nos institutions ». Et il a ajouté : « Cela sans préjudice, bien sûr, de votre possibilité d'obtenir l'inscription à l'ordre du jour de propositions de loi de votre choix, lesquelles peuvent parfaitement être des propositions de loi constitutionnelle ».

Je ne vois pas, dans la réponse de M. le Premier ministre à une question que je lui avais posée au cours de ce débat, quelque condition que ce soit. Dès lors, monsieur le président, je souhaite que vous puissiez, de par votre autorité, faire inscrire ce débat constitutionnel à l'ordre du jour de nos travaux au cours de la présente session. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et l'Union pour la démocratie française.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. le ministre chargé des relations avec le Parlement. Je vous remercie de votre sollicitude, monsieur Mazeaud, et de votre souci d'enrichir ma documentation. Et j'en ferai le plus grand profit.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je ne veux pas qu'il y ait de malentendu ni avec M. Mazeaud ni avec qui que ce soit. Depuis cette déclaration, dont vous avez rappelé la date - c'était au début de la session de printemps - il s'est passé... ou plutôt, il ne s'est pas passé quelque chose : c'est le refus qui a été opposé par le Sénat, et par l'opposition ici même, à une proposition modeste, encore que importante dans son objet, de réforme constitutionnelle.

M. Pierre Mazeaud. Si elle était modeste, il ne fallait pas la présenter !

M. le ministre chargé des relations avec le Parlement. Compte tenu de ce fait, il est vrai que le Gouvernement et le Premier ministre s'interrogent - cela ne signifie pas pour autant que cette hypothèse est écartée à jamais - sur la possibilité...

M. Pierre Mazeaud. Il est gêné !

M. le ministre chargé des relations avec le Parlement. ... d'enclencher un nouveau processus de modification des institutions puisque, même une proposition certes importante, mais de portée limitée, a été refusée.

M. Pierre Mazeaud. C'était une proposition modeste !

M. le ministre chargé des relations avec le Parlement. Voilà où nous en sommes ! Le Gouvernement espère que les choses évolueront. (*Applaudissements sur les bancs du groupe*

M. le président. Mes chers collègues, chacun d'entre vous aura bien compris, j'imagine, sur quel article du règlement se fondent ces rappels au règlement. (*Sourires.*)

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. Article 58 !

M. le président. J'allais le dire ! (*Sourires.*)

La parole est à M. Charles Millon, pour un rappel au règlement. Ce sera le dernier.

M. Charles Millon. Monsieur le président, je m'appuie sur l'article 58, relatif à l'organisation de nos débats, pour intervenir sur au moins trois sujets. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

D'abord, je tiens à revenir sur le sujet qui vient d'être abordé par mon excellent collègue Pierre Mazeaud. En effet, au cours du débat sur la saisine du Conseil constitutionnel, un certain nombre d'entre nous ont cru pouvoir faire confiance à la parole du Gouvernement. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Nous n'avions pas compris qu'il s'agissait d'un chantage intellectuel : vous votez le texte et vous aurez le débat ; vous ne votez pas le texte, vous n'aurez pas le débat ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs des groupes de l'Union du centre.*)

Maintenant, nous comprenons que de nouvelles méthodes sont en train de s'installer. Ce n'est ni la IV^e, ni la V^e République, c'est peut-être la VI^e République socialiste ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Pour ma part, je le regretterai.

M. Gérard Bapt. C'est nul, comme d'habitude !

M. Charles Millon. Ensuite, je tiens à indiquer que le Gouvernement ne traite pas les problèmes agricoles avec le sérieux et la gravité dont il se targue. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mes chers collègues, écoutez-moi, cela vous instruira ! (*Protestations sur les mêmes bancs.*)

Je rappelle que, à la fin de la dernière session, j'avais demandé en conférence des présidents l'organisation d'un débat sur l'agriculture et la politique agricole. Certes, je n'avais pas réitéré ma demande immédiatement par écrit. Toutefois, dès le début du mois de septembre, j'ai adressé une lettre à M. le Premier ministre afin qu'un débat sur l'agriculture soit organisé dans notre assemblée. Or je constate que le Gouvernement méprise totalement l'Assemblée nationale.

Plusieurs députés du groupe socialiste. C'est faux !

M. Charles Millon. En effet, à deux demandes de débat dans notre assemblée, il a répondu par l'organisation de débats au Sénat. Et je vais vous en apporter la preuve, monsieur le président. A ma demande, au nom du groupe U.D.F., d'organiser un débat sur la politique européenne, il nous a été répondu par l'organisation d'un débat au Sénat... le jour même où nous votions ici une motion de censure !

M. Jean-Pierre Michel. Vous êtes contre le Sénat ?

M. Charles Millon. On réclame aujourd'hui un débat sur l'agriculture et on nous répond par un débat au Sénat, le 9 octobre !

M. Jean Beaufile. Le Sénat, c'est aussi le Parlement !

M. Jean-Pierre Michel. C'est pour faire plaisir à Gaudin !

M. Charles Millon. Il faudra nous expliquer si, comme le disait notre collègue Ollier, les députés sont considérés comme des personnes qui ignorent le problème agricole et qui ne peuvent être retenus comme des interlocuteurs valables.

Je voudrais, monsieur le président, que, en notre nom à tous, vous fassiez part à M. le Premier ministre de notre indignation devant de telles méthodes inacceptables dans une démocratie ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

M. le président. Monsieur Millon, je vous donne acte de vos propos.

Cela dit, mes chers collègues, je voudrais préciser un point de droit afin que nous en tirions les leçons pour le futur. Ceux qui sont intervenus ont dit le faire sur la base de l'article 58 de notre règlement que chacun a très précisément à l'esprit.

M. Philippe Vasseur. Sur le fond, M. Millon avait raison !

M. le président. Cependant, reconnaissez que les thèmes évoqués n'avaient qu'un lointain rapport avec ledit article 58 qui précise les conditions dans lesquelles vous pouvez, les uns et les autres, prendre la parole. Il était normal, puisque c'est la séance de rentrée, que chacun puisse s'exprimer. Et vous l'avez fait. Mais pour qu'il y ait rappel au règlement, encore faut-il qu'il y ait respect du règlement. Je souhaite donc que ce soit le cas à l'avenir.

Cela dit, le Gouvernement, qui est présent dans cet hémicycle, écoute la représentation nationale...

M. Philippe Vasseur. Même pas !

M. le président. ... et aura pris acte comme moi-même de vos déclarations.

Par ailleurs, la conférence des présidents qui se tiendra tout à l'heure reviendra sur les différents points qui viennent d'être évoqués.

S'agissant de la question agricole, comme vient de le dire M. Poperen, on peut imaginer que beaucoup d'entre vous saisiront dès demain l'occasion des questions d'actualité pour interroger le Gouvernement.

M. Jean-Louis Debré. Ce n'est pas la même chose qu'un débat !

M. le président. Ce n'est pas la même chose, mais c'est déjà un élément.

8

SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET MARITIME

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière et maritime (nos 1294, 1594).

La parole est M. Léo Grézard, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'admini-

M. Léo Grézard, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre des transports et de la mer, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux, mes chers collègues, le projet de loi que j'ai l'honneur de rapporter ne concerne en fait que la sécurité routière ou, plus exactement, comprend un volet relatif à la sécurité routière - en ses deux premiers articles - et un volet à caractère administratif, concernant plus particulièrement le code de la route.

Compte tenu de l'urgence, le Gouvernement a en effet, en liaison avec votre rapporteur et dans le but de renforcer la sécurité maritime, déposé dès le printemps un amendement reproduisant exactement le texte de l'article 4 de ce projet de loi. Ce « cavalier » législatif ayant été adopté, il est devenu l'article 11 de la loi du 12 juillet 1990 relative à la protection des personnes contre les discriminations en raison de leur état de santé ou d'un handicap. Ainsi ont pu être appliquées, dès avant la saison estivale, des dispositions légales et réglementaires efficaces pour prévenir les risques liés à des engins de plaisance fortement motorisés : les scooters des mers.

Votre rapporteur émet le vœu que la sécurité routière, enjeu majeur de notre temps, fasse désormais l'objet de textes spécifiques.

Il s'agit d'un enjeu majeur en effet. Il n'est que de consulter les statistiques des sept premiers mois de 1990 ou encore les statistiques en « années glissantes » sur les périodes antérieures pour s'en convaincre.

Si le nombre des accidents corporels a diminué sur le total cumulé des sept premiers mois, leur gravité s'est accrue. Le nombre global de morts a en effet augmenté de 2 p. 100 en sept mois.

Le nombre des tués entre le 1^{er} août 1989 et le 31 juillet 1990 est de 10 641 contre 10 211 pendant la même période 1988-1989, soit une augmentation de 4,2 p. 100 sur une période de douze mois.

Pour les mêmes périodes, le nombre de blessés graves est passé de 55 430 à 54 139, soit une diminution de 2,3 p. 100, et celui des blessés légers est passé de 179 725 à 177 299, soit une régression de 1,3 p. 100.

M. Robert Pandraud. Il s'agit du nombre des accidents ou de celui des victimes ?

M. Léo Grézard, rapporteur. De victimes !

J'ai indiqué que le nombre des tués entre le 1^{er} août et le 31 juillet 1990 était de 10 641 contre 10 211 pendant la période antérieure, de même durée, en « année glissante ».

M. Bernard Pons. Il y a eu plus de morts !

M. Léo Grézard, rapporteur. C'est ce que j'ai dit, mon cher collègue !

M. Robert Pandraud. Il y a eu moins d'accidents et plus de tués !

M. Michel Sapin, président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. C'est ce qui vient d'être dit !

M. Léo Grézard, rapporteur. J'ai dit clairement que si le nombre des accidents corporels a diminué sur le total cumulé des sept premiers mois, ...

M. Robert Pandraud. C'était pour vous faire préciser !

M. Léo Grézard, rapporteur. ... leur gravité s'est accrue, puisque le nombre global des morts en sept mois a augmenté de 2 p. 100.

J'ai rappelé que pour « l'année glissante » du 1^{er} août 1989 au 31 juillet 1990, on avait enregistré une hausse de 4,2 p. 100 du nombre de tués alors que les nombres des blessés graves ou légers avait diminué. J'ai annoncé les chiffres très clairement. Ils sont tirés des données de l'observatoire de la sécurité routière.

Toutefois, ce bilan a le défaut des bilans globaux. Aussi la direction de la sécurité et de la circulation routière et la délégation interministérielle ont-elles poussé plus loin l'analyse.

Depuis 1972, l'année la plus mauvaise de tous les temps, les constatations peuvent être les suivantes :

Pour les utilisateurs de voitures de tourisme, l'évolution est moins satisfaisante que l'évolution globale : ils représentent plus de 60 p. 100 des victimes.

Pour les piétons, l'évolution est beaucoup plus favorable au regard des accidents mortels, mais elle est un peu moins bonne pour les blessés.

Pour les motocyclistes, l'augmentation du nombre des blessés et des tués est massive.

Les cyclomoteuristes connaissent une évolution favorable, largement due à la contraction du parc circulant : moins 42 p. 100.

Les cyclistes ont vu leur risque léthal diminuer régulièrement, excepté en 1989, où il augmente à nouveau.

Les conducteurs et passagers de poids lourds ou de véhicules utilitaires - véhicules présents dans 14 p. 100 des accidents corporels - courent des risques évoluant moins favorablement que ceux de l'ensemble des utilisateurs.

Dans ce contexte préoccupant, le texte qui nous est soumis est bref. Cependant, une analyse détaillée montre plusieurs points forts.

L'article 1^{er} confirme le rôle du procureur de la République. Complétant la loi du 10 juillet 1989, il rend possible l'intervention de dépistage à l'initiative des officiers de police judiciaire, assouplissant ainsi la mise en œuvre desdits contrôles préventifs d'alcoolémie. Il est à noter la place qui revient à l'éthylotest, instrument plus perfectionné, qui supprime l'alcootest, le fameux « ballon ». Cela ne signifie pas pour autant que l'initiative d'un conseil général lançant une campagne d'autodépistage - sans valeur juridique, certes - ne représente pas un progrès dans le domaine de la prévention. Ce fut un argument avancé lors de la discussion du texte du 10 juillet 1989 et développé par plusieurs collègues.

Cet article 1^{er} consacre la généralisation de la méthode d'éthylométrie sur les gaz expirés. Il justifie, par sa propre souplesse, les dispositions légales - elles-mêmes plus souples - adaptant ainsi le nouvel outil à des fonctions plus étendues.

La prise de sang traditionnelle ne sera plus l'étape obligée. On pourra ainsi se dispenser du prélèvement veineux, atteinte fort minime à l'intégrité corporelle, mais procédure techniquement longue et lourde. Le médecin restera l'autorité médico-légale en tant que de besoin.

L'éthylomètre est par ailleurs un véritable appareil de laboratoire, éprouvé et contrôlé à chaque usage sur quatorze paramètres. Fonctionnant sur microprocesseurs, il offre toutes les garanties de précision et de fiabilité. L'équipement des services est en très bonne voie. En fin d'année, 3 300 appareils seront en service.

Le troisième point vise essentiellement le non-port du casque par les utilisateurs de motos ou de cyclomoteurs. Les mesures rigoureuses décrites méritent des précisions, comme nous le verrons lors de la discussion de cet article.

L'immobilisation immédiate du véhicule à temps défini pourra être levée par la présentation et le port des dispositifs de sécurité. Sinon, elle pourra être suivie d'une mise en fourrière dudit véhicule, avec toutes ses conséquences, notamment pécuniaires. C'est une mesure sévère, mais non dépourvue de sens pédagogique.

Enfin, le dernier article, en rapport moins évident avec la sécurité routière, précise la loi du 7 août 1983, et par là rend moins malaisée l'application de l'article L. 27-4 actuel du code de la route.

Une carte grise, pour être transférée, ne devra pas avoir fait l'objet d'une opposition par le procureur. Cette mesure vise essentiellement ceux qui n'ont pas déclaré une adresse réelle ou qui ont omis de signaler leur changement d'adresse. Ces personnes échappent ainsi aux procédures de recouvrement, de même qu'un acquéreur de bonne foi éventuel peut se voir opposer un obstacle à la mise en circulation du véhicule en cause.

Mais la mise en place du fichier représente une tâche informatique lourde, de même que sa gestion. La question a été évoquée à la commission des lois, aussi bien pour la gestion du problème traité aujourd'hui que pour d'autres points, qui ne sont pas sans rapport avec la sécurité: je pense en particulier aux épaves routières après accident.

C'est pourquoi je vous demande d'accorder un délai d'application à cette mesure, harmonisé par exemple avec l'entrée en vigueur du permis à points.

En conclusion, je dirai que le premier texte législatif de la session appelle à pousser plus avant les mesures de prévention, les études consacrées à la sécurité active et passive des véhicules ainsi que les travaux législatifs et réglementaires.

C'est dans cette attente ardente que je vous demande, mes chers collègues, d'accepter de voter ce texte. A vous, monsieur le ministre, de nous faire part de vos projets à court terme en la matière. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Merci, monsieur Grézar ! Nous sommes tous dans cette attente ardente.

(M. Pascal Clément remplace M. Laurent Fabius au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE M. PASCAL CLÉMENT, vice-président

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Baumler, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Jean-Pierre Baumler, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, nous voici réunis une nouvelle fois pour examiner un texte visant à améliorer la sécurité sur nos routes. Nous ne pouvons, je crois, que nous en réjouir.

De fait, notre pays continue, malgré tous les efforts entrepris par le Gouvernement, et je l'en félicite, les collectivités locales ou les associations, de connaître des résultats qui ne sont pas très satisfaisants, voire sont médiocres.

En 1989, si le nombre des accidents corporels a diminué de 3 p. 100 par rapport à 1988 et celui des blessés de 3,3 p. 100, celui des tués est resté quasiment stable, ne chutant que de 0,2 p. 100.

Les chiffres connus pour l'année en cours ne laissent pas augurer d'amélioration significative. Durant les sept premiers mois, on constate en effet une diminution du nombre des accidents, mais une augmentation de leur gravité puisqu'on dénombre 2 p. 100 de morts en plus par rapport à 1989.

Certes, nombre d'efforts entrepris - comme le permis à points ou l'amélioration de la formation des conducteurs - ne produiront leurs effets qu'à moyen terme. Certes, la circulation routière ne cesse de croître, notamment sur les autoroutes, où l'augmentation de la gravité des accidents est la plus forte, mais ces éléments, même s'ils contribuent à relativiser les données brutes, ne peuvent en rien modifier un jugement global qui ne peut être que négatif.

La France n'a pourtant pas vocation à rester durablement l'un des plus mauvais élèves de la classe européenne. Il faut se garder de considérer que notre pays est condamné à connaître 10 500 morts et 250 000 blessés par an sur les routes.

Je pense, bien au contraire, que ces chiffres préoccupants doivent nous inciter à poursuivre nos efforts, à accroître encore la mobilisation de tous ceux qui peuvent contribuer à renverser la tendance.

Si la commission de la production et des échanges a demandé à être saisie pour avis de ce projet de loi, c'est avant tout pour confirmer l'importance qu'elle accorde à tout ce qui concerne la sécurité routière et aux mesures qui sont destinées à la renforcer. Le texte dont nous avons à débattre ne constitue pas une loi programme. Ses objectifs sont de s'attaquer à deux importants facteurs d'accidents: l'alcool au volant et le non-port du casque par les conducteurs de deux-roues.

Je n'ai pas l'intention de reprendre en détail l'examen des dispositions qui sont proposées au vote de l'Assemblée, le rapporteur de la commission des lois s'étant acquitté excellemment de cette tâche. Je m'efforcerai, après vous avoir fait part des travaux de la commission que je représente sur les deux articles ayant un lien direct avec la sécurité routière, de soulever un certain nombre d'interrogations sur l'état d'avancement de plusieurs mesures qui, bien que ne figurant pas dans ce texte, pourraient renforcer l'efficacité du dispositif de lutte contre l'insécurité routière.

L'article 1^{er} de ce projet de loi prévoit que les forces de police et de gendarmerie pourront effectuer des contrôles préventifs de l'alcoolémie de leur propre initiative, sans avoir reçu d'instruction du procureur de la République et même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident.

Cette disposition est doublement positive.

D'une part, on ne peut sérieusement la suspecter de restreindre la liberté des individus. En effet, les contrôles des taux d'alcoolémie seront réalisés au moyen d'éthylomètres, appareils permettant d'obtenir un résultat fiable à partir de l'analyse de l'air expiré et sans recourir à la prise de sang, qui pourrait être jugée traumatisante et attentatoire à l'intégrité physique des intéressés.

D'autre part, et surtout, l'alcool au volant est responsable de 4 000 morts par an. Cette réalité ne peut être contestée. Il convient certes de prévenir le mal, mais aussi de sanctionner sévèrement ceux qui conduisent sous l'empire d'un état alcoolique.

Or, actuellement, la probabilité d'être soumis à un dépistage est, malgré une augmentation significative du nombre de contrôles pratiqués, égale à une fois tous les vingt-cinq ans.

Ce chiffre n'est absolument pas satisfaisant. Loin de dissuader, il peut au contraire conforter le sentiment de relative impunité d'automobilistes inconscients qui peuvent toujours espérer échapper à un contrôle.

Il est donc indispensable de multiplier ces derniers afin que chaque conducteur sache que, s'il prend le volant après une consommation exagérée d'alcool, il encourt sérieusement une sanction sévère.

D'autant plus que la modification qui nous est proposée ne fera qu'aligner notre réglementation sur celles de pays comme les Etats-Unis, l'Australie, la Belgique ou la Grande-Bretagne, où elle a démontré toute son efficacité. J'ai pu moi-même le constater lors d'une récente mission parlementaire en Grande-Bretagne, pays dans lequel la mortalité sur les routes est deux fois moins élevée qu'en France et où l'ensemble des responsables de la sécurité routière s'accordent pour reconnaître l'efficacité de la multiplication des dépistages préventifs de l'alcoolémie.

C'est pourquoi la commission de la production et des échanges est favorable à une disposition devant aboutir à multiplier ces contrôles.

Elle est également favorable à l'article 2, qui vise à renforcer l'obligation de port du casque par les conducteurs de deux-roues en autorisant les forces de l'ordre à immobiliser puis à mettre en fourrière l'engin d'un individu dépourvu de casque et se trouvant donc dans l'impossibilité de faire cesser l'infraction qui lui est reprochée. Désormais, le contrevenant ne pourra repartir après avoir été verbalisé s'il est en possession de son casque.

Là encore, il s'agit d'une mesure particulièrement souhaitable puisque les motocyclistes et cyclomotoristes paient un lourd tribut à l'insécurité routière: 1 618 morts en 1989, soit 15 p. 100 du total des tués. En outre, une généralisation du port du casque ne peut que diminuer la gravité des accidents concernés.

Il s'agit donc d'une bonne disposition qu'il serait d'ailleurs utile, avant sa mise en application, de populariser par une grande campagne d'information mettant en évidence les risques pris par ceux qui conduisent des deux-roues sans

porter de casque : risques pour leur intégrité physique en cas d'accident, bien sûr, mais aussi risque de voir leur engin immobilisé en cas d'infraction constatée.

De même, je pense, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il serait intéressant d'étudier une baisse de la fiscalité sur certains produits qui, comme le casque, sont susceptibles d'améliorer la sécurité des utilisateurs de la route. Cela pourrait inciter « positivement », si j'ose dire, à l'acquisition de ces équipements.

Je n'insisterai pas sur la dernière disposition de ce texte, qui vise à protéger, lors des transactions portant sur des véhicules d'occasion, l'acquéreur de bonne foi. Cette mesure n'entretient en effet qu'un rapport assez lointain avec la sécurité routière et n'entre donc pas dans les attributions de la commission à laquelle j'appartiens.

Je voudrais par contre élargir mon propos en abordant un point qui ne figure pas dans le projet de loi qui nous est présenté mais qui pourrait cependant renforcer l'efficacité du dispositif de lutte contre l'insécurité routière.

Je tiens en premier lieu à parler du problème de l'application de certaines dispositions de la loi du 10 juillet 1989, et notamment de ses articles 22 et 23.

L'article 22 prévoyait le dépôt par le Gouvernement d'un projet de loi de programme sur la sécurité routière lors de la session d'automne 1989. Or, aujourd'hui, s'ouvre la session d'automne 1990, et aucun texte n'a été déposé. Certes, le délai initial était sans doute trop bref pour permettre un travail approfondi. De même, il est certain qu'un texte de cette nature ne suffira pas à régler l'ensemble des problèmes. Mais plus d'un an après avoir été annoncé, et alors que la situation sur nos routes ne connaît pas d'amélioration notable, le dépôt d'un tel projet et son débat au Parlement constitueraient un signe de la volonté sans faille des pouvoirs publics de lutter contre l'insécurité routière. (« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe socialiste et du groupe de l'Union du centre.)

Il pourrait focaliser l'attention du public sur ce phénomène préoccupant, ce qui ne pourrait qu'avoir des effets positifs étant donné que la principale source d'accidents semble résider dans le mauvais comportement des conducteurs.

Autre mesure prévue par la loi précitée : le contrôle technique des véhicules ne pourra être mis en œuvre qu'après la publication du décret d'application nécessaire. Quand peut-on espérer la sortie de ce texte ?

Je désire en second lieu poser le problème de la réforme globale du permis de conduire.

La commission présidée par M. Giraudet avait sur ce point avancé un certain nombre de propositions : modification des programmes, généralisation de l'apprentissage anticipé de la conduite, instauration d'un délai probatoire de deux ans pour ceux qui auraient obtenu leur permis sans passer par l'apprentissage anticipé.

Ces propositions avaient le mérite de s'attaquer à la formation initiale des conducteurs, et donc d'avoir une influence sur le comportement des automobilistes. Il s'agit par ailleurs du type même de mesure qui ne produira d'effets qu'à moyen et même à long terme ; d'où l'urgence à agir rapidement.

Je souhaiterais savoir où en sont les réflexions du Gouvernement à ce sujet.

Le troisième point concerne l'harmonisation européenne en matière de sécurité routière qui est rendue indispensable par l'intégration croissante des économies des Douze et la multiplication des déplacements qu'elle entraîne.

Dans ce domaine, la France s'est heurtée, lorsqu'elle a assuré, l'hiver dernier, la présidence du conseil de la Communauté, au blocage provoqué par un petit groupe de pays déniaient à la Communauté la compétence de traiter des questions relatives aux règles de conduite.

La situation a-t-elle évolué ? Si tel n'est pas le cas, peut-elle progresser alors même que de récents travaux du Parlement européen démontrent la volonté d'agir de nombre de nos partenaires ?

Enfin, dernier sujet sur lequel je désirerais obtenir des indications : les limitations de vitesse.

Avec l'alcool, la vitesse est la deuxième grande cause d'accidents. Là encore, sans relâcher en rien les efforts d'éducation des conducteurs, il convient d'assurer le respect des limitations existantes.

Entre 1988 et 1989, alors que le total des heures de contrôle a crû de 4,4 p. 100, le nombre d'infractions relevées a, lui, augmenté de près de 4 p. 100.

Je conçois bien que l'augmentation des contrôles ne peut être sans limites et serait sans doute d'une efficacité relative, mais je souhaiterais savoir si des instructions ont été données aux services compétents afin de concentrer ces opérations aux endroits et aux heures les plus dangereux.

Diminuer les contrôles effectués en ligne droite et par beau temps et augmenter ceux organisés par temps pluvieux et dans des zones difficiles serait une mesure de bon sens susceptible de renforcer leur utilité.

En ce qui concerne la limitation de vitesse dans les agglomérations, certaines communes, comme Strasbourg, Bordeaux, Limoges ou Orléans, ont décidé de limiter la vitesse à 50 kilomètres à l'heure. Ces expériences se sont, et le Gouvernement pourra sans doute le confirmer, avérées positives puisque le nombre de tués a diminué. Dès lors, pourquoi ne pas généraliser cette mesure à l'ensemble du territoire, tout en renforçant les contrôles destinés à assurer son respect ? De nombreux maires, dont je suis, sont favorables à ce projet et attendent, avant de prendre une initiative locale, que le Gouvernement confirme son instauration au niveau national, comme le laissent entendre de récentes dépêches de presse.

Voilà les quelques dossiers que je souhaitais aborder à l'occasion de ce débat.

J'espère que nous aurons très prochainement l'occasion d'en discuter, par exemple lors de l'examen de la future loi de programme.

Quant aux dispositions que nous examinons aujourd'hui, la commission de la production et des échanges, tout en marquant son inquiétude face à la persistance de l'insécurité routière, a donné un avis favorable à leur adoption. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Michel Dolebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je voudrais tout d'abord remercier les rapporteurs, MM. Gréizard et Baeumler, dont les interventions ont posé avec la vigueur et la compétence que nous connaissons les données du problème de la sécurité routière. Ils ne s'en sont d'ailleurs pas tenus strictement au texte que nous abordons aujourd'hui, mais ont profité de l'occasion pour examiner un certain nombre de points plus fondamentaux.

Le bilan des accidents de la route, il l'ont fait remarquer, apprécié sur les vingt derniers mois, fait ressortir une évolution contrastée. A côté d'une tendance continue à la diminution du nombre des accidents et des blessés, la situation demeure préoccupante en ce qui concerne les tués. Nous avons les mêmes sources et il n'est pas nécessaire de rappeler les chiffres.

Cette double tendance et ce contraste se confirment en 1990 puisque, sur les huit premiers mois de cette année, comparés aux huit premiers mois de 1989, on constate une diminution des accidents corporels, mais, par contre, une augmentation du nombre de tués, ce qui traduit une augmentation de la gravité des accidents.

Pour donner une juste idée de la réalité de la situation, il faut préciser que la circulation a augmenté durant le même temps de 6 p. 100, dont 10 p. 100 sur autoroutes. C'est d'ailleurs sur autoroutes que l'augmentation de la gravité des accidents est la plus forte.

Ce bilan contrasté ne peut que nous encourager, Georges Sarre et moi-même, à persévérer dans la voie suivie depuis deux ans, avec une détermination encore accrue.

Dans un domaine où la part des comportements individuels est essentielle, l'action des pouvoirs publics et de tous les responsables concernés doit s'inscrire dans la durée et implique à la fois une continuité sans faille et la volonté d'intervenir sur l'ensemble des facteurs d'insécurité : les infrastructures, les véhicules, les conducteurs.

En agglomération, l'objectif visé doit être d'amener les automobilistes à pratiquer des vitesses compatibles notamment avec la sécurité des piétons, des deux-roues et de toutes les personnes vulnérables : enfants, personnes âgées. Je rap-

pelle que c'est en agglomération qu'a lieu plus du tiers des accidents mortels, avec 3 724 tués en 1989. L'enjeu est donc considérable.

Les expériences de réduction de 60 à 50 kilomètres-heure de la vitesse maximum en ville, réalisées tant à l'étranger que dans des villes françaises comme Limoges et Strasbourg, à l'initiative des maires, ont montré - M. Baeumler l'a souligné - que l'on pouvait diminuer de 8 à 19 p. 100 le nombre de tués en agglomération grâce à cette mesure. Au vu des résultats de ces initiatives, encore insuffisamment nombreuses sur le territoire, le Gouvernement a donc décidé sur notre proposition, et le confirmera demain, de réduire à 50 kilomètres-heure la vitesse limite en agglomération. Parallèlement à l'application de ce principe de droit commun, les maires - ou les préfets, pour les routes à grande circulation en territoire d'agglomération - auront la possibilité de limiter la vitesse maximum en agglomération à 30 kilomètres-heure sur les voies très fréquentées par les piétons ou les cyclistes, ou d'élever cette vitesse limite à 70 kilomètres-heure sur certains axes d'accès limités, à la condition que ceux-ci soient spécifiquement aménagés.

M. Michel Lambert. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Il est en effet indispensable que les limitations de vitesse imposées soient crédibles et que l'aménagement des voies en facilite la perception par l'usager.

Pour les aménagements de sécurité des routes nationales, le projet de budget pour 1991 prévoit de maintenir l'effort engagé depuis deux ans afin d'aboutir dans les délais prévus de cinq ans à la résorption des « points noirs ».

En ce qui concerne la sécurité des véhicules, je rappelle les mesures réglementaires prises en 1990 : d'une part, pour la sécurité des usagers de cyclomoteur, l'interdiction faite aux distributeurs de vendre des « kits » destinés à gonfler les moteurs des véhicules à deux roues ; d'autre part, pour les voitures particulières, l'obligation du port de la ceinture à l'arrière et la mise en place du contrôle technique périodique avec remise en état obligatoire des freins.

Cette dernière mesure est, vous le savez, très importante.

Son principe en a été décidé au comité interministériel de sécurité routière du 27 octobre 1988 ; le projet de décret a fait l'objet d'une concertation interministérielle au cours de l'année 1989 ; il a été soumis au Conseil national de la consommation et au Conseil national de la concurrence. Après avis du Conseil d'Etat, il sera signé et publié d'ici à la fin de l'année 1990.

La mise en œuvre effective du contrôle est prévue pour l'automne 1991. Certaines remarques, et cela a été rappelé à juste titre par les rapporteurs, ont été formulées sur les délais de cette mise en œuvre. À cet égard, je ferai observer que la loi du 10 juillet 1989 posait, dans son article 23, le principe justifié d'indépendance des fonctions de contrôle par rapport au commerce et à la réparation automobiles.

M. Alain Néri. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. L'application de ce principe, joint au respect de l'égalité de traitement des citoyens, rend impérative la constitution d'un système de contrôle technique homogène, présent sur la totalité du territoire national, et concurrentiel.

L'entrée en vigueur du contrôle technique interviendra donc dès que plusieurs réseaux nationaux de centres de contrôle, couvrant tous les départements, seront opérationnels. Ce sera le cas, je le rappelle, à l'automne 1991.

Au-delà de l'infrastructure et du véhicule, chacun sait que le comportement des usagers de la route joue un rôle majeur dans l'enchaînement des causes qui mènent à l'accident.

Nous disposons, certes, d'un ensemble cohérent de textes législatifs et réglementaires.

La communication se développe à travers les campagnes d'information nationales et celles, de plus en plus nombreuses, nous tenons à le souligner, que conduisent les collectivités territoriales. La formation du conducteur est aujourd'hui de meilleure qualité avec, notamment, le développement de l'apprentissage anticipé de la conduite. L'éducation nationale, pour sa part, accorde une place plus grande à la sécurité routière. Les actions de surveillance du

réseau, le contrôle et les sanctions des comportements dangereux s'intensifient avec, à l'horizon, la mise en place du permis à points le 1^{er} janvier 1992.

Il n'en demeure pas moins vrai que les instruments juridiques de la dissuasion devaient être encore complétés et améliorés. C'est l'objet du présent projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière.

Ce projet vise trois objectifs : adapter les procédures du contrôle préventif de la conduite en état d'alcoolémie positive ; empêcher la conduite sans casque d'un cyclomoteur ou d'une moto ; réduire le nombre des conducteurs infractionnistes, qui, par des subterfuges, échappent au paiement de leurs amendes.

Comme vous l'ont indiqué les rapporteurs, l'article premier de ce texte a pour objet d'assurer une meilleure dissuasion contre la conduite sous l'empire d'un état alcoolique en modifiant l'article L.3 du code de la route, relatif aux contrôles préventifs de l'alcoolémie.

Il faut savoir, en effet, que l'alcool au volant demeure un problème majeur. Sa présence se retrouve dans près de 40 p. 100 des accidents graves ou mortels. La gendarmerie nationale et la police nationale ont réalisé un effort considérable pour accroître la pression dissuasive puisque, sur près de 4 millions de contrôles de l'alcoolémie en 1989, en augmentation de 22,2 p. 100 par rapport à 1988, les dépistages préventifs ont atteint le nombre de 2 300 000 à peu près, soit une augmentation de près de 40 p. 100 par rapport à 1988.

Pourtant la probabilité pour un conducteur d'être soumis à un dépistage préventif reste actuellement voisine d'une fois tous les vingt-cinq ans. En effet, les contrôles inopinés supposent aujourd'hui une réquisition du procureur de la République précisant obligatoirement la date et le lieu où ils vont être exercés. Outre qu'ils nécessitent une mobilisation de forces de l'ordre importante qui en limite la fréquence, leur effet de surprise est, chacun le sait, de courte durée.

Par ailleurs, les moyens de dépistage ont profondément évolué.

Les éthylomètres remplacent la prise de sang et, sauf exception liée à l'état d'insuffisance respiratoire de l'automobiliste, permettent de vérifier l'état d'alcoolémie sans porter atteinte à l'intégrité physique de la personne. Les éthylotests remplacent progressivement les alcootests et peuvent être utilisés, notamment la nuit, avec beaucoup plus de fiabilité.

Le projet de loi que nous vous soumettons prévoit que, en plus des procédures actuelles sur réquisition du procureur, les forces de police et de gendarmerie pourront effectuer des contrôles préventifs à l'occasion de leur service habituel et accroître ainsi la probabilité de dépistage pour un automobiliste.

Aussi les officiers de police judiciaire et, sous leur autorité, les agents de police judiciaire, pourront-ils, en application de la loi, effectuer des contrôles préventifs de l'alcoolémie plus mobiles, plus pertinents, en des lieux et des heures où la lutte contre l'alcool au volant s'impose.

L'article 2 quant à lui vise à protéger les utilisateurs de deux roues motorisés, cyclomoteur et moto, contre eux-mêmes.

En l'état actuel de la législation, les gendarmes et les policiers constatant qu'un usager circule sans casque ne peuvent que dresser un procès-verbal et laisser repartir l'intéressé.

Or, en 1989, les accidents de motos et de cyclomoteurs ont respectivement causé la mort de 930 motocyclistes et de 633 cyclomotoristes.

Une augmentation du taux de port du casque entraînera une réduction sensible du nombre des victimes.

Pour cela, l'immobilisation du véhicule s'impose en cas d'infraction.

Comme ces infractions ont surtout lieu à proximité de la résidence des intéressés, souvent en ville, le cyclomotoriste et le motocycliste devront coiffer leur casque, s'ils l'ont avec eux, ou aller le chercher chez eux. S'ils n'en possèdent pas, ils auront quarante-huit heures pour en faire l'acquisition.

Dans l'hypothèse contraire, l'officier de police judiciaire pourra transformer cette immobilisation en une mise en fourrière de la moto ou de la motocyclette.

L'article 3 du projet de loi a pour objet de combattre les manœuvres dilatoires que certains automobilistes ayant commis de nombreuses infractions utilisent pour échapper au paiement de leurs amendes.

En l'état actuel du droit, la loi du 7 juillet 1985 permet de faire opposition au transfert de carte grise dans deux conditions cumulatives : lorsque le contrevenant n'a pas payé ses amendes et lorsqu'il n'habite plus à l'adresse indiquée sur sa carte grise et au fichier des cartes grises.

Cette loi de 1985 donne aux comptables du Trésor la possibilité de demander aux procureurs de la République de bloquer la vente des véhicules. Il faut savoir en effet que certains contrevenants ont des « notes » d'amendes impayées de plusieurs dizaines de milliers de francs.

L'application en l'état de la loi de 1985 aurait pu porter préjudice aux acheteurs des véhicules d'occasion qui, non informés de l'opposition, pourraient conclure la vente mais n'auraient pu obtenir, après cette vente, une carte grise à leur nom.

Le projet de loi permet, en réalité, de protéger l'acheteur et de contraindre le mauvais payeur à s'acquitter de ses amendes forfaitaires impayées.

En effet, l'acheteur sera désormais informé, avant conclusion de la vente, de l'existence ou non d'une opposition du procureur au transfert. Concrètement, lorsqu'un contrevenant ne paie pas son amende forfaitaire, dans le délai imparti de trente jours, le comptable du Trésor émet à son encontre un titre destiné à recouvrer une amende majorée. Si l'adresse connue du coupable est exacte, le titre parvient au contrevenant et l'amende est récupérée comme en matière d'impôt.

M. Bernard Pons. C'est pire que la Stasi !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Si, en revanche, le contrevenant n'habite plus à l'adresse indiquée sur la carte grise, alors le comptable du Trésor peut demander au procureur une opposition à tout transfert de cette carte grise. L'opposition sera inscrite au fichier des cartes grises de la préfecture et le certificat de non-opposition ne pourra être délivré.

Cette opposition du procureur de la République pourra également survenir dans un certain nombre d'autres cas, sans rapport nécessairement avec la circulation routière - par exemple, sur décision du juge.

Ainsi, notre système de surveillance, de contrôle et de sanction des comportements infractionnistes sera plus crédible et plus efficace.

Afin d'éviter que cette mesure ne se traduise par un alourdissement des formalités imposées aux citoyens, un document unique sera créé, regroupant donc le certificat de non-gage qui existe actuellement, l'attestation de non-opposition prévue par ce projet de loi et l'ensemble des informations donnant la situation administrative du véhicule.

Le projet de loi que j'ai l'honneur de vous présenter, avec M. Georges Sarre, complète des dispositions législatives antérieures en prenant en compte la nécessité d'agir plus précisément sur les usagers de la route qui mettent directement en cause leur sécurité et celle des autres usagers.

Ce sont des dispositions attendues par toutes les personnes qui considèrent que le fléau des accidents de la route est inacceptable.

Ce sont des mesures nécessaires pour enrichir encore nos moyens de lutter contre ce qui n'est pas une fatalité, mais un mal collectif dont une société civilisée ne peut tolérer l'infinité persistante. Je vous remercie de votre attention. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean-Pierre Fourré pour quinze minutes.

M. Jean-Pierre Fourré. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, si un fumeur arrête de fumer, on le félicite ; si un buveur s'arrête de boire, on lui demande s'il est malade... Qui n'a entendu des remarques, de ce genre, rappelées entre autres par le docteur Serrou ? Et combien d'autres personnes ne perçoivent pas le danger d'une conduite sous l'emprise de l'alcool, tant la perception de l'ébriété vient bien souvent non de l'intéressé, mais de son entourage ?

Pourtant, un trop grand nombre d'accidents de la route est encore dû à l'imprégnation alcoolique : celle-ci provoque près de 40 p. 100 des décès sur la route ! Nous sommes encore loin de la situation idéale où, lors d'un repas ou d'une fête, le conducteur ne buvant pas d'alcool demeure néanmoins un convive respecté...

La lutte contre l'alcool au volant est donc une priorité, sinon la priorité. C'est pourquoi j'approuve totalement l'orientation du projet de loi tendant à favoriser les possibilités de contrôle d'alcoolémie, même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident. Ainsi les forces de police et de gendarmerie pourront effectuer des contrôles préventifs à l'occasion de leur service habituel et accroître la probabilité de dépistage pour un automobiliste.

De même, monsieur le ministre, l'article 2 du projet de loi, qui vise à combattre l'insécurité des utilisateurs de deux-roues en immobilisant leur engin si le conducteur n'est pas porteur des équipements de sécurité, le casque en particulier, m'apparaît comme une mesure particulièrement importante dans un type d'accident qui touche en premier lieu des jeunes, puisque les statistiques montrent que 42 p. 100 des conducteurs tués sont des jeunes âgés de vingt à vingt-quatre ans.

Alors, monsieur le ministre, tout devrait aller pour le mieux... tant on a déjà fait en matière de sensibilisation du public, de contrôles et de sanctions légitimes infligées aux chauffards, d'investissements pour résorber les « points noirs » et j'en passe... Pourtant, il n'en est rien et, après le bilan difficile de 1989, celui des quatre premiers mois de 1990 est préoccupant : le nombre des morts de la route a progressé de 17 p. 100 par rapport à 1987, même si le nombre des accidents a diminué. Les accidents sont de plus en plus graves : 100 accidents font 6,2 tués aujourd'hui, contre 6 en 1985 et 5,3 en 1987. Globalement, avec 170 590 accidents corporels, 253 990 blessés et 10 528 tués en 1989, la France reste à la traîne des pays européens en matière de sécurité routière.

Mais que faire ? Que faire alors que le Gouvernement, animé globalement d'une volonté indiscutable de combattre la folie routière, met en œuvre des mesures réalistes et positives ?

Vous connaissez, monsieur le ministre, mon intérêt pour tout ce qui concerne la sécurité routière et l'action que je mène au niveau de mon département, la Seine-et-Marne - particulièrement touché puisque nous y trouvons malheureusement le plus de morts par accidents liés à la sécurité routière. Intérêt pour sensibiliser les usagers, les élus ou les fonctionnaires, sur l'indispensable action à entreprendre pour accélérer la prise de conscience de l'opinion et la mobilisation de tous ceux qui n'admettent plus la fatalité de l'accident et les tragédies de ses conséquences.

Le 6 juin dernier, à Mame-la-Vallée, se sont tenus, à mon initiative, les « états généraux de la sécurité routière de Seine-et-Marne ». J'ai été surpris, je dois vous l'avouer, par le nombre et la diversité des participants, par leur capacité de proposition, par leur volonté de voir les choses évoluer plus vite et avec plus de moyens pour accroître l'efficacité des actions entreprises.

Ainsi, dans le domaine particulier de l'alcoolisme au volant, des propositions ont été formulées qui me paraissent devoir être examinées : abaisser encore le taux de l'alcoolémie au volant, interdire la vente de boissons alcoolisées dans les stations services, installer des dispositifs éthylo-testés reliés au démarreur, déchoir de l'assurance automobile certains récidivistes, équiper les véhicules d'un alcootest, annuler le permis en cas de non-respect d'une décision de suspension ou de rétention.

De façon plus générale, je pense qu'il faut retenir des discussions qui eurent lieu durant ces états généraux quatre grandes orientations que je sou mets, monsieur le ministre, à votre réflexion.

Premièrement, l'obligation de la naissance d'une nouvelle forme de civisme qui devrait amener à un plus grand respect des autres, à une diminution de l'agressivité et à une meilleure application des règles de conduite. Deux tendances sont nécessaires pour y parvenir, développement de la coercition pour faire respecter le code de la route, mais aussi de l'éducation aux règles de la conduite, plus particulièrement à partir du jeune âge.

Deuxièmement, l'apprentissage de la conduite des véhicules doit être amélioré. Un effort considérable a déjà été fait dans ce sens, mais il devrait être de nouveau consenti. A l'heure actuelle, l'obtention d'un permis de conduire ne permet pas toujours à son titulaire de connaître les réactions de son véhicule et de maîtriser ce dernier à toutes les vitesses et dans des circonstances d'urgence et de danger. A l'évidence, il faut savoir utiliser des véhicules de plus en plus

performants. Il faut donc des conducteurs mieux avertis et mieux préparés pour en utiliser les possibilités et, surtout, ne pas en abuser.

Troisièmement, pour ce qui est de l'infrastructure routière au quotidien, je rappelle que le problème de la circulation routière est lié, bien sûr, à celui de l'hétérogénéité des véhicules se déplaçant sur une même voie, d'où la nécessité d'avoir un réseau routier adapté aux différentes sortes de circulation et d'assurer une bonne signalisation.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je voulais présenter à l'occasion de ce débat et en regard des conclusions de cette première réunion des états généraux de la sécurité routière organisés dans mon département - qui, à l'échelon national, lancera, j'en suis sûr, la mobilisation générale souhaitée : une mobilisation générale autour des trois mots d'ordre qui inspirent la politique du Gouvernement en matière de sécurité routière, protéger, dissuader, convaincre.

Ces mots d'ordre ne peuvent se concevoir sans le renforcement du partenariat, particulièrement, bien sûr, avec les associations et les élus locaux. Car, au-delà de toutes les mesures tendant au changement de comportement, il est nécessaire de tout faire pour donner naissance à un nouveau civisme, pour former des « citoyens de la route et de la rue ». Un nouveau pas sera franchi avec ce texte.

Parce que, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez fait le choix de persister dans la voie de la lutte contre l'insécurité routière, le groupe socialiste sera encore une fois à vos côtés. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Je vous remercie.

La parole est à M. Charles Fèvre, pour dix minutes.

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'alcool au volant est un danger, c'est vrai, tout le monde en convient. Plus du tiers des accidents de la route sont imputables à des conducteurs en état d'imprégnation alcoolique. Un renforcement des contrôles et des sanctions s'impose donc.

Ce projet de loi propose de systématiser les contrôles d'alcoolémie en permettant aux forces de police et de gendarmerie de les décider et de les réaliser sans intervention, comme c'est le cas actuellement, du Procureur de la République.

Sur le principe, monsieur le ministre, nous ne pouvons que souscrire à cette mesure destinée autant à dissuader qu'à sanctionner. La seule crainte que nous ayons, et c'est la motivation des amendements que j'ai déposés à l'article 1^{er}, concerne les excès qui peuvent en résulter et tout, particulièrement, le risque d'inégalité de traitement entre les conducteurs selon que les officiers de police judiciaire donneront ici ou là une plus ou, moins grande priorité aux contrôles d'alcoolémie.

Ces réserves étant faites, il faut surtout apprécier la mesure que vous proposez et l'aune de votre politique globale de sécurité routière. Or, de ce point de vue, il faut en convenir, nous restons sur notre faim.

Qu'a fait le Gouvernement en ce domaine ? Il a obtenu un excellent rapport Giraudet dont on attend encore pour l'essentiel la concrétisation législative et réglementaire. Le Premier ministre avait promis, après l'été 1988, un grand débat national. Nous l'attendons encore, notamment à l'Assemblée nationale.

Pour l'obtenir enfin, j'avais fait adopter par notre assemblée, à la session printemps 1989, un article 22 à la loi du 10 juillet 1989 sur le permis à points, prévoyant ceci : « Le Gouvernement déposera à la session d'automne du Parlement, un projet de loi de programme sur la sécurité routière, lequel sera examiné avant le 31 décembre 1989. » Or nous n'avons rien vu venir depuis lors, bien que la sécurité routière constitue toujours un problème très grave pour notre pays.

Si le Gouvernement n'applique pas la loi, de quelle autorité dispose-t-il pour la faire respecter par nos concitoyens ?

Autre souvenir amer pour l'opposition : au moment du vote final de cette loi relative au permis à points, notre assemblée avait en seconde lecture adopté un amendement portant de six à douze le nombre de points du permis, cela

en cohérence avec un certain nombre de législations étrangères. Le Gouvernement contre toute attente, a cru bon de revenir à son texte par un vote bloqué.

A l'époque, nous n'avions pas apprécié, monsieur le secrétaire d'Etat - je m'adresse à vous puisque c'est vous qui étiez au banc du Gouvernement - ce coup de force inutile et méprisant pour la représentation nationale.

La sécurité routière est un problème d'ensemble qui ne saurait être abordé par-à-coups, de façon partielle, ainsi que vous en avez pris l'habitude, ratant par-là même l'effet psychologique nécessaire en ce genre d'affaire. « Mobilisation générale », vient de dire à l'instant mon collègue M. Fourré. Oui mais à condition qu'on veuille cette mobilisation et qu'on s'en donne les moyens.

Or avez-vous les moyens en personnel et en matériel que sous-entend un développement des contrôles d'alcoolémie ? Non. La même question se pose pour le contrôle de la limitation de vitesse.

Les infrastructures sont-elles aussi essentielles pour mener une politique sérieuse de sécurité routière. Pourtant, sur le réseau national, cinq mille points noirs restent à aménager ; il faudra, nous dit-on, dix ans pour les résorber. Les autoroutes, elles sont quatre fois plus sûres que les routes. Vous annoncez un rythme de mise en chantier de 300 kilomètres par an. D'après des informations inquiétantes, ce nombre serait réduit à 200, voire à 150 kilomètres pour l'année en cours. Nous restons dans l'incertitude, en l'absence d'informations dont vous êtes très avare, et votre attitude r. fait craindre une réduction de ce programme ainsi que des décalages dans les mises en service. J'en veux pour preuve votre silence sur la question écrite que je vous avais posée de 26 mars 1990 au sujet des dates de mise en service des autoroutes dans la région Champagne-Ardenne ou de celles reliant celle-ci à Paris : six mois après, vous n'avez pas encore répondu : Que j'attende encore cette réponse, atteste de votre embarras. Pour montrer encore mieux que votre projet est très partiel, il me suffira d'évoquer quelques points sur lesquels la plupart des orateurs avaient insisté au mois de mai 1989 lors de la discussion du projet de loi relatif au permis à points.

Premier point : la gestion du réseau national, en dehors de son nécessaire aménagement ainsi que la cohérence de cette gestion avec celle du réseau départemental. Pas de réponse. Deuxième point : une adaptation et une meilleure incitation financière pour que le réseau routier départemental, qui est très important dans notre pays, se conforme plus rapidement aux besoins actuels de la sécurité routière.

M. Germain Gengenwin. Très juste !

M. Charles Fèvre. Troisième point : le développement de l'éducation scolaire en ce domaine, ainsi que l'utilisation appropriée du service national pour les jeunes. Quatrième point : les équipements dont devraient être dotés les véhicules ainsi que les contrôles techniques dont ils devraient faire l'objet. M. Delebarre nous en a parlé tout à l'heure. Nous verrons en septembre 1991 ce qu'il en est : pour l'instant, on n'a pas vu grand-chose. Cinquième point : la surveillance étroite des véhicules anciens. Quatre millions de véhicules posent problème, parmi eux, deux millions sont dangereux. Que faites-vous pour cela ?

Les véhicules à deux roues et tout particulièrement les motos nécessitent à l'évidence une meilleure réglementation. Votre projet de loi l'aborde ponctuellement, avec le port du casque. C'est une bonne chose, encore que les utilisateurs en aient désormais compris l'intérêt pour leur propre sécurité. Cependant les dispositions envisagées sont en large partie irréalistes. On nous a dit tout à l'heure que la question se posait surtout en milieu urbain. Mais comment appliquer convenablement en rase campagne l'immobilisation du véhicule et, surtout sa mise en fourrière ? Vous nous donnerez le mode d'emploi, monsieur le secrétaire d'Etat, et nous apprécierons !

L'une des conclusions du rapport Giraudet était qu'une politique de sécurité routière ne se réduit pas à une liste d'actions ponctuelles, qu'elle doit se fonder sur un projet social fort. Or, nous avons aujourd'hui quelques mesures ponctuelles ; l'une, relative à l'intensification des contrôles d'alcoolémie, emporte notre assentiment de principe, encore que nous émettions des réserves quant à ses modalités d'application. Mais ces dispositions ne constituent pas ce projet social fort, emportant l'adhésion de la nation et englobant

l'ensemble des mesures qui seraient nécessaires pour réduire de manière significative, à défaut de la supprimer, l'hécatombe de 10 000 tués et de 250 000 blessés chaque année.

Par conséquent, votre texte va dans le bon sens, mais il a le défaut majeur de n'être qu'un élément d'une politique de la sécurité routière qui, pour l'instant, n'a ni trouvé son vrai souffle ni témoigné de la grande ambition qui devait être celle des responsables. Voilà pourquoi le groupe Union pour la démocratie française ne peut adhérer à ce projet partiel. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, de l'Union du centre et du Rassemblement pour la République.)*

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

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les comparaisons sont parfois cruelles. En 1975, la France comptait 14 668 tués sur ses routes, l'Allemagne de l'Ouest, 14 870 ; quelque quinze ans plus tard, les chiffres s'établissent à 11 475 en France et à 7 985 outre-Rhin. Au Japon, de 1970 à 1977, le nombre de tués sur la route a été ramené de 17 000 à 9 000, alors que le nombre de véhicules passait de 18 millions à 32 millions. Avec 20 tués pour 100 000 habitants, notre pays devance largement la R.F.A. et le Royaume-Uni, où ce pourcentage est respectivement de 14 et de 9.

Une telle comparaison doit être ressentie non comme un motif de découragement, mais comme une puissante incitation à l'action. D'autres pays ont pu obtenir des progrès spectaculaires. Il n'y a aucune raison pour qu'il n'en soit pas de même chez nous. C'est pourquoi nous sommes favorables à toute mesure qui tend à réduire le nombre et la gravité des accidents, quel qu'en soit le prix financier ou politique.

L'article 1^{er} de votre projet, monsieur le secrétaire d'Etat, autorise les forces de gendarmerie et de police à effectuer des contrôles préventifs. La réglementation française s'est alignée sur celles de grands pays démocratiques comme les Etats-Unis, la Belgique, la Grande-Bretagne et l'Australie. J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette avancée législative sera renforcée par des moyens accrus en faveur des agents chargés du contrôle sur les routes. Jugez, par exemple, que l'année dernière, dans mon département, les gendarmes ont manqué de ballons dont les contingents étaient insuffisants !

Dans un domaine où les changements de comportement sont souvent considérés comme impossibles, la preuve a été apportée qu'il n'en était rien. En Australie, dans l'Etat de Nouvelle-Galles du Sud, le renforcement massif de la fréquence des contrôles de l'alcoolémie au volant a permis de réduire définitivement de 20 p. 100 le nombre des accidents mortels - 30 p. 100 d'entre eux étaient précédemment imputables à l'alcool, comme en France. Il faut dire que la densité des contrôles en Australie est telle que le tiers des conducteurs est dorénavant intercepté chaque année, contre 6 p. 100 environ dans notre pays, pourcentage à l'évidence trop faible pour être dissuasif. En 1989, les accidents de motos et de cyclomoteurs ont causé la mort de 930 motards et de 633 cyclomotoristes. Une certitude : le port du casque pour les motocyclistes victimes d'accident en ville réduit de moitié le risque d'être tué. D'après les chiffres cités par le centre de documentation et d'information de l'assurance, le taux de mortalité des motards accidentés en zone urbaine et qui ne portent pas de casque s'élève à 4,2 p. 100 alors que celui des usagers casqués atteint à peine 2,2 p. 100. L'article 2 du projet constitue donc une mesure particulièrement dissuasive, et nécessaire.

L'article 3 qui lie la possibilité de vendre la voiture à l'acquittement des amendes est plus discutable sur le plan juridique, plus difficilement applicable, même s'il se défend sur le plan moral. Un certain nombre de mes collègues ne souhaitent pas donc le voter.

M. Bernard Pons. Et ils ont raison !

M. Jean-Paul Fuchs. Les mesures législatives que vous proposez, monsieur le secrétaire d'Etat, viennent donc utilement compléter l'instauration du permis de conduire à points et l'institution d'amendes forfaitaires. Mais il semble nécessaire d'appeler votre attention sur trois autres points ; certains ont été évoqués par M. le ministre Delebarre.

Le premier concerne la limitation de vitesse. En 1987, le Danemark abaissait de soixante kilomètres-heure à cinquante kilomètres-heure la vitesse maximale en ville ; le nombre des

accidents mortels chutait de 28 p. 100. Ce n'est pas un hasard si les cinq pays qui, au sein de la Communauté européenne, enregistrent les pires résultats et de loin - la France, la Belgique, le Luxembourg, l'Espagne et le Portugal -, sont les seuls à avoir conservé une vitesse maximale de soixante kilomètres-heure en milieu urbain quand tous les autres ont maintenant adopté les cinquante kilomètres-heure, le Danemark, la R.F.A., les Pays-Bas, la Grèce, l'Italie, l'Irlande et le Royaume-Uni. Alors que l'opportunité d'une telle mesure est parfois discutée dans notre pays, il est symptomatique qu'en Allemagne, où la vitesse maximale dans les zones résidentielles est de plus en plus souvent fixée à trente kilomètres-heure, le débat est engagé pour savoir si cette dernière vitesse ne devrait pas être adoptée comme limite générale en agglomération.

Deuxième point : la France va mettre en place sur quatre ans un système de contrôle technique des véhicules, en commençant par les plus anciens. La réparation des freins sera obligatoire, l'utilisateur sera informé de l'état des autres organes de son véhicule sans être tenu de les faire réparer. Dans ce domaine, le Gouvernement a pris du retard, et je le regrette. La mesure, il faut en convenir, est impopulaire, car chacun estime connaître les défauts de son véhicule et être en mesure de les pallier. Le terrain est donc sensible, et il faut reconnaître aussi que ce sont les plus pauvres qui seront les plus touchés. Mais lorsqu'il s'agit de vies humaines, il ne faut pas temporiser à ce point et la progressivité de la mise en place du dispositif représente tout de même plusieurs années de répit pour des millions d'« épaves ».

Enfin, je veux insister - car cela, me semble-t-il, n'a pas été évoqué - sur la nécessité d'une harmonisation européenne la plus rapide possible des dispositions relatives au permis de conduire, au taux d'alcoolémie, à la vitesse maximale autorisée.

Jusqu'à présent, le Royaume-Uni et la R.F.A. sont opposés à l'examen par le Conseil européen de propositions de règlement en ce sens. Pourtant, on ne saurait trop souligner, dans un marché européen de plus en plus intégré, les conséquences néfastes de l'absence de limitation de vitesse sur les autoroutes allemandes, situation qui impose à tous les constructeurs européens une véritable course à la performance. Poussés par la concurrence, ils sont contraints de mettre sur le marché des véhicules sans cesse plus puissants et plus rapides, ce qui entraîne chaque année un accroissement de la vitesse de circulation, contradiction évidente avec les impératifs de la sécurité routière. J'espère donc que des progrès substantiels seront bientôt accomplis sur le plan européen.

Je devrais aussi - mais le temps me manque - insister sur l'incompatibilité entre l'emploi de certains médicaments et l'absorption d'alcool, sur les risques d'accidents provoqués par ceux qui s'adonnent à la drogue, sur la nécessité d'une politique des transports prévoyant le développement des autoroutes et des T.G.V., infrastructures qui diminueraient le nombre d'accidents, donc de drames humains.

Je conclurai sur ce qui me semble être le plus important dans la prévention : l'information et l'éducation des usagers. On peut se poser la question : pourquoi le nombre de tués ne diminue-t-il pas alors que les normes techniques sont de plus en plus nombreuses ? A terme, les gains ne seront consolidés que par un changement de comportement des usagers de la route. La sécurité routière n'est pas seulement un problème d'aménagement des routes, d'amélioration technique des véhicules, d'apprentissage de la conduite ou d'organisation de contrôles. Elle est d'abord un problème de société, de choix éthiques et civiques et de comportements individuels.

M. Jean-Pierre Baumier, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Jean-Paul Fuchs. C'est pourquoi une politique de sécurité routière ne se réduit pas à une liste d'actions ponctuelles, si pertinentes soient-elles. Elle doit se fonder sur un projet fort et sur quelques mesures majeures qui en assurent le développement dans la durée et la continuité.

Le projet social est celui du modèle de conduite automobile apaisée, civilisée et maîtrisée. Il appartient à l'Etat de l'énoncer avec force et de le proposer par tous les canaux de communication dont il dispose. Il est de sa responsabilité de promouvoir, avec l'appui des autorités morales et de ceux qui concourent à la formation de l'opinion, les principes qui doivent fonder les comportements de conduite automobile.

Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et sur divers bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, c'est bien volontiers que je vais répondre aux différents intervenants que j'ai écoutés avec beaucoup d'intérêt. M. Fuchs le rappelait à l'instant, la sécurité routière ne peut être améliorée dans notre pays, comme partout, en Europe ou dans le monde, que dans la mesure où les comportements changent, où il y a véritable évolution chez nos concitoyens.

Il est vrai qu'en France nous avons du retard, donc un effort tout particulier à entreprendre. Mais rassurez-vous. Nous ne faisons pas du « pointillisme ». Les deux comités interministériels du 25 octobre 1988 et du 17 décembre 1989, ont jeté - je le souligne avec force - les fondations d'une politique de la sécurité routière afin de traiter le problème au fond en nous attaquant, cela a été rappelé par M. Michel Delebarre, à tous ses aspects : l'infrastructure, le véhicule et, bien sûr, les hommes.

Eh oui, mesdames, messieurs les députés, l'amélioration de la sécurité routière est d'abord un travail de longue haleine sur les mentalités. Notre stratégie - car nous en avons une -, vise à emporter la conviction de l'opinion publique pour que l'ensemble de la société se mobilise : les institutions d'abord - l'Etat, les collectivités territoriales, les administrations, et, plus largement, l'ensemble des citoyens. Pour convaincre, il faut être crédible, et, pour être crédible, il faut disposer de l'ensemble des éléments qui composent ce lourd dossier.

Les dispositions qui vous sont soumises aujourd'hui tendent - du moins le croyons-nous - à renforcer la crédibilité de l'action de l'Etat aux yeux des citoyens comme des forces de l'ordre chargées de l'effort nécessaire de dissuasion. Pour ces dernières, la volonté d'agir du Gouvernement se mesure à l'importance des moyens mis à leur disposition pour remplir leur mission. Depuis deux ans, mesdames, messieurs les députés, les moyens matériels de contrôle d'alcoolémie et de vitesse ont été acrus et modernisés. Il s'agit aujourd'hui de leur donner les moyens légaux qui leur permettront de multiplier les dépistages d'alcoolémie.

La crédibilité de l'effort de prévention repose sur sa cohérence. A cet égard, il paraissait peu logique, peu cohérent, contraire au bon sens de laisser repartir sans casque des motards ou des cyclomotoristes que l'on venait de verbaliser pour cette infraction. La disposition que nous vous proposons d'adopter tend à établir cette cohérence. Quand, au mois d'août, j'accompagnais le préfet d'un département de la Côte d'Azur, il me paraissait assez extravagant que les contrevenants qui venaient d'être arrêtés parce qu'ils n'avaient pas de casque repartent toujours sans casque, mais avec une contravention, alors qu'ils pouvaient être fauchés cent mètres ou deux kilomètres plus loin... C'est le projet de loi qui permettra de remédier à ce grave dysfonctionnement.

Enfin, la crédibilité de notre pédagogie repose également sur la crédibilité de la sanction. Nul ne doit pouvoir y échapper. Voilà pourquoi nous avons voulu introduire un verrou supplémentaire pour dissuader les contrevenants qui croyaient pouvoir échapper aux conséquences de leurs infractions.

Je veux maintenant répondre, brièvement mais complètement, je l'espère, aux orateurs des différents groupes.

En vous entendant, monsieur Fèvre, soutenir que nous n'avions pas commencé à appliquer le rapport Giraudet, j'ai failli rester sans voix. Mais nous nous connaissons depuis longtemps et vous comprendrez que je me sois vite ressaisi. Je vous répondrai par un utile rappel qui prendra la forme d'une énumération.

Les suites du rapport Giraudet, c'est, par exemple, le permis de conduire à points, qui sera mis en application le 1^{er} janvier 1992. Je vous annonce d'ailleurs dès à présent, messieurs, pour prévenir peut-être votre objection : « Ah ! encore un texte ! », que M. le ministre de l'intérieur viendra à l'automne défendre un projet de loi définissant avec précision les conditions d'accès au fichier du permis de conduire. Cela ne peut pas se régler, dans un pays de droit, par des tours de passe-passe ou des coups de baguette magique !

S'agissant du contrôle technique, Michel Delebarre a rappelé que le Gouvernement en avait arrêté le principe le 27 octobre 1988. Ensuite, la loi de juillet 1989 nous a permis d'adopter ensemble une disposition forte : la séparation entre les fonctions de contrôle et de réparation. Mais là encore, il faut que les textes passent devant le Conseil de la concurrence et le Conseil d'Etat. Nous sommes en mesure, Michel Delebarre et moi-même, de vous dire tranquillement, au nom du Gouvernement, que ces textes seront publiés au *Journal officiel* à la fin de l'année 1990 et que le contrôle technique entrera en application sur le terrain, c'est-à-dire dans chaque département, sur la base de réseaux nationaux ou régionaux, à l'automne 1991.

Nous n'avons pas voulu aller plus vite - et d'ailleurs, nous ne le pouvions pas - parce que nous tenions à protéger les consommateurs. Il est vrai que le contrôle technique permettra d'améliorer l'état des véhicules circulant sur nos routes et nos autoroutes, mais nous n'avons pas voulu pour autant « démotoriser » des automobilistes. A partir du moment où la réparation nécessaire aura été effectuée, ils auront le droit de circuler comme vous et moi.

Pour les infrastructures, monsieur Fèvre, les crédits ont été doublés depuis la loi de finances de 1989. Et quand nous examinerons le budget du ministère de l'équipement, des transports et de la mer, vous noterez que, par rapport à l'an dernier, la dotation affectée à la résorption des points noirs augmente encore de 10 p. 100. Il y en aurait encore 5 000, avez vous dit. Je tiens à corriger ce chiffre. Dieu merci, nous n'en sommes pas là ! Nous parlons, nous, du réseau national qui représente 35 000 kilomètres, dont 7 000 kilomètres d'autoroutes et 28 000 kilomètres de routes nationales. En 1994, sauf si certains se reconstruisent, ce qui - hélas ! - se produit quelque-fois, il n'y aura plus de points noirs sur l'ensemble du réseau national, et le programme autoroutier se poursuit.

A compter du 1^{er} décembre de cette année, le port de la ceinture de sécurité à l'arrière sera obligatoire.

M. Robert Pandraud. Même pour les ministres ? (*Sourires.*)

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Pour les ministres aussi et même pour les anciens ministres ! (*Sourires.*)

M. Robert Pandraud. C'est ridicule ! Moi, je ne la porterai pas !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Vous n'allez tout de même pas nous contraindre à vous verbaliser, monsieur Pandraud !

M. Robert Pandraud. Pauvre liberté individuelle !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Allons ! Le débat a été tranché !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Nous vous sauverons malgré vous !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Pour les enfants, le système de retenue à l'arrière sera obligatoire le 1^{er} janvier 1992. Pourquoi seulement à cette date ? Parce qu'il faut produire ces équipements et organiser les circuits de distribution.

En mai dernier est entré en vigueur le système des amendes forfaitaires minorées.

Depuis le 1^{er} juillet, nous avons lancé, en Picardie, une expérience qui durera toute une année : deux cents gendarmes supplémentaires ont été affectés à des tâches de prévention et de contrôle, donc de dissuasion. Au vu des résultats, nous verrons s'il y a lieu de créer des unités spéciales de sécurité routière, comme le recommande la commission Giraudet.

L'apprentissage anticipé de la conduite est généralisé depuis le 1^{er} septembre.

Diverses actions visant à modérer la vitesse en ville ont été entreprises et, dès demain, vraisemblablement, le conseil des ministres étendra à l'ensemble du territoire national la limitation à cinquante kilomètres-heure en ville.

Telles sont, monsieur Fèvre, les principales mesures que nous avons prises en faveur de la sécurité routière, et nous poursuivons, bien entendu, notre effort.

Monsieur Fourré, j'ai beaucoup entendu parler des « Etats généraux de la sécurité routière » organisés dans le département de Seine-et-Marne. J'aimerais que vous puissiez convaincre vos collègues présidents de conseils généraux de se mobiliser dans leurs départements et de reprendre à leur compte votre excellente initiative. Il est indispensable, en effet, de mettre en œuvre ce que vous appelez fort justement un nouveau civisme.

L'apprentissage de la conduite est pour nous un vrai sujet de réflexion. Aujourd'hui, le permis n'est rien d'autre que l'autorisation de circuler sur l'ensemble du réseau routier. Il ne signifie pas que chacun de ses titulaires possède une expérience suffisante pour savoir vraiment conduire. C'est cette réflexion que nous devons poursuivre si nous voulons faire reculer réellement le nombre des accidents, et donc des tués et des blessés.

Monsieur Fuchs, le Gouvernement et les parlementaires que vous avez rassemblés dans votre association mènent le même combat, le bon combat pour sauver des vies et éviter des handicaps. Je vous le dis très amicalement, les dispositions concernant la vente des voitures d'occasion, en pratique l'autorisation de vendre, sont nécessaires. L'acheteur de bonne foi ne doit pas subir un préjudice parce qu'un automobiliste dépourvu de scrupules lui aurait laissé en prime, si j'ose dire, des sommes rondettes à payer le moment venu. Il s'agit à la fois d'une mesure de sécurité routière et d'une mesure de défense des consommateurs.

Oui, monsieur le député, il faut une harmonisation européenne ; c'est le bon sens ! Mais, pour des raisons politiques, certains gouvernements, aujourd'hui, n'en veulent pas. Quand Michel Delebarre présidait le conseil des ministres des transports, nous avons travaillé pour avancer concrètement. Nous souhaitons que les parlementaires parviennent à convaincre leurs collègues des autres Parlements européens. Est-il normal qu'en Hollande circulent des poids lourds pesant jusqu'à 50 tonnes, alors qu'en France la limite est de 40 ? L'harmonisation est donc nécessaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires, mais aussi pour les voitures particulières ou les motos. C'est la voie de la sagesse.

Parfois - hélas ! - il faut un accident pour que les réticences ou les résistances reculent. Vous vous souvenez peut-être de celui qui s'est produit dans le département de l'Yonne, à la Pentecôte, quand un car anglais s'est renversé et que plusieurs touristes qu'il transportait ont été tués ou blessés. Il a fallu ce drame pour que le ministre britannique en vienne à un langage contraire à celui qu'il tenait devant le conseil des ministres des transports lorsqu'il récusait la compétence du conseil en ce domaine.

S'agissant des médicaments, monsieur Fuchs, nous partageons votre point de vue. Le rapport demandé à la direction de la sécurité routière et de la circulation est pratiquement terminé. Dès qu'il nous aura été remis, il sera rendu public et transmis aux députés et sénateurs, car l'opinion publique doit être complètement éclairée.

Mesdames, messieurs les députés, le Gouvernement a fait de la sécurité routière une priorité et il y consacre beaucoup d'énergie. Jamais, je crois pouvoir l'affirmer tout en restant modeste, un gouvernement n'a fait autant pour essayer de renverser la tendance, de sauver des vies et de protéger nos concitoyens. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La discussion générale est close.

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

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

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. - L'article L.3 du code de la route est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 3. - Les officiers de police judiciaire, soit sur instruction du procureur de la République soit à leur initiative, et, sur l'ordre et sous la responsabilité des officiers de police judiciaire, les agents de police judiciaire peuvent, même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident, soumettre toute personne qui conduit un véhicule à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré.

« Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique, les officiers ou agents de police judiciaire feront procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique au moyen de l'appareil permettant de déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, mentionné aux troisième et quatrième alinéas du I de l'article L. 1^{er} et dans les conditions prévues par ces dispositions.

« En cas d'impossibilité de subir ces épreuves résultant d'une incapacité physique attestée par le médecin requis, les officiers ou agents de police judiciaire feront procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, dans les conditions prévues par les mêmes alinéas.

« Toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le présent article sera punie des peines prévues au premier alinéa du I de l'article L. 1^{er}. »

La parole est à M. Robert Pandraud, inscrit sur l'article.

M. Robert Pandraud. Monsieur le président, messieurs les ministres, je ne me suis pas inscrit dans la discussion générale parce que mon groupe partage la volonté de tous les parlementaires de faire le maximum d'efforts pour la sécurité routière. A la différence de M. le secrétaire d'Etat, nous n'essaierons pas d'établir qui a fait plus et qui a fait moins en cette matière. Tout le monde a essayé de faire de son mieux. Vous-même, monsieur Sarre, mais aussi vos prédécesseurs. Les chiffres obtenus hier n'étaient pas, hélas ! plus mauvais qu'aujourd'hui.

Si, depuis des années, une progression considérable a été enregistrée en matière de sécurité routière, c'est celle des dépenses administratives qui lui sont consacrées. On est passé de l'administration de mission qu'était la délégation à la sécurité routière créée par M. Chaban-Delmas, alors Premier ministre, à une direction rattachée au ministère de l'équipement et qui est devenue une grande direction, selon la tendance naturelle à l'inflation des services. En outre, les directions de la police et de la gendarmerie ont conservé leurs compétences.

Croyez-moi, si le nombre des accidents et des victimes avait diminué au même rythme qu'ont augmenté les dépenses, nous aurions atteint des records absolus en matière de sécurité routière. Il s'agit là, messieurs les ministres, d'une sorte de mal français. Diminuez les dépenses administratives, de grâce ! Et puis simplifiez les textes et rendez les applicables.

Nous avons suffisamment de textes, peut-être même trop. Mais comment sont-ils appliqués ? En juillet et en août, au moment où, il est vrai, les forces de police étaient appelées à d'autres responsabilités - l'intervention dans les prisons, puis la protection des bâtiments publics en raison de certains troubles -, on pouvait rouler pendant des kilomètres sans subir de contrôle, car on ne rencontrait pas beaucoup de policiers ou de gendarmes sur les routes. Alors, avant de leur donner de nouveaux pouvoirs, faites en sorte qu'ils utilisent ceux qu'ils ont déjà !

Un point me réjouit dans votre texte. Pendant des années, toutes les fois que j'ai essayé de donner des pouvoirs propres à la police et à la gendarmerie, comme vous le faites aujourd'hui, j'ai suscité un tollé dans l'opposition d'alors : « Que faites-vous des libertés individuelles, de la nécessité d'être couvert par le procureur ?... » Je vous sais donc gré, messieurs les ministres, d'avoir véritablement consacré le pouvoir policier en ce domaine. A présent, le procureur est bien loin ! Je me réjouis que l'expérience du pouvoir et la culture de gouvernement vous aient permis de progresser. Nous y sommes sensibles et nous saurons le dire en d'autres occasions.

Mais pour vous, cela n'ira pas sans problèmes. Ainsi, vous élargissez les pouvoirs des officiers et des agents de police judiciaire. Il est dommage du reste que vous soyez seuls à ce banc. Car le ministre de la justice, s'il y en a encore un...

M. Pierre Mazeaud. Il y en a un nouveau, M. Nallet, je crois !

M. Robert Pandraud. C'est ce que j'ai cru comprendre.

Quoi qu'il en soit j'aurais bien aimé que le garde des sceaux soit représenté ici. En effet, qu'est-ce au juste qu'un officier de police judiciaire ? C'est, par définition, un fonctionnaire qui possède une habilitation territoriale. Or les

autoroutes posent un problème difficile, car elles se prêtent mal à la notion de compétence territoriale. Quel est, par exemple, l'officier de police judiciaire qui encadrera les compagnies républicaines de sécurité, les seules unités avec les gendarmes à avoir, pour certaines d'entre elles, des compétences propres dans le domaine de la sécurité routière ?

Vous avez dit qu'on créerait peut-être un jour des unités spéciales pour la sécurité routière. Il en existe en Italie et c'est peut-être une bonne chose. Mais comment seront-elles financées ? L'an dernier, vous avez fait voter en catastrophe un texte imputant aux sociétés d'autoroute les dépenses de gendarmerie. Allez-vous suivre la même méthode ? Est-ce l'utilisateur qui va payer ? Et qui nous dit que vous n'allez pas bientôt étendre ce système aux villes, qui devront financer les missions des gendarmes en matière de circulation ? Nous pensions, en toute naïveté, que les forces de police et de gendarmerie étaient polyvalentes, à la disposition de tout un chacun, et donc payées par le contribuable et non par l'usager. Vous avez bien mal servi la sécurité routière lorsque M. Charusse a présenté ce texte.

Nous sommes donc très réservés quant à l'application de l'article 1^{er}, comme nous le serons sur l'article 3. En effet, votre dispositif est prodigieusement inégalitaire. Celui qui, comme moi, a la chance d'avoir un chauffeur, n'a rien à craindre. Il peut aller au café, ce n'est pas lui, c'est son chauffeur qui est contrôlé. Il peut dire à son chauffeur d'accélérer, ce n'est pas lui qui aura la contravention.

Mais c'est très dur pour le malheureux conducteur qui utilise sa voiture pour des besoins professionnels et qui ne peut pas se faire remplacer.

M. Jean-Pierre Fourré. Et le député de base ?

M. Robert Pandraud. La contravention n'est pas un impôt proportionnel au revenu. Croyez-vous que cela ne pose pas aussi des problèmes aux familles modestes qui prennent leur véhicule pour des besoins strictement professionnels ?

M. Bernard Pons. En effet !

M. Robert Pandraud. Ainsi les mesures prises pour assurer la sécurité routière créent un système inégalitaire parce qu'elles ne tiennent pas compte des contraventions ou des amendes de stationnement de plus en plus lourdes qui pèsent sur le budget des familles modestes. Voilà un point, messieurs les ministres, qui devrait entrer dans vos réflexions. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*
(M. Claude Labbé remplace M. Pascal Clément au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE LABBÉ,
vice-président

M. le président. Nous abordons maintenant l'examen des amendements à l'article 1^{er}.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement, n° 6, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 3 du code de la route :

« Les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire peuvent, même en l'absence de... » *(le reste sans changement).*

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre, je formulerai d'abord une remarque d'ordre général à propos des amendements à l'article 1^{er}, que j'ai déposés.

Ils n'ont pas pour objet d'affaiblir votre projet. Réalistes, ils sont destinés à aménager l'équité, car votre texte est assez dur.

L'amendement n° 6 part du constat suivant : à partir du moment où l'initiative des contrôles appartient aux officiers de police judiciaire, c'est-à-dire aux 3 500 chefs de brigade territoriale de gendarmerie, aux C.R.S., à la police urbaine, aux maires et aux adjoints - une véritable armée sur le terrain ! -, on ne voit plus l'intérêt de l'intervention du procureur de la République. L'ailleurs de nombreux membres du parquet que j'ai interrogés m'ont répondu que ce n'était pas la peine d'intervenir, comme le projet le permet, et qu'ils pourraient faire autre chose.

C'est la raison pour laquelle l'amendement n° 6 que je propose ne fait plus référence au procureur de la République qui, à mon avis, a bien d'autres choses à faire.

M. le président. La parole est à M. Robert Pandraud, contre l'amendement.

M. Robert Pandraud. D'abord, mon cher collègue, le nombre d'officiers de police judiciaire est beaucoup plus réduit que vous ne le pensez. En effet, il n'y a aucun officier de police judiciaire parmi les policiers en tenue, parmi les C.R.S. ; les fonctionnaires de police en tenue ne sont qu'agents de police judiciaire. Et si des fonctionnaires de police en civil se mettaient à arrêter les voitures, cela poserait beaucoup de difficultés.

Ensuite, on enlève la possibilité de coordination à la seule autorité à laquelle il serait souhaitable de la maintenir : les préfets. Car les préfets doivent faire - vous en serez d'accord, meussiez les ministres - des plans de coordination pour que, au gré des circonscriptions de police, on ne soit pas contrôlé par un gendarme, puis cinquante mètres plus loin par un policier. Mais on ne parle pas du tout du préfet. On ne vise que le procureur auquel on donne un pouvoir qu'il n'exercera sans doute jamais - vous avez raison - car ils ne l'ont jamais tellement exercé. Veut-on tirer une logique pour d'autres secteurs ? Je ne le pense pas. Il est vrai, monsieur le ministre, que l'on peut toujours rétablir par instructions, par circulaires. Encore vaudrait-il mieux que vous nous le disiez en séance.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. Le rapporteur ne peut émettre qu'un avis personnel car cet amendement, déposé un peu avant l'ouverture de la séance, n'a pas été examiné par la commission.

Le rapporteur ne voit pas l'intérêt de supprimer la possibilité, pour le procureur de la République, d'ordonner des contrôles d'alcoolémie, alors que lui seul peut le faire dans l'état actuel de la pratique. Cela aboutirait à un désengagement de la justice qui serait, en tous les cas, inopportun.

Aussi le rapporteur émet-il un avis personnel défavorable à cet amendement.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Fèvre, l'adoption de cet amendement, contrairement à ce que vous semblez souhaiter, affaiblirait le projet de loi. En effet, aujourd'hui, seuls les procureurs de la République ont la possibilité de décider des contrôles et nous souhaitons qu'ils puissent toujours - c'est une question de dynamisation -, sur réquisition, les renforcer. Ces contrôles se feront donc sous la responsabilité des officiers de police judiciaire, qui demanderont aux agents de police judiciaire d'intervenir.

M. Pandraud avait raison de préciser dans son intervention que ce travail nécessite une coordination. C'est ce que préciseront les circulaires que nous avons prévues et qui déclineront les conditions d'exercice de ces nouveaux pouvoirs.

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

M. Charles Fèvre. Je suis désolé de contredire M. le secrétaire d'Etat, mais le texte de l'article 1^{er} dispose : « Les officiers de police judiciaire, soit sur instruction du procureur de la République, soit à leur initiative... » Par conséquent, l'initiative appartenant aux chefs de brigade - il y en a 3 500 en France -, qui ont tous la qualité d'officier de police judiciaire, il n'est pas douteux que cela va multiplier les contrôles. On comprend très bien que les membres du parquet espèrent pouvoir faire autre chose du fait que le travail sera fait par d'autres.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Ce projet de loi et notamment l'article 1^{er} permettent - tel est leur objectif - de multiplier les contrôles d'alcoolémie sur le terrain. Mais nous pensons que seule la mobilisation de l'ensemble de l'appareil d'Etat permet de dynamiser la société. Les circulaires du garde des sceaux qui sont encore en vigueur permettent au procureur de la République d'aller au moins deux fois par mois sur le terrain et nous pensons qu'il convient de poursuivre dans cette direction.

Nous demandons donc le rejet de votre amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, ont présenté un amendement, n° 7, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 3 du code de la route, insérer l'alinéa suivant :

« Les officiers de police judiciaire adresseront au procureur de la République un compte rendu trimestriel des contrôles et dépistages d'imprégnation alcoolique auxquels ils auront procédé à leur initiative. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. L'amendement n° 7, qui s'inscrit dans la logique du précédent mais qui peut très bien être adopté, bien que ce dernier ne l'ait pas été, donne au procureur de la République une mission très intéressante.

A partir du moment où l'on prévoit que l'initiative des contrôles appartient aux officiers de police judiciaire sur l'ensemble du territoire, dans un même département, dans le même ressort d'un parquet, pour telle brigade de gendarmerie la grande affaire sera les contrôles d'alcoolémie, pour telle autre, à quelques kilomètres, ce seront d'autres missions de sécurité routière. D'où l'intérêt de prévoir, ce que ne fait pas le texte, que les officiers de police judiciaire envoient des comptes rendus réguliers - j'ai proposé trimestriels mais ils pourraient être semestriels, voire annuels - de manière que les procureurs de la République puissent en quelque sorte exercer une fonction d'harmonisation et de régulation. Ce dispositif technique me paraît manquer à votre texte.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. Pour la même raison que le précédent, dont il est la conséquence, cet amendement appellera un avis personnel.

Le rapporteur considère que les procureurs peuvent demander à tout moment, et selon le rythme qu'ils souhaitent, des rapports aux officiers de police judiciaire. Ce souci se trouve satisfait si les procureurs sont maintenus dans le rôle qu'ils ont actuellement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. L'idée est excellente, mais elle n'a rien à faire dans le texte de loi ! Les services qui mettent en application ces contrôles produisent déjà un rapport annuel. Je suis d'accord pour que nous multiplions ces rapports, en évitant toutefois que ces fonctionnaires ne passent leur temps à rédiger des comptes rendus internes.

Mais on peut très bien envisager la production de plusieurs rapports à différentes périodes de l'année. Cela relève de la voie strictement réglementaire et du fonctionnement du service. Nous y veillerons.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Charles Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, ont présenté un amendement, n° 13, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 3 du code de la route, insérer l'alinéa suivant :

« Le procureur de la République prend les mesures nécessaires à l'homogénéité de la densité des contrôles et des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique dans le ressort du parquet. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. L'amendement n° 13 répond au même objectif que le précédent. Ce n'est pas la peine que j'en répète les motifs.

Il est la conséquence naturelle de l'amendement n° 7. En effet, dès l'instant où il est informé d'un manque d'harmonisation, le procureur prend les mesures de régulation nécessaires à l'intérieur du ressort du parquet. Il peut le faire d'autant mieux qu'il est en quelque sorte le supérieur hiérarchique des officiers de police judiciaire puisqu'il procède à leur notation. Il est donc habilité à donner des instructions dans le ressort du parquet.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. Le rapporteur considère que cet amendement est peu compatible avec l'amendement précédemment déposé par notre collègue. En outre, il donnera lieu à des difficultés d'application : par exemple, la délimitation du ressort des parquets ne correspond pas forcément à celle d'un département. Il y a plusieurs parquets par département.

Donc, à titre personnel toujours, j'émet un avis défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Si je suivais M. Fèvre, je proposerais un amendement destiné à créer le corps préfectoral !

M. Pandraud, un expert a dit lui-même que pour la coordination de l'intervention et de l'action, à la fois de la gendarmerie et de la police, en régie générale, le corps préfectoral joue son rôle. En tout cas, il est constitué pour ça. Bien entendu, dans les missions de police judiciaire, c'est le procureur qui veille à la bonne fin de ces missions. Mais en régie générale, le contact entre le procureur et le préfet évite les dysfonctionnements que vous craignez. Je ne crois donc pas que cet amendement soit utile pour le texte.

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

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement, n° 8, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 3 du code de la route insérer l'alinéa suivant :

« En leur qualité d'officier de police judiciaire, les maires et adjoints ne pourront procéder aux contrôles et dépistages d'imprégnation alcoolique qu'après avoir obtenu l'autorisation qu'ils auront sollicitée du procureur de la République. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. L'amendement n° 8 vise les maires et les adjoints auxquels l'article 16 du code de procédure pénale reconnaît la qualité d'officier de police judiciaire.

Les officiers de police judiciaire que sont, par exemple, les chefs de brigade de gendarmerie sont notés et, par conséquent, surveillés par le procureur, mais les maires et les adjoints sont des élus, avec les problèmes que nous connaissons et les risques d'abus.

C'est la raison pour laquelle je propose, par cet amendement, qu'ils sollicitent avant de procéder aux contrôles et dépistages l'autorisation du procureur de la République. Cela protégera un peu certains maires et certains adjoints.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. A titre personnel toujours, je ne pense pas pouvoir donner un avis favorable à cet amendement.

En effet, maire moi-même, je vois mal comment il sera possible de procéder ainsi. Créer plusieurs catégories d'interventions pour les officiers de police judiciaire serait une source de complications.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, j'ai beaucoup voyagé. Je connais un grand nombre de maires. Jusqu'à présent peu se sont rendus sur le terrain pour procéder à des opérations de contrôle.

Si d'aucuns souhaitent le faire, il ne doivent pas être des officiers de police judiciaire de seconde zone, mais des officiers de police judiciaire à part entière.

M. Emmanuel Aubert. De toute façon ce n'est pas constitutionnel !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. C'est pourquoi nous ne sommes pas favorables à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement, n° 9, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 3 du code de la route, insérer l'alinéa suivant :

« En leur qualité d'officier de police judiciaire, les maires adjoints ne pourront procéder aux contrôles et dépistages d'imprégnation alcoolique qu'après en avoir informé le procureur de la République. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Il s'agit d'un amendement de repli que je retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 9 est retiré.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement, n° 10, ainsi rédigé :

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

« Le conducteur d'un véhicule à l'arrêt, à sa propre initiative, ne peut faire l'objet d'un dépistage d'imprégnation alcoolique. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement vise à préciser le texte, monsieur le ministre.

Des habitants de mon département m'ont dit qu'ils avaient été contrôlés dans leur voiture alors qu'ils étaient à l'arrêt le long de la route. On ne peut pas sanctionner un conducteur qui, conscient que son état ne lui permet pas de conduire, décide de lui-même d'attendre un peu au bord de la route, comme le lui auraient demandé les gendarmes.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. Le rapporteur, à titre personnel toujours, est intéressé par cet amendement qui pose un problème très délicat. Sa rédaction est tout de même imprécise. Qui est le conducteur d'un véhicule à l'arrêt ? Est-il le conducteur ? Est-il sur le point de démarrer ? Est-il à l'arrêt en des lieux créateurs de risques ?

M. Charles Fèvre. Le conducteur, c'est celui qui est au volant !

M. Jean-Pierre Fourré. S'est-il arrêté parce qu'il vient de voir les gendarmes ?

M. Léo Grézard, rapporteur. Celui qui est au volant ? C'est encore à définir !

C'est une piste, mais, dans l'état actuel des choses, il ne me paraît pas possible, toujours à titre personnel, de demander l'adoption de cet amendement.

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 admiratif devant l'intérêt que le rapporteur a réussi à trouver dans les quelques lignes de cet amendement !

Deux cas de figure se présentent. Le premier : le conducteur d'un véhicule roulant aperçoit les gendarmes et freine un bon coup. Son véhicule est à l'arrêt. Dans ce cas, selon l'amendement, on ne peut plus le contrôler.

Deuxième cas de figure : les gendarmes ou les policiers constatent qu'un conducteur montant dans un véhicule à l'arrêt est - passez-moi l'expression - « beurré ». Les dispositions que nous vous proposons concernent le contrôle préventif. Il va falloir attendre que le conducteur d'un véhicule à l'arrêt démarre pour constater qu'il est devenu le conducteur d'un véhicule roulant et qu'il peut dès lors faire l'objet d'un contrôle !

Je crois que ces deux hypothèses - je le dis en souriant, mais elles se produisent - prouvent qu'on ne peut pas retenir cet amendement.

M. Charles Fèvre. C'est une question d'écriture !

M. le président. La parole est à M. Emmanuel Aubert.

M. Emmanuel Aubert. M. le ministre va un peu trop vite et oublie un troisième cas de figure qui avait d'ailleurs fait l'objet d'un débat en 1970 lors du vote de la première loi sur le contrôle anti-alcoolique. On avait supprimé, par un amendement que nous avons déposé, une phrase du texte proposé par le gouvernement, qui risquait de permettre le contrôle d'un chauffeur à l'arrêt, notamment parce qu'il était en infraction, par exemple en stationnement interdit. En effet, nous avions estimé que, à l'occasion du débat qui pouvait s'instaurer entre les forces de l'ordre et le chauffeur à l'arrêt, il pouvait s'ensuivre une certaine tension alors que le chauffeur, comme on le recommande partout, avait eu la sagesse de ne pas prendre le volant immédiatement après un dîner ou un déjeuner, attendant que cela aille mieux. Et s'il y a un contrôle, surtout s'il est en infraction « statique » si j'ose dire, ce contrôle risque de mal tourner.

Il convient certes, monsieur le ministre, de protéger les conducteurs contre les risques de l'alcoolisme et les accidents de la route, mais le Gouvernement et le législateur ont aussi le droit et le devoir de conforter la liberté et le respect de l'innocence d'un conducteur.

Autant les autres amendements de M. Fèvre m'étonnaient, autant celui-là présente une disposition intéressante, qui a déjà été traitée voilà vingt ans et que vous auriez tort de traiter à la légère aujourd'hui. Je pense qu'il serait bon qu'en deuxième lecture vous amélioriez votre texte.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. J'ai choisi deux cas de figure qui, croyez-moi, se présenteront dans la réalité. Quant au cas d'une personne en état d'ébriété avancée qui monte dans sa voiture à la place du chauffeur mais attend d'avoir récupéré avant de démarrer, il est exceptionnel.

Dès lors, je continue à considérer que l'amendement tel qu'il est rédigé ne peut pas être retenu. Cela étant, il peut y avoir là matière à débat et à jurisprudence et j'examinerai de quelle manière on peut éviter les inconvénients que vous avez évoqués, monsieur Aubert.

M. Robert Pandraud. Pensez aussi aux campagnes électorales !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 10.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

M. le président. « Art. 2. - Il est inséré dans le titre III du livre II du code de la route un article L. 8 ainsi rédigé :

« Art. L. 8. - Le véhicule à deux roues à moteur dont le conducteur circule sans être coiffé d'un casque ou muni des équipements obligatoires destinés à garantir sa propre sécurité peut être immobilisé et mis en fourrière dans les conditions prévues par les articles L. 25-1 et L. 25-3 à L. 25-7. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1 et 5.

L'amendement n° 1 est présenté par M. Grézard, rapporteur ; l'amendement n° 5 est présenté par M. Baeumler, rapporteur pour avis.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Après les mots : "peut être immobilisé", rédiger ainsi la fin du texte proposé pour l'article L. 8 du code de la route :

« Lorsque le conducteur du véhicule n'a pas justifié de la cessation de l'infraction dans un délai de quarante-huit heures, l'officier de police judiciaire peut transformer l'immobilisation en une mise en fourrière.

« Les dispositions du présent article sont mises en application dans les conditions prévues par les articles L. 25-1 et L. 25-3 à L. 25-7. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 1.

M. Léo Grézard, rapporteur. Cet amendement que j'ai déposé en accord avec M. Baeumler précise les conditions dans lesquelles le véhicule à deux roues immobilisé peut être

mis en fourrière. Le projet de loi est en effet imprécis sur ce point, l'article 2 se bornant à renvoyer à d'autres articles du code de la route qui renvoient eux-mêmes à des dispositions réglementaires dudit code.

Il serait préférable d'indiquer dans la loi que la mise en fourrière n'interviendra que si le conducteur n'a pas justifié de la cessation de l'infraction dans un délai de quarante-huit heures.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis pour soutenir l'amendement n° 5.

M. Jean-Pierre Beaumier, rapporteur pour avis. Je n'ai rien à ajouter à ce que vient de dire M. Grézard.

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 par un seul vote les amendements n°s 1 et 5.

(Ces amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 11 de M. Charles Fèvre tombe.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 2, modifié par les amendements identiques adoptés.

(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 2

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

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

« Il est interdit de transporter les enfants de moins de dix ans sur le siège arrière des motocyclettes ou sur les vélomoteurs sans siège adapté. »

La parole est à M. Jean-Paul Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Cet amendement a pour objet de sauver un certain nombre d'enfants de la mort ou de traumatismes extrêmement graves.

M. Jean-Pierre Fourré. Excellente idée !

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

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement qui a été déposé peu de temps avant que nous ne commençons l'examen du projet en séance publique. A titre personnel, j'estime qu'il est excellent et que cette disposition aurait dû être appliquée depuis toujours. Mais elle me semble relever du domaine réglementaire. Je souhaite donc que des mesures soient prises en ce sens.

Allant au-delà du problème de la sécurité routière, je tiens à rappeler que la France détient le triste record des pays européens pour la fréquence des accidents touchant des enfants, qu'il s'agisse d'accidents domestiques ou d'accidents liés aux loisirs. Je souhaite donc qu'au cours de l'année des droits de l'enfant, les services des ministères concernés, y compris ceux de l'équipement, lancent une campagne pédagogique sur ce thème, qui s'ajouterait à d'éventuelles dispositions prises par le pouvoir exécutif.

M. Jean-Pierre Fourré. Très bien !

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

M. Georges Sarro, secrétaire d'Etat. Nous sommes d'accord sur le fond avec M. Fuchs, mais de telles dispositions relèvent du domaine réglementaire. Nous vous ferons connaître d'ici à la fin de l'année les mesures que nous retiendrons et un décret sera publié au début de l'année prochaine.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Fuchs ?

M. Jean-Paul Fuchs. Je le maintiens, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15.
(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 3

M. le président. « Art. 3. - Il est ajouté dans le titre VI du livre II du code de la route un article L. 28 ainsi rédigé :

« Art. L. 28. - Préalablement à la vente d'un véhicule d'occasion, le propriétaire est tenu de remettre à l'acquéreur un certificat établi depuis moins de deux mois par la préfecture du département d'immatriculation et attestant qu'il n'a pas été fait opposition au transfert du certificat d'immatriculation dudit véhicule en application des dispositions législatives en vigueur. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Après l'article 3

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement, n° 12, ainsi rédigé :

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

« Après l'article L. 150-17 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 150-18 ainsi rédigé :

« Art. L. 150-18. - Sera puni d'une amende de 1 000 francs à 60 000 francs et d'un emprisonnement de un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement le pilote qui aura conduit un aéronef alors qu'il se trouvait en état d'ivresse manifeste constaté par une autorité de police judiciaire et confirmé par une analyse médicale.

« La constatation de l'état d'ivresse manifeste entraîne le retrait de la licence du pilote intéressé. »

La parole est M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Par cet amendement, je propose de combler une lacune du droit pénal français qui réprime la conduite d'un véhicule terrestre et même d'un navire dès l'instant que l'état alcoolique a été vérifié, mais ne comporte aucune disposition semblable pour les avions alors que certains transportent jusqu'à 400 voyageurs.

Cet amendement tend à harmoniser les dispositions du droit pénal pour tous les moyens de transport.

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

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

A titre personnel j'estime - je l'ai d'ailleurs dit dans mon propos liminaire alors que j'ignorais l'existence de cet amendement - qu'il n'est pas souhaitable d'ajouter un volet sur la sécurité aérienne à un texte qui concerne la sécurité routière.

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. Cet amendement concerne les règles de fonctionnement de l'aviation civile qui ne sont pas liées à la sécurité routière. Cela dit, j'en retiens le principe.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre, vous êtes resté très vague. Prenez-vous l'engagement de présenter des dispositions ? Si c'est le cas, je retire mon amendement.

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 prends l'engagement de faire examiner dans quelles conditions votre préoccupation pourrait figurer dans les textes concernant l'aviation.

M. Charles Fèvre. Je retire mon amendement, monsieur le président !

M. le président. L'amendement n° 12 est retiré.

Article 4

M. le président. « Art. 4. -I. - Au 1^o de l'article 2 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, les mots : « à l'exclusion des engins de plage » sont remplacés par les mots : à l'exclusion des engins de plage non motorisés ».

II. - Il est inséré après le deuxième alinéa de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1983 précitée un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Peuvent également faire l'objet de cette interdiction de départ les navires qui sont mus à titre principal par un moteur et qui ne sont pas soumis à l'obligation de délivrance de titres de sécurité lorsqu'ils ne sont pas en conformité avec les règles de sécurité qui leur sont applicables ou que l'équipage ne possède pas la qualification requise pour les conduire. »

III. - Il est inséré dans la loi du 5 juillet 1983 précitée un article 7-1 ainsi rédigé :

« Art. 7-1. - Sera puni d'une amende de 1 000 francs à 100 000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement l'armateur ou le propriétaire qui fait naviguer un navire visé au troisième alinéa de l'article 3 ou le capitaine d'un tel navire qui navigue en violation de l'interdiction de départ prévue au deuxième alinéa du même article. »

M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 2 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 4. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézard, rapporteur. Comme je l'ai rappelé dans mon propos liminaire, mes chers collègues, les dispositions de l'article 4 ont été reprises sans modification dans la loi du 12 juillet 1990. La commission des lois vous propose donc de supprimer cet article.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Tout à fait d'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2. (L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence l'article 4 est supprimé.

Après l'article 4

M. le président. M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Après l'article 4, insérer l'article suivant :

« Les dispositions de l'article 3 de la présente loi entreront en vigueur à une date qui sera fixée par un décret en Conseil d'Etat et ne pourra être postérieure au 1^{er} janvier 1992. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézard, rapporteur. Cet article additionnel répond à la préoccupation de nombreux collègues. Un délai est en effet nécessaire pour que les préfetures puissent mettre en place le dispositif et délivrer les certificats de non-opposition. Cela suppose des moyens importants et il convient de grouper ces actions afin de faciliter le travail des services préfectoraux.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Nous sommes d'accord, monsieur le président !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3. (L'amendement est adopté.)

Titre

M. le président. Je donne lecture du titre du projet de loi :

« PROJET DE LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET MARITIME »

M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 4 corrigé, ainsi rédigé :

« Dans le titre du projet de loi, supprimer les mots : "et maritime". »

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4 corrigé.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence l'amendement n° 14 de M. Charles Fèvre tombe et le libellé du titre du projet de loi est ainsi modifié.

Personne ne demande la parole ?...

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

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

9

CIRCULATION DES VÉHICULES TERRESTRES
DANS LES ESPACES NATURELS

Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du code des communes (nos 1576, 1597).

La parole est à M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Jean-Paul Baeumler, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat chargé de l'environnement, mes chers collègues, le sujet dont traite le projet de loi qui nous est proposé aujourd'hui est difficile et passionnel.

Ce texte relatif à la circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels a soulevé des tempêtes et suscité des critiques, les unes et les autres, à mon sens, tout à fait excessives. On a parlé de texte hypocrite, de texte alibi, de politique du bouc émissaire et même d'écologie répressive.

Je voudrais donc essayer de remettre les pendules à l'heure et de montrer qu'il s'agit bien au contraire d'un texte d'équilibre.

Tout d'abord, il faut rappeler ici que ce projet a fait l'objet d'une concertation de plus de deux ans sous l'égide du secrétaire d'Etat chargé de l'environnement et que l'ensemble des parties concernées ont pu largement faire valoir leur point de vue. J'ai personnellement auditionné un nombre important de personnalités concernées, comme l'a fait également le rapporteur de la commission des affaires économiques du Sénat.

Mais quel est le problème auquel cherche à répondre ce projet de loi ? Il comporte trois volets : le développement des loisirs tout terrain, les nuisances causées à l'environnement, l'insuffisance du cadre juridique actuel.

Rappelons que les loisirs motorisés tout terrain, en un mot les 4 x 4 et les motos vertes, se sont sensiblement développés et diversifiés ces dernières années. Je vous renvoie à mon rapport écrit pour le détail de cette évolution. Pour la France, les ventes de 4 x 4 sont passées globalement d'environ 5 700 en 1979 à 38 000 en 1988. Les prévisions pour 1991 font état d'un chiffre de 55 000 véhicules.

S'agissant des motos, on ne dispose pas de statistiques précises, mais on considère que 50 p. 100 des motos immatriculées ont plus ou moins des caractéristiques tout terrain. Il y a eu 102 000 immatriculations en France en 1988.

Au total, on estime que le loisir vert motorisé concernerait environ 300 000 personnes.

Ce développement pose des problèmes en termes de tranquillité publique et de protection de la nature. Vous êtes nombreux, mes chers collègues, en tant que maires ou en tant que responsables de parcs naturels à avoir eu à faire face à

des problèmes causés par les véhicules tout terrain : bruit, dégradation des chemins communaux, atteintes à la faune ou à la flore, érosion des sols.

En outre, l'accès aux espaces naturels des véhicules 4 x 4 ou des motos provoque naturellement des conflits avec les autres usagers de ces espaces, notamment les randonneurs pédestres qui fréquentent nos sentiers de grande randonnée ou ceux magnifiquement entretenus par les clubs d'Alsace, qui y recherchent le calme, la tranquillité et le contact avec une nature préservée.

Or il est parfaitement possible d'organiser la cohabitation entre les différentes activités, de loisirs et professionnelles, qui s'exercent sur les espaces naturels et plus précisément, ce qui nous occupe ici, la conciliation entre les loisirs motorisés et la préservation de l'environnement. Cette conciliation passe d'abord naturellement par l'information, la formation, la sensibilisation des pratiquants. A cet égard, je rends ici hommage tout particulièrement aux efforts engagés par les organismes et fédérations responsables des loisirs motorisés. Je pense à la fédération moto, à la fédération auto, au comité de développement des loisirs verts, appelé communément le Codever. Il faut continuer à travailler fortement dans cette voie.

Mais il convient également de disposer d'instruments légaux permettant de fixer clairement les règles applicables. A cet égard, la législation actuelle est insuffisante.

En effet, si pour les épreuves, compétitions et manifestations sportives, le principe en vigueur est celui de la nécessité d'une autorisation, pour la pratique individuelle, la règle est la liberté, en dehors de certains espaces protégés et pour les zones de montagne où les maires disposent de pouvoirs spécifiques issus de la loi montagne de janvier 1985.

Dans les pays européens voisins, les règles concernant la circulation des véhicules terrestres à moteur sont en général plus strictes : aussi en Suisse, l'ensemble des réglementations fédérales et cantonales, assorti d'une surveillance stricte, interdit en fait la pénétration motorisée de la nature sauf pour les services publics et les ayants droit munis de vignettes renouvelables chaque année. De même, en Allemagne, la pénétration motorisée de la nature, y compris sur les chemins, est strictement interdite sauf signalisation spéciale.

Mieux encadrer les pratiques de loisirs motorisés en milieu naturel suppose donc de modifier la loi sur plusieurs points qui sont repris par le présent projet.

Il est ainsi prévu d'interdire la circulation des véhicules à moteur sur tous les espaces naturels moyennant certaines dérogations : ce sont les articles 1^{er} et 2 du projet.

Les loisirs motorisés pourront librement continuer à s'exercer sur les 800 000 kilomètres de voies appartenant au domaine public routier, non comprises les voiries urbaines, les 1 400 000 kilomètres de chemins ruraux et sur les très nombreuses voies privées ouvertes à la circulation générale.

Le projet de loi prévoit par ailleurs de donner au maire, et dans certains cas au préfet, les moyens de réglementer la circulation sur certains chemins ou certains secteurs : ce sont les articles 3 et 4 du projet.

Ces dispositions correspondent à l'extension à l'ensemble du territoire des règles prévues à cet égard par la loi montagne, qui n'ont pas à ma connaissance posé de réels problèmes d'application. Je crois que l'on peut, mes chers collègues, faire confiance aux maires pour appliquer ces pouvoirs nouveaux avec le sens de l'intérêt général et de l'équilibre entre les différentes et légitimes pratiques en présence : celles des randonneurs motorisés et pédestres, des agriculteurs, des habitants.

Le texte proposé prend en compte également, dans son article 22, la pratique motorisée sur des terrains non ouverts à la circulation publique.

Enfin, des dispositions sont introduites prévoyant une procédure et des sanctions pénales pour assurer le respect de la loi.

Le Sénat a approuvé les objectifs du projet et l'essentiel de son contenu. Il a cependant introduit un certain nombre de modifications et de compléments, qui vont le plus souvent dans le bon sens.

Pour l'essentiel, en ce qui concerne les dispositions nouvelles, rappelons que le Sénat a prévu : l'interdiction de l'utilisation à des fins de loisirs des engins motorisés adaptés à la progression sur neige, à l'article 2 bis ; la mise en place de

circuits départementaux de randonnées motorisées, à l'article 4 bis ; l'interdiction de toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction aux dispositions de la présente loi, à l'article 9 ; la possibilité pour les associations agréées de protection de la nature de se porter partie civile pour les faits constituant une infraction aux dispositions du projet de loi, à l'article 10.

En revanche, à l'article 3, la Haute assemblée a tenu à inclure les véhicules utilisés à des fins professionnelles d'exploitation, d'entretien et de recherche dans le dispositif permettant au maire d'interdire certaines voies ou certains secteurs.

Saisie du texte adopté par le Sénat, la commission en a approuvé l'économie générale tout en y apportant quelques correctifs ou compléments.

Voici l'essentiel que nous reprendrons naturellement tout à l'heure lors de l'examen des amendements.

Tout d'abord, en ce qui concerne l'article 3 relatif au pouvoir d'interdiction des maires, il convient de préciser que ces interdictions ne peuvent s'appliquer de façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles d'exploitation, d'entretien ou de recherche. En effet, le texte du Sénat peut autoriser des restrictions excessives de ces activités, notamment dans les communes périurbaines où les activités agricoles ou forestières sont marginales.

Par ailleurs, la commission a souhaité favoriser l'application de la loi en étendant à l'ensemble du territoire la possibilité pour plusieurs communes d'avoir en commun plusieurs gardes champêtres.

Actuellement, une telle possibilité n'existe que pour les départements d'Alsace-Moselle, et ce depuis la loi d'amélioration de la décentralisation du 5 janvier 1988. Cette disposition est appliquée avec succès dans le Haut-Rhin à travers l'expérience des « brigades vertes », qui permet, grâce à un soutien important du département, d'assurer une véritable « veille écologique » sur le territoire des communes concernées.

Enfin elle a approuvé l'objectif visé pour l'article 9, relatif à l'interdiction des publicités représentant des véhicules en infraction avec la loi, mais a souhaité en faciliter l'application. En effet, démontrer la situation d'infraction du véhicule représenté apparaît très délicat : on pourra dire par exemple que la photo a été prise à l'étranger. La commission a préféré incriminer les auteurs, diffuseurs et commanditaires. Nous reverrons ce point plus en détail au moment de l'examen des amendements.

Globalement, il faut donc constater qu'il s'agit d'un texte d'équilibre.

Bien sûr, il vise à protéger les espaces naturels des excès de certains pratiquants du tout-terrain, mais il n'est pas question de monter je ne sais quelle machine de guerre contre ces activités tout à fait légitimes lorsqu'elles s'exercent dans le respect des autres. Elles ont parfaitement leur place et peuvent même jouer un rôle social et éducatif important, notamment vis-à-vis des jeunes, mais la pratique doit être raisonnable.

Le projet de loi qui vous est proposé constitue un atout supplémentaire pour garantir un juste accès de chacun à la nature, mais il ne sera efficace que si tous les partenaires concernés acceptent de jouer le plus possible le jeu de la concertation et du dialogue, au niveau national comme au niveau local.

La commission vous demande donc de l'adopter, compte tenu des amendements que nous vous présenterons lors de l'examen des articles.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je souhaite que le projet de loi qui vient en discussion aujourd'hui reçoive de la représentation nationale l'accueil favorable qu'il a déjà rencontré, à quelques exceptions près, dans les milieux les plus concernés.

Personne ne conteste sérieusement la réalité du problème auquel ce texte entend apporter une réponse. La dégradation des milieux naturels, non seulement des dunes, des zones humides ou des pelouses de montagne, mais aussi de nombreux sous-bois et des champs que leur statut temporaire de

friche fait croire abandonnés, est physiquement perceptible. Un courrier abondant me parvient, notamment après l'été, émanant de nombreux particuliers, ainsi que de plus en plus d'élus.

A ces dégradations physiques facilement identifiables et souvent tout à fait décourageantes pour ceux qui ont voulu protéger dans leurs plans d'occupation des sols des espaces naturels et en faire autre chose que des terrains d'aventure, s'ajoutent les dérangements de toutes sortes occasionnés par les véhicules à moteur :

Troubles apportés par les autos et les motos dans des espaces-refuges pour les promeneurs à pied, les randonneurs et ceux qui croyaient pouvoir rompre un temps avec la civilisation mécanique ;

Dérangement direct des animaux, souvent commis à l'insu des conducteurs : certaines espèces particulièrement farouches ne supportent pas, notamment au printemps, la fréquentation par l'homme de leurs lieux de reproduction ;

Dérangements indirects liés au simple fait que les véhicules motorisés permettent aujourd'hui de battre beaucoup de territoire en peu de temps. La pression exercée de nos jours sur les milieux naturels grâce à une capacité de déplacement décuplée par rapport au temps de la marche à pied est évidemment très supérieure à celle de nos grands-pères, même si le monde rural était alors plus peuplé.

Devant ce constat que personne ne conteste sérieusement, fallait-il une loi ? Une de plus auraient pu dire ceux qu'inquiète l'accumulation des textes législatifs, une de trop auraient ajouté - certains l'ont fait - ceux qui soupçonnent l'Etat de vouloir contrarier le spectaculaire et récent développement des activités de loisirs motorisés dans la nature !

Ce qui est sûr, c'est que la réglementation en vigueur ne permettait pas de faire correctement face à la situation.

Elle reposait sur des textes épars et anciens. L'essentiel, en dehors des espaces protégés, restait l'article L. 131-2 du code des communes qui protège la tranquillité et la sécurité publiques.

Les maires et les préfets ne disposaient d'aucune base légale pour fonder sur la protection de la nature des arrêtés édictant une réglementation adaptée à certains espaces. Seule la loi sur le développement et la protection de la montagne de 1985 avait confié aux maires de la zone de montagne un pouvoir essentiel, codifié à l'article L. 131-4-1 du code des communes : le maire pouvait fonder sur la protection des espaces naturels, des paysages et des sites des arrêtés interdisant ou réglementant la circulation dans sa commune.

Par ailleurs, en dehors de certains espaces protégés comme les parcs nationaux et les réserves naturelles, les pénalités encourues par les contrevenants quand des interdits existent - je pense par exemple au code forestier - sont tout de même faibles. Les amendes sont en général d'un montant maximal de 250 francs. Les maires et les autres autorités responsables de l'application des textes renoncent souvent à mettre en place des moyens de contrôle et de répression, par ailleurs difficiles à mobiliser en pleine nature, pour des résultats aussi limités.

C'est donc fort de ces deux constatations - une situation de plus en plus critiquable en fait et inacceptable en droit - que le secrétariat d'Etat à l'environnement a entrepris il y a deux ans de consulter largement les différentes catégories de citoyens concernés.

Une minorité de pratiquants des loisirs motorisés verts, motos vertes et 4 x 4, avait d'ailleurs pris les devants, s'était organisée et avait édicté une charte de bonne conduite recommandant à ses adhérents et sympathisants de ne pas quitter les chemins ouverts à la circulation et de respecter les réglementations existantes.

J'ai vivement applaudi cette initiative. J'ai rencontré les responsables, y compris, si je puis dire, sur le terrain, les ai assurés de ma sympathie en leur expliquant l'économie générale du projet de loi. Ce dernier, en effet, ne vise pas spécifiquement telle ou telle catégorie de conducteurs ou de véhicules, et surtout pas les mouvements sportifs organisés, qui sont probablement les mieux informés et les plus conscients du fait que les abus et les excès sont dommageables pour tous.

Le projet de loi est extrêmement simple dans son architecture. Il s'adresse aux millions de Français et d'étrangers qui se déplacent, notamment à des fins de loisirs, sur le territoire national.

Je le veux simple. Je ne souhaite pas que quiconque entreprenne de sortir des grandes routes ait besoin d'emporter un code, et je ne souhaite pas davantage parsemer la campagne de panneaux.

C'est pour cela que la règle de base est tout à fait élémentaire : « pas de hors piste ». Rarissimes sont les interlocuteurs qui ont critiqué ce point, une fois bien compris le fait que les propriétaires et les professionnels ne seraient pas concernés par cette interdiction, sauf dans quelques cas de milieux particulièrement fragiles.

Pour tous ceux qui n'appartiennent à aucun club sportif, chasseurs, pêcheurs, randonneurs, ramasseurs de champignons, pique-niqueurs, touristes, cette règle est des plus simples : ne poussez pas, je vous prie, votre moto ou votre auto en dehors des routes et des chemins.

A la marge, il y aura certainement des difficultés çà et là, lorsque, par exemple, un chemin rural non revêtu se distinguera mal d'une piste créée par les passages répétés d'engins agricoles ou même de 4 x 4.

Peut-être, dans certains cas où le doute sera trop fort, faudra-t-il poser des pancartes ou des signes distinctifs matérialisant l'interdiction de circuler.

Mais la loi est d'abord faite pour la minorité - que je pense très petite - d'irresponsables qui, en toute connaissance de cause, roulent par paresse ou par amusement carrément en dehors des chemins. Ceux-là ne pourront plus prétexter les quelques traces laissées avant eux dans le sable ou sur l'herbe par d'autres contrevenants pour se mettre à l'abri des poursuites.

En dehors de cette règle de base, le Gouvernement a simplement voulu donner aux maires « de plaine » les mêmes pouvoirs qu'aux maires « de montagne ». Les uns et les autres sont confrontés à des problèmes identiques et on ne voyait pas bien pourquoi ils n'auraient pas disposé des mêmes pouvoirs.

Ce texte est important car c'est la première fois que le maire disposera de véritables compétences et de vrais pouvoirs en matière de protection et de gestion des espaces naturels.

Certes, il pouvait déjà classer les terrains dans le plan d'occupation des sols, mais de nombreuses communes rurales n'ont pas encore de P.O.S. et, surtout, les documents d'urbanisme sont principalement centrés sur les règles de constructibilité et d'occupation des sols.

Les mêmes pouvoirs ont été donnés au préfet pour éviter que les pressions des touristes motorisés ne se reportent d'un territoire communal à l'autre dans certains espaces qui forment physiquement un tout.

Naturellement, la prise d'arrêtés simultanés par tous les maires concernés reste une solution possible, mais, outre qu'elle n'est jamais acquise, elle peut se révéler inopérante lorsque, dans une zone assez vaste, une menace précise exige la prise d'une décision très rapide.

C'est cette extension à tous les maires des pouvoirs qu'avaient obtenus en 1985 les maires de montagne qui a le plus inquiété les dirigeants des associations de moto verte ou de loisirs motorisés.

Tous m'ont dit redouter ce qu'ils appellent « l'arbitraire des maires » et ils n'ont pas été rassurés quand je leur ai montré que nous n'avions pas eu de nombreux exemples de ce prétendu arbitraire en montagne. Les maires ne seront en particulier ni aussi complaisants que ne le voudraient les plus enragés des « motorisés », ni aussi intransigeants que ne l'exigeraient les plus intolérants des « piétons », me semble-t-il.

De toute manière - et c'est très important -, les restrictions éventuelles devront être limitées dans le temps ou dans l'espace, et dûment motivées, ce qui interdira les abus sous le contrôle du juge administratif.

Je n'ai pas entendu de critiques lorsque j'ai proposé de durcir les pénalités encourues par les contrevenants, qu'il s'agisse d'amendes ou d'immobilisation des véhicules. J'ai naturellement entendu le traditionnel discours sur les vertus de la persuasion et du dialogue, toujours présentés comme incompatibles avec la répression.

Je suis le premier à préférer le dialogue à la répression, mais il ne faut pas qu'une minorité décourage la bonne volonté des utilisateurs de véhicules prêts à jouer le jeu.

Comme vous le savez, mesdames et messieurs, le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre aujourd'hui à votre délibération a été adopté le 29 juin dernier par le Sénat.

Je suis persuadé que le nouvel été qui vient de passer et qui nous a, hélas !, entre les incendies et la sécheresse, si cruellement rappelé la fragilité de nos milieux naturels, vous aura une nouvelle fois montré combien nos espaces sont organisés, conditionnés, modelés par et pour les véhicules qui nous permettent de les parcourir.

A l'exception de la très haute montagne, nous allons littéralement partout et pas seulement sur les 2,5 millions de kilomètres de routes et chemins ouverts à la circulation publique en dehors des villes, ce qui représente tout de même déjà une moyenne de cinq kilomètres de voie par kilomètre carré.

Nous continuerons évidemment à utiliser pour le travail ou pour le plaisir des engins à moteur partout où ce sera possible, et de plus en plus intensément nous disent même toutes les projections vers le futur.

A nous de savoir nous limiter, nous discipliner, à nous de mettre aussi notre volonté au service de la protection des milieux naturels, dans l'intérêt de tous les hommes qui veulent y avoir durablement leur place. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

10

DÉCLARATION DE L'URGENCE DE PROJETS DE LOI

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre des lettres l'informant que le Gouvernement déclare l'urgence :

- du projet de loi organisant la concomitance des renouvellements des conseils généraux et des conseils régionaux (n° 1534) ;

- du projet de loi relatif aux conseils d'administration des organismes du régime général de sécurité sociale (n° 1580) ;

- du projet de loi relatif à la fonction publique territoriale et portant modification de certains articles du code des communes (n° 1193) ;

- du projet de loi sur la réglementation des télécommunications (n° 1592).

Acte est donné de ces communications.

11

RENOI POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires culturelles, familiales et sociales demande à être saisie pour avis du projet de loi sur la réglementation des télécommunications dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la production et des échanges.

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

Le renvoi pour avis est ordonné.

12

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n° 1576, relatif à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du code des communes (rapport n° 1597 de M. Jean-Pierre Baeumler, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

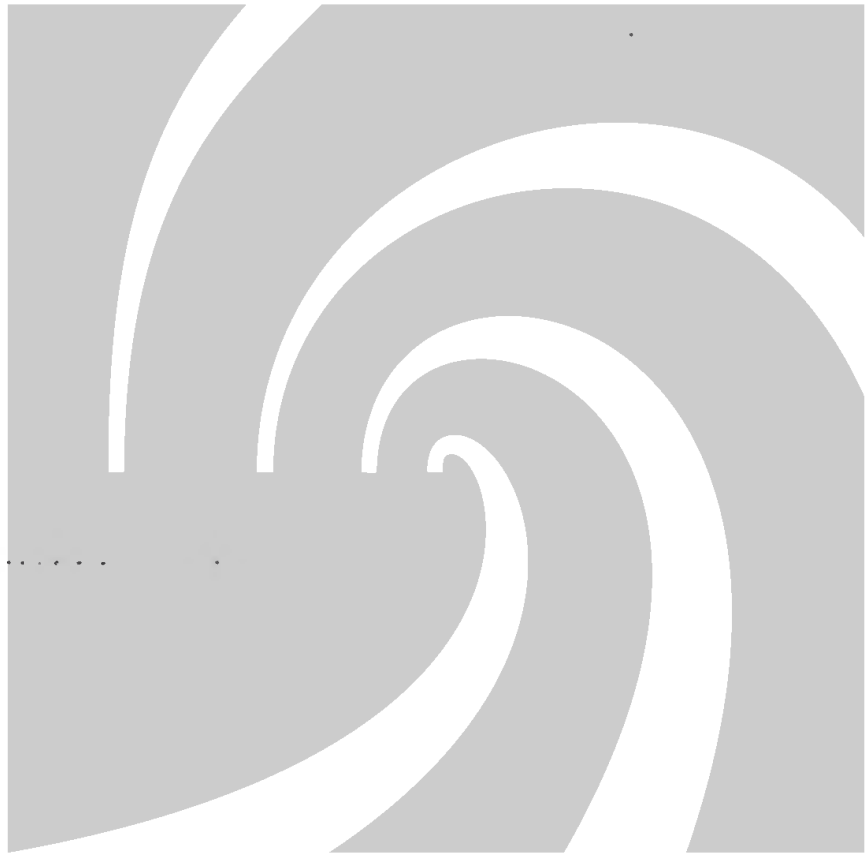
(La séance est levée à dix-huit heures cinquante-cinq.)

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

CLAUDE MERCIER

LuraTech

www.luratech.com



LuraTech

www.luratech.com