

JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

(21^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du jeudi 23 avril 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES FLEURY

1. Code de la route. - Discussion d'un projet de loi (p. 595).

M. Francis Delattre, rapporteur de la commission des lois.

M. Albin Chalandon, garde des sceaux, ministre de la justice.

Discussion générale :

MM. Henri Cuq,
Jacques Mahéas,
Georges-Paul Wagner,
François Asensi,
Jean-Paul Fuchs,
Michel Gonelle,
Roger-Gérard Schwartzberg,
Ernest Moutoussamy,
Pascal Clément,
Michel Sapin,
Jacques Barrot,
Jean Laborde,
M^{me} Florence d'Harcourt,
MM. Jean-Pierre Fourré,
Gilbert Gantier,
Jean-Pierre Sueur.

M. le garde des sceaux.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion de l'article unique.

M. Henri Cuq.

Suspension et reprise de la séance (p. 615)

Avant l'article unique (p. 616)

Amendements n^{os} 35 de M. Barrot, 10 rectifié de M. Asensi, 32 de M. Sapin et 34 de Mme d'Harcourt : MM. Jacques Barrot, François Asensi, Roger-Gérard Schwartzberg, Mme Florence d'Harcourt, MM. le rapporteur, le garde des sceaux. - Retrait de l'amendement n^o 35.

M. François Asensi. - Rejet, par scrutin, de l'amendement n^o 10 rectifié.

M. Roger-Gérard Schwartzberg. - Rejet, par scrutin, de l'amendement n^o 32.

Mme Florence d'Harcourt. - Retrait de l'amendement n^o 34.

Amendement n^o 11 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le garde des sceaux, Jacques Mahéas. - Rejet par scrutin.

Article unique. - Adoption (p. 618)

Après l'article unique (p. 618)

Amendement n^o 33 de M. André : MM. René André, le rapporteur, le garde des sceaux, Emmanuel Aubert, Jean-Pierre Sueur, André Fanton, Jacques Toubon, président de la commission des lois. - Retrait.

M. le président.

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

2. Ordre du jour (p. 621).

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES FLEURY, vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

1

M. le président. La séance est ouverte.

CODE DE LA ROUTE

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relevant les peines prévues par l'article L. 1^{er} du code de la route (nos 616, 685).

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

M. Francis Delattre, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mesdames, messieurs, entre 1960 et 1986, les accidents de la route ont provoqué près de 350 000 morts et plus de huit millions de blessés.

La lourdeur de ce bilan montre bien que la lutte contre l'insécurité routière doit être une réelle priorité nationale. Il y a, chaque année, plus de 10 000 morts sur les routes, alors que le nombre des homicides volontaires est nettement inférieur à 3 000 - 2 500 en 1985 -, dont quelques centaines seulement, si j'ose dire, d'homicides crapuleux. Cela montre bien qu'il convient de mettre en œuvre une politique globale de lutte contre l'insécurité et qu'à côté des efforts accomplis pour diminuer la grande criminalité, il est indispensable de réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes.

A cet égard, les efforts accomplis depuis plus de quinze ans, en matière tant d'amélioration de la législation et de la réglementation que de développement des infrastructures, ont permis une amélioration significative, même si la situation tend à se dégrader.

Il faut souligner que l'insécurité routière reste beaucoup plus importante en France que dans les pays européens comparables, les chiffres français étant supérieurs d'un tiers à ceux de la République fédérale d'Allemagne ou de la Grande-Bretagne.

Le scandale insupportable de l'insécurité routière a, en outre, un enjeu économique lourd. Le coût global des accidents corporels en 1986 peut être évalué à 48,6 milliards de francs, et celui des accidents matériels à 33 milliards de francs, soit un coût global annuel pour la nation d'environ 82 milliards de francs.

Or, l'on doit souligner que le bilan global de la sécurité routière en 1986 a été contrasté. Certes, il y a eu poursuite de la tendance à la diminution du nombre total d'accidents corporels, de l'ordre de - 4,2 p. 100 en 1985, mais le nombre de tués a, lui, augmenté de 4,9 p. 100, une évolution comparable ayant d'ailleurs été constatée dans les pays voisins.

Ces chiffres traduisent une augmentation de la gravité des accidents corporels enregistrée depuis plusieurs années. Cette gravité, exprimée en nombre de tués pour 100 accidents corporels, est passée de 5 en 1980 à 5,5 en 1985 et à 6 en 1986.

Les causes de la situation française sont diverses.

Malgré des progrès importants depuis 1972, la France est la lanterne rouge des pays développés. Des pays comme la Grande-Bretagne, la Suède ou les États-Unis ont, proportionnellement à leur circulation, deux fois moins de morts que nous.

Parmi les causes de cette hécatombe routière - il n'y a pas d'autre mot - l'alcoolémie tient, malheureusement, une place primordiale. Le rôle de l'alcool dans les accidents de la circulation est, dans notre société, un facteur d'insécurité considérable.

Selon les études effectuées par le professeur Got, il apparaît que, dans près de 40 p. 100 des accidents mortels, une ou plusieurs des personnes impliquées avaient un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,8 gramme d'alcool par litre de sang.

Ainsi 40 p. 100 des accidents mortels seraient, au moins pour partie, dus à l'alcool, soit un bilan de 4 000 tués par an. En outre, l'alcool cause environ 30 000 accidents corporels.

Il est établi à cet égard que le risque de provoquer un accident mortel augmente en fonction du taux d'alcoolémie. Les études sur ce « sur-risque », effectuées par le professeur Got en liaison avec la gendarmerie nationale, montrent que le risque est multiplié par 10 pour un taux d'alcoolémie égal à 0,8 gramme par litre de sang, par 35 pour 1,2 gramme et par 80 pour 2 grammes.

Dans ces conditions, seule aujourd'hui la lourdeur des sanctions semble devoir dissuader les chauffards. Encore faut-il que l'indulgence dont ils bénéficient trop souvent, sous forme notamment de sursis, soit plus parcimonieusement accordée. De même, les mesures de suspension et de retrait de permis de conduire ainsi que de confiscation de véhicule doivent-elles pouvoir être prises selon une procédure d'urgence, avec effet immédiat, qui donne les meilleures garanties d'une réelle dissuasion.

Parmi les autres facteurs de l'insécurité de nos routes demeurent, bien évidemment, les excès de vitesse. Il faut rappeler que les décisions essentielles relatives à la généralisation des limitations de vitesse ont été prises dès 1973. Pourtant, la vitesse excessive représente encore la cause principale du tiers des accidents mortels, soit environ 3 800 vies humaines, et l'on peut également lui attribuer plus de 20 p. 100 des accidents corporels simples. Or il apparaît que les limitations de vitesse ont tendance à être de moins en moins respectées.

Le non-respect des limitations de vitesse s'avère être un facteur essentiel de l'augmentation de la gravité des accidents corporels, qui est passée de 5 à 6 morts pour 100 accidents, comme je viens de l'indiquer.

On peut à cet égard regretter que les constructeurs d'automobiles orientent leurs campagnes de publicité sur la vitesse, alors même que l'opinion publique est prête à accepter des campagnes mettant l'accent sur des voitures plus sûres.

M. Louis Mexandeau. C'est vrai !

M. Francis Delattre, rapporteur. Autre facteur de risque, l'absence de port de la ceinture de sécurité.

L'obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant, instituée en 1973 et généralisée en 1979, n'est pas suffisamment respectée. Si le taux du port de la ceinture de sécurité reste relativement satisfaisant, quoique en diminution, sur les autoroutes, de liaison notamment, il est nettement insuffisant sur les routes nationales, 67 p. 100, et très insuffisant dans les grandes villes, 19 p. 100.

On estime que le port généralisé de la ceinture de sécurité en toutes circonstances aux places avant pourrait permettre d'économiser près de 2 000 vies humaines par an. Dans ces conditions, il serait souhaitable que les amendes puissent être perçues immédiatement, ce qui aurait un effet dissuasif

important, comme on a pu le constater notamment en République fédérale d'Allemagne. Le taux des amendes y est de 50 p. 100 moins élevé qu'en France, mais le taux de port de la ceinture de sécurité y est deux fois plus élevé en milieu urbain.

Les infrastructures routières sont une autre cause de la situation française. Il ressort des enquêtes « R.E.A.G.I.R. », effectuées sur 5 000 accidents mortels survenus en 1984 et 1985 que, dans 47 p. 100 des cas étudiés, un facteur au moins est lié à l'infrastructure. Même s'il ne s'agit pas là d'un bilan exhaustif, il apparaît que les infrastructures sont en cause dans un nombre élevé d'accidents.

Il faut donc développer le réseau autoroutier. Il est frappant de constater qu'il n'y a eu, en 1986, que 4,7 p. 100 des tués sur les autoroutes, qui représentent pourtant 13 p. 100 de la circulation globale. A l'inverse, sur les routes nationales, on enregistre 33,4 p. 100 des tués pour 23 p. 100 de la circulation globale et sur les chemins départementaux - constat trop souvent ignoré - 45,6 p. 100 des tués pour 41 p. 100 de la circulation globale.

Ces chiffres montrent bien qu'à côté de la nécessaire poursuite de l'effort pour résorber les points noirs, notamment sur les routes nationales, il est aujourd'hui indispensable d'élaborer et de mettre en œuvre un programme d'amélioration de l'ensemble des voiries départementales.

A côté du développement des infrastructures et de leur amélioration, un important effort est nécessaire pour multiplier les contrôles et équiper les forces de police, car là aussi le bât blesse.

En effet, je ne peux que déplorer le trop faible nombre de contrôles effectués par la police, notamment en milieu urbain, en ce qui concerne les différentes infractions au code de la route. Dans beaucoup de localités, il est possible de ne pas respecter un feu rouge ou un stop sans courir de grands risques d'être verbalisé. Il en va de même en matière d'excès de vitesse.

Il faut noter que les campagnes d'information et de contrôle ont de bons résultats, mais qu'elles sont trop éphémères.

Une vaste action de sensibilisation et de renforcement des contrôles est donc nécessaire. Il faut à cet égard se féliciter de ce que le comité interministériel pour la sécurité routière ait décidé, lors de sa réunion de février dernier, de renforcer les contrôles de vitesse en renouvelant les opérations de contrôle inopinées et de mettre en œuvre une campagne d'information et de contrôle sur le respect des limitations de vitesse.

S'agissant de la répression de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, qui nous occupe plus particulièrement aujourd'hui, il est indispensable d'équiper rapidement les forces de l'ordre en éthylotests et surtout en éthylomètres, lesquels permettront d'apporter la preuve immédiate de l'état alcoolique. L'utilisation de ces appareils est, en effet, une condition d'une bonne application des dispositions introduites en 1986 - et de celles qui le seront probablement aujourd'hui - en permettant aux autorités de police ou de gendarmerie de retenir immédiatement le permis de conduire.

Le coût total de l'équipement des forces de l'ordre en éthylotests et éthylomètres est de l'ordre de 210 millions de francs. Une somme de 140 millions de francs a été engagée sur les budgets 1986 et 1987, ce qui doit permettre d'équiper aux deux tiers police et gendarmerie. Mais à l'heure actuelle, monsieur le ministre, seulement de 3 à 5 p. 100 des équipements prévus sont réalisés. On espère, à l'été 1987, mettre à la disposition des forces de police et de gendarmerie 700 éthylomètres, soit moins du tiers de l'équipement prévu. Les retards constatés sont regrettables. Ils sont dus, paraît-il, à la lourdeur des procédures de passation des marchés publics, mais force est bien de constater aujourd'hui une situation d'incurie fortement regrettable.

J'en viens maintenant à l'évolution de la législation.

Périodiquement, selon un cycle de trois ou quatre années - on peut se demander si c'est bien la solution idoine - notre législation évolue et renforce son système de peines. Je vais m'efforcer de brosser rapidement un tableau de cette évolution.

C'est l'ordonnance du 15 décembre 1958 instituant le code de la route qui a permis d'assurer le début de la répression de l'alcoolisme au volant.

La loi du 18 mai 1965 a étendu les possibilités de vérification de l'état alcoolique par l'analyse du sang.

Pour permettre d'uniformiser les poursuites et d'assurer une répression plus efficace, la loi du 9 juillet 1970, qui reste un texte fondamental en la matière, a profondément remanié les dispositions de l'article L. 1^{er} du code de la route.

L'innovation essentielle de cette loi, rapportée à l'époque par notre collègue Pierre Mazeaud, a été d'instituer un taux légal d'alcoolémie de 0,8 gramme pour mille, au-delà duquel la conduite d'un véhicule est punissable, la sanction étant contraventionnelle entre 0,8 gramme et 1,2 gramme et délictuelle au-delà. Si le taux relevé dépasse 1,2 gramme pour mille, le prévenu est passible d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende - fixée, à l'époque de la loi, de 500 à 5 000 francs.

La loi du 12 juillet 1978 a, quant à elle, institué le dépistage de l'imprégnation alcoolique même en l'absence d'accident ou d'infraction, dans le cadre de contrôles ordonnés par le procureur de la République. Si ce dépistage était positif, il était enjoint au conducteur de s'abstenir de conduire pendant le temps nécessaire à l'oxydation de l'alcool absorbé, l'immobilisation du véhicule pouvant en outre être décidée.

Par ailleurs, la loi de 1978 a sensiblement renforcé la répression en permettant aux tribunaux d'annuler le permis de conduire en cas de condamnation pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique et en rendant cette annulation de droit en cas de récidive de ce délit.

Enfin, la loi de 1978 avait prévu que la détermination du taux d'alcoolémie pouvait non seulement résulter des analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, mais aussi être effectuée au moyen d'appareils permettant de déterminer le taux de l'alcool par analyse de l'air expiré. Toutefois, ces dernières dispositions n'avaient pu être appliquées, faute, essentiellement, d'un matériel adapté.

C'est dans ces conditions que la loi du 8 décembre 1983 a, d'une part, abaissé le seuil du délit d'alcoolémie à 0,8 gramme pour mille et, d'autre part, institué un taux légal dans l'haleine de 0,40 milligramme d'alcool par litre d'air expiré.

Enfin, la loi du 17 janvier 1986 a très sensiblement renforcé les mesures administratives pouvant être prises à l'encontre des personnes conduisant sous l'empire d'un état alcoolique en instituant, en quelque sorte, une procédure d'extrême urgence de suspension du permis de conduire.

Cette loi autorise les officiers et agents de police judiciaire à opérer une rétention immédiate du permis de conduire lorsqu'il y a présomption de conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Dans ce cas, le véhicule peut en outre être immobilisé tant qu'un conducteur qualifié ne peut assurer sa conduite.

Si l'état alcoolique est confirmé, le préfet peut, dans les soixante-douze heures suivant la rétention, prononcer une suspension du permis de conduire pour une durée de six mois au maximum, sans qu'il y ait lieu de consulter la commission de suspension du permis de conduire.

Le droit actuel en matière de conduite en état alcoolique est donc déjà très fourni. Le dispositif essentiel est celui de l'article L. 1^{er} du code de la route, dans sa rédaction résultant des lois des 9 juillet 1970 et 8 décembre 1983.

Le paragraphe I de cet article réprime dans son premier alinéa la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste. Cette infraction est constituée par la conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 gramme pour mille dans le sang ou à 0,40 milligramme par litre dans l'air expiré, et elle est punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et - ou - d'une amende de 500 francs à 15 000 francs.

Il est en outre prévu dans le deuxième alinéa de l'article que les services de police soumettront à des épreuves de dépistage par l'air expiré, au moyen d'un alcootest ou d'un éthylotest, d'une part, les auteurs présumés des infractions visées à l'article L. 14, - état alcoolique et état d'ivresse, refus d'obtempérer, gêne à la circulation, défaut de plaque, notamment - et, d'autre part, les conducteurs impliqués dans un accident ayant causé un dommage corporel. Ils peuvent, en outre, procéder au dépistage en ce qui concerne les conducteurs impliqués dans un accident quelconque de la circulation.

Les troisième et quatrième alinéas déterminent les conditions de la vérification de l'alcoolémie, qui a lieu lorsque les épreuves de dépistage permettent de présumer un état alcoolique ou lorsque le conducteur refuse le dépistage.

La vérification est opérée soit par analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques du sang, soit par analyse de l'air expiré. Dans le premier cas, un échantillon devra être conservé ; dans le deuxième, un second contrôle pourra être immédiatement effectué et sera de droit à la demande de l'intéressé.

Enfin, l'article L. 1^{er} du code de la route dispose qu'en cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique, la contravention de blessures entraînant une incapacité de moins de trois mois devient un délit sanctionné des peines prévues par l'article 320 du code pénal.

C'est dans le cadre de contrôles ordonnés par le procureur de la République que des opérations de dépistage peuvent être aujourd'hui effectuées en l'absence d'infraction préalable ou d'accident.

Le code de la route permet aussi aux tribunaux de prononcer, à titre de peine complémentaire, la suspension et l'annulation du permis de conduire, aux conditions et selon les modalités définies aux articles L. 13 à L. 17.

La suspension peut être décidée par le tribunal, pour une durée de trois ans au plus, en cas de condamnation pour un certain nombre d'infractions visées à l'article L. 14, notamment pour celle de conduite en état alcoolique.

L'annulation diffère de la suspension en ce que le permis n'est pas rendu à son titulaire à l'expiration d'un certain délai. Le conducteur doit solliciter un nouveau permis, après avoir passé les épreuves correspondantes. Mais le droit d'obtenir ce nouveau permis ne peut être exercé qu'à l'expiration d'un délai, de trois ans au plus, fixé par le tribunal. Ce délai peut être multiplié par deux en cas de récidive.

Aux termes de l'article L. 15 du code de la route, le permis de conduire peut être annulé par le tribunal : soit en cas de conduite en état alcoolique, en état d'ivresse ou lorsqu'il y a délit de fuite ; soit en cas d'homicide ou de blessures involontaires à l'occasion de la conduite d'un véhicule.

Le permis de conduire est, d'autre part, annulé de plein droit en conséquence de la condamnation en cas de récidive ou en cas de cumul des infractions d'homicide ou blessures involontaires et de conduite en état alcoolique.

L'un des principaux points d'intérêt du projet gouvernemental est donc le renforcement des peines qui permettra la procédure de poursuite immédiate devant les tribunaux.

On rappellera, par ailleurs, que le permis de conduire peut faire l'objet d'une suspension administrative dans les conditions fixées par les articles L. 18 et L. 18-1 du code de la route.

Enfin, la loi du 17 janvier 1986 a instauré, dans un article L. 18-1 nouveau, une procédure d'extrême urgence analysée plus haut.

La dualité des compétences administrative et judiciaire en matière de suspension du permis de conduire crée des disparités importantes dans l'application de cette mesure : des infractions de nature et de gravité comparables étant sanctionnées de manière différente suivant les départements ou suivant la procédure appliquée. Pour remédier à cet inconvénient, il a été décidé, d'une part, d'établir un nouveau barème indicatif des sanctions qui sera communiqué aux préfets et, d'autre part, d'adresser aux procureurs des instructions en matière de réquisitions relatives à la suspension du permis, afin qu'une harmonisation soit obtenue dans l'application de cette mesure.

Il faut enfin souligner qu'en matière d'infractions graves au code de la route, les tribunaux peuvent appliquer les dispositions des articles 43-3 et suivants du code pénal qui permettent d'appliquer à titre de peines principales différentes peines de substitution pour des délits punis de l'emprisonnement. Certaines de ces peines de substitution sont d'ailleurs parfaitement adaptées à la répression de la délinquance routière.

Ainsi, l'article 43-3 du code pénal permet-il notamment de prononcer, à titre de peine principale : la suspension du permis de conduire pendant cinq ans au plus ; la confiscation d'un ou plusieurs véhicules dont le prévenu est propriétaire ; l'immobilisation pendant une durée de six mois au plus d'un ou plusieurs véhicules.

S'agissant enfin de la procédure de poursuite et de jugement, il convient de rappeler les dispositions relatives au champ d'application de la comparution immédiate, telles qu'elles résultent de la loi du 9 septembre 1986.

Cette procédure, qui permet au procureur de la République de traduire le prévenu sur-le-champ devant le tribunal, peut être appliquée : lorsque le délit est flagrant, si le maximum de l'emprisonnement prévu par la loi est compris entre un an et cinq ans ; lorsque le délit n'est pas flagrant, si le maximum de l'emprisonnement est compris entre deux et cinq ans, les charges réunies paraissant suffisantes et l'affaire étant en état d'être jugée.

Il s'agit d'une des innovations importantes du projet qui nous est présenté. Le renforcement des peines permettra donc l'extension de la procédure de flagrant délit aux délits qui, si j'ose dire, ne sont pas flagrants.

J'en viens maintenant à l'application des textes par les tribunaux.

Les développements qui précèdent montrent bien que la France s'est dotée d'une législation fournie et assez sévère pour réprimer la conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

Même si un renforcement de cette législation apparaît souhaitable, afin qu'un effet dissuasif accru soit exercé sur les personnes susceptibles de commettre ce type d'infractions, il faut aussi, d'une part, que les forces de l'ordre multiplient les contrôles et, d'autre part, qu'en cas de délit les tribunaux appliquent la loi avec une plus grande sévérité.

Or l'on constate que les conducteurs condamnés ne font le plus souvent l'objet que de peines d'emprisonnement avec sursis, même en cas d'homicide par imprudence commis sous l'empire d'un état alcoolique. Cette attitude des tribunaux limite beaucoup l'effet préventif et dissuasif des textes en vigueur.

J'ai pu obtenir de la chancellerie des éléments d'information très intéressants sur les peines effectivement prononcées par les juridictions. Compte tenu de la rareté des statistiques en la matière, il apparaît utile de reprendre ici l'essentiel des renseignements fournis.

On constate ces dernières années une augmentation du nombre des condamnations.

En 1984 - dernière année de référence statistique -, 53 972 condamnations ont été prononcées par la justice en la matière, dont 653 pour homicides involontaires par un conducteur sous l'empire d'un état alcoolique, 5 495 pour blessures involontaires avec la même circonstance ; 46 795 pour conduite en état d'ivresse ou alcoolique - 38 441 avec un taux supérieur ou égal à 1,20 gramme pour mille, 5 982 en ivresse manifeste, 2 282 avec un taux compris entre 0,80 gramme et 1,20 gramme pour mille - 1 122 pour refus de se soumettre aux vérifications tendant à prouver l'état alcoolique.

Plus intéressants sont les éléments d'information sur la nature et la gravité des peines prononcées.

En 1983, l'ensemble des condamnations prononcées en matière d'alcoolémie a donné lieu, au total, à 24 972 peines privatives de liberté, dont 22 664 assorties d'un sursis simple ou probatoire total et 2 708 fermes ou assorties d'un sursis partiel ; 20 085 peines d'amendes ; 4 273 mesures de substitution ; 134 mesures éducatives et 39 dispenses de peine.

L'ensemble des ces peines se répartit de la manière suivante.

Pour les cas d'homicides involontaires par conducteur en état alcoolique, sur 100 peines prononcées en 1983, 82 étaient des peines d'emprisonnement, dont 61 assorties d'un sursis simple ou probatoire total, et 21 fermes ou assorties d'un sursis partiel.

Il apparaît donc, monsieur le ministre, que la délinquance la plus grave constituée par le cumul des deux infractions d'homicide involontaire et de conduite en état d'ivresse ne donne lieu à des peines de prison ferme que dans 20 p. 100 des cas, dans lesquels on relève pratiquement 100 p. 100 de cas de récidives.

Pour ce qui concerne les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique, sur 100 peines prononcées en 1983, 60 étaient des peines d'emprisonnement, dont 54 assorties d'un sursis simple ou probatoire total et 6 fermes ou assorties d'un sursis partiel, 34 étaient des peines d'amende et 6 d'autres peines. Il y avait donc seulement 6 p. 100 de peines d'emprisonnement ferme.

S'agissant de la conduite en état d'ivresse alcoolique, sur 100 peines prononcées en 1983, en matière correctionnelle, 53 étaient des peines d'emprisonnement dont 47 assorties d'un sursis simple ou probatoire total et 6 fermes ou assorties d'un sursis partiel ; 37 sont des peines d'amendes et 10 des peines autres. Si l'on distingue cependant la conduite en état alcoolique et la conduite en état d'ivresse manifeste, on constate que cette dernière est plus sévèrement réprimée puisque sur 100 peines prononcées, soixante-deux étaient des peines d'emprisonnement, dont 13 fermes ou assorties d'un sursis partiel.

Tel est, messieurs les ministres, mesdames, messieurs, l'état de la situation.

La commission a estimé toutefois que ce projet de loi devait être complété.

Le projet de loi comporte un article unique, qui double les peines maximales d'emprisonnement et d'amende encourues par les personnes conduisant sous l'empire d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste. Ce doublement des peines concernera également, de manière tout à fait logique, ceux qui refuseront de se soumettre aux épreuves de vérification de l'imprégnation alcoolique.

Ainsi, la conduite en état alcoolique sera-t-elle désormais punie d'un emprisonnement de deux mois à deux ans, au lieu d'un mois à un an, et/ou d'une amende de 2 000 à 30 000 francs, au lieu de 500 à 15 000 francs.

Cette augmentation des peines devrait avoir un effet dissuasif non négligeable. S'agissant de la répression proprement dite, elle ne devrait pas avoir d'effets considérables, tout au moins si la jurisprudence actuelle ne connaît pas d'évolution.

Le relèvement des peines permettra surtout d'utiliser la procédure de comparution immédiate même lorsque le délit n'est pas flagrant.

Il faut à cet égard noter que les personnes conduisant sous l'empire d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste peuvent déjà être poursuivies selon cette procédure dès lors qu'il y a flagrant délit, ce qui est le plus souvent le cas.

Il faut donc souhaiter que, dans la pratique, la procédure de comparution immédiate soit plus fréquemment utilisée en matière de délit de conduite en état alcoolique. Il vous appartient donc, monsieur le garde des sceaux, de donner des instructions en ce sens.

Les compléments apportés par la commission au projet de loi sont de deux ordres.

Comme on l'a vu, les difficultés rencontrées pour assurer une répression efficace de la conduite en état alcoolique tiennent autant aux conditions d'application des textes qu'au contenu même de ceux-ci.

Pour bien affirmer la volonté du législateur d'assurer une répression efficace d'une forme de délinquance particulièrement grave, la commission a adopté un amendement reprenant le dispositif d'une proposition de loi récemment déposée par M. Clément, prévoyant qu'en cas d'homicide par imprudence commis par un conducteur sous l'empire d'un état alcoolique, la peine prononcée devrait être au moins égale à un mois de prison ferme ou à 240 heures de travaux d'intérêt général.

Il s'agit là d'une innovation juridique importante car, dans le droit français, la notion d'une peine minimale n'existe pas. Toutefois, nous estimons qu'à circonstances exceptionnelles, il faut bien des mesures exceptionnelles.

Cette mesure n'entamera pas en quoi que ce soit le pouvoir d'appréciation du juge parce que, finalement, en cas de cumul de deux infractions graves - celle de conduite sous l'état d'un empire alcoolique et celle d'homicide involontaire - l'échelonnement des peines se situera désormais entre un minimum d'un mois de prison ferme et quatre ans.

La possibilité d'infliger une peine de un mois de prison ferme ou de 240 heures de travaux d'intérêt général constitue déjà, en fait, la manifestation de l'octroi de circonstances atténuantes.

Il n'est pas satisfaisant de constater qu'actuellement l'auteur d'une première infraction grave - par exemple, un homicide commis sous l'empire d'un état alcoolique - ne subit aucune sanction et bénéficie presque systématiquement d'un sursis. La commission a donc essayé d'écarter cette disposition.

Une seconde modification proposée par la commission consiste à permettre au juge de décider, à titre de peine complémentaire, la confiscation du véhicule ou son immobilisation pendant un an au plus au cas de récidive de conduite en état alcoolique ou de cumul des infractions d'homicide ou blessures par imprudence et de conduite en état alcoolique.

Il faut rappeler que le tribunal peut déjà décider de telles mesures, en application de l'article 43-3 du code pénal, à titre de peine de substitution à l'emprisonnement, l'immobilisation du véhicule ayant cependant dans ce cas une durée maximale de six mois. La commission propose de porter cette durée à douze mois.

Il s'agit donc actuellement de peines de substitution pouvant être appliquées pour toutes sortes de délits.

S'agissant ici spécifiquement de délinquance routière, il est logique de prévoir que l'immobilisation du véhicule ou sa confiscation peuvent, comme c'est déjà le cas pour la suspension du permis de conduire, être décidées à titre de peines complémentaires et non plus seulement comme peines de substitution à l'emprisonnement.

En ce qui concerne plus précisément la suspension du permis de conduire décidée par le juge, il vous est proposé qu'en cas de récidive de conduite en état alcoolique, il ne puisse être fait application des dispositions de l'article 43-3 du code pénal permettant au tribunal, lorsqu'il prononce une suspension à titre de peine principale, d'autoriser le condamné à faire usage de son permis de conduire pour l'exercice de son activité professionnelle. Par cet amendement, la commission vise les récidivistes. Il faut, en effet, savoir que sur les 11 000 tués chaque année sur les routes, 2 000 le sont par des récidivistes.

L'un des aspects novateurs des amendements de la commission réside dans cette espèce de traque aux récidivistes, lesquels se comportent bien souvent comme des criminels de la route !

Si l'on veut vraiment réprimer l'alcool au volant et réduire de manière significative cette forme de délinquance, il importe que les coupables récidivistes ne puissent bénéficier de telles mesures de faveur.

Il vous est également proposé de combler une lacune de la loi du 17 janvier 1986, en permettant l'application de l'article L. 18-1 du code de la route lorsque le conducteur aura refusé de se soumettre aux opérations de vérification.

Enfin, je vous propose de doubler les peines prévues pour le délit de fuite afin d'harmoniser ces peines sur celles qui sont applicables en matière de conduite en état alcoolique, comme c'est le cas actuellement.

Telles sont, mesdames, messieurs, l'essentiel des dispositions du rapport que j'ai eu l'honneur de présenter au nom de la commission des lois. Je ne doute pas qu'un certain nombre de mesures exceptionnelles y figurent, mais elles ont pour objet de prendre en considération une situation exceptionnelle. A mon avis, il s'agit d'une cause nationale qui exige un accord unanime des parlementaires au moins sur l'essentiel. (*Appaudissements sur les bancs des groupes U.D.F., du R.P.R. et sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux, ministre de la justice.

M. Albin Chalandon, garde des sceaux, ministre de la justice. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le sujet traité par M. Delattre dans son rapport concerne bien sûr le garde des sceaux mais peut-être davantage encore le ministre responsable de la politique de sécurité routière. M. Méhaignerie a eu la gentillesse de venir passer quelques instants parmi nous avant de rejoindre le Premier ministre en Moselle mais il ne pourra pas, contrairement à ce que je souhaitais, intervenir dans ce débat. En ce qui me concerne, je serai bref, car le rapporteur a été exhaustif.

La lutte contre l'insécurité ne peut à l'évidence négliger les accidents de la route : 11 000 morts, 200 000 victimes en 1986, soit 5 p. 100 environ de plus qu'en 1985. C'est éloquent, et la part prise par l'alcool dans cette hécatombe - c'est le mot employé tout à l'heure par M. Delattre - ne l'est pas moins, puisque 39 p. 100 environ des accidents mortels sont dus à l'alcool, soit 4 000 morts. J'ajoute que 20 p. 100 des accidents non mortels sont également dus à l'alcool.

Ce qui veut dire que l'alcool est en rapport étroit avec le nombre des accidents corporels mais aussi avec leur gravité. Et la corrélation avec le nombre des morts est bien plus forte qu'avec le nombre des blessés. Il y a un effet multiplicateur : le nombre d'accidents mortels augmente vertigineusement avec le degré d'alcool. Des exemples récents nous ont montré jusqu'où pouvait aller le carnage, en frappant tragiquement une famille entière.

Si l'on ne peut, hélas ! éviter les accidents de voiture, du moins peut-on empêcher les conducteurs de prendre le volant en état d'ébriété. Il n'y a pas de fatalité en ce domaine. Il faut donc obtenir un changement des mentalités et des comportements. Il faut que les conducteurs apprennent à ne pas boire quand ils prennent le volant ou à ne pas conduire lorsqu'ils ont bu. L'exemple de la Suède, notamment, montre que cet objectif peut être atteint. Les Français doivent peu à peu suivre cette voie.

Il s'agit d'abord d'un problème d'éducation. Le Gouvernement doit inlassablement, par des campagnes d'information répétées, rappeler les dangers de la conduite en état d'ivresse, les drames familiaux qu'engendrent les accidents dont ce comportement est la cause et les coûts de toute nature qu'ils induisent pour la collectivité nationale.

C'est aussi un problème de prévention par les forces de l'ordre. Le Gouvernement accroît au demeurant sur les divers axes routiers de notre pays la présence des policiers et de la gendarmerie, chargés de veiller au respect de la réglementation.

Mais c'est aussi, qu'on le veuille ou non, un problème de répression. Celle-ci est réelle, votre rapporteur l'a rappelé. Il y a actuellement quatre fois plus de condamnations en correctionnelle qu'il n'y en avait en 1960, soit une progression sensiblement plus forte que celle des infractions durant la même période. Pourtant, cette répression est insuffisante car si des peines d'emprisonnement sont prononcées contre ceux qui ont causé la mort ou des blessures, ou même qui ont simplement conduit en état d'ivresse, la plupart sont assorties du sursis. Seulement 6 p. 100 sont des peines d'emprisonnement ferme.

Par ailleurs, les jugements sont extrêmement divers selon les juridictions et s'apparentent trop souvent à une véritable loterie. C'est en tout cas ressenti comme tel et l'effet dissuasif de la peine en est affaibli.

Aussi le texte de loi préparé par le Gouvernement et amendé par votre commission vise-t-il à renforcer cet effet dissuasif. Il est en quelque sorte à double détente : il dissuade par l'accroissement des peines, qui passent de un à deux ans, et l'augmentation des amendes, portées à 30 000 francs, mais aussi par l'élargissement de son champ d'application puisqu'il concerne non seulement tous ceux qui sont en état d'ébriété mais également tous ceux qui auront refusé l'alcootest.

Mais la dissuasion se trouve amplifiée - et c'est peut-être l'aspect le plus important à mes yeux - par la perspective de jugements beaucoup plus rapides. Actuellement, vous le savez, la comparaison immédiate n'est possible qu'en cas de flagrant délit et si l'on peut juger dans les trois ou quatre jours.

Cette procédure rencontre des limites pour des raisons de fait. Bien souvent, il n'est pas possible de procéder immédiatement à une analyse de sang, faute d'appareil ou parce que le conducteur demande une contre-expertise. Il faut du temps, et le temps perdu ne permet de recourir à la procédure de comparution immédiate que de façon limitée.

En portant la peine d'emprisonnement à deux ans, le nouveau texte tend donc à faciliter la comparution rapide de l'intéressé, après enquête préliminaire. C'est important car la dissuasion sera d'autant plus forte que le coupable sera jugé plus vite et que la sanction sera prononcée plus rapidement.

La sanction doit être prononcée le plus rapidement possible après la faute. Un magistrat me disait ce matin que, dans sa juridiction, il fallait attendre un jugement dix-huit mois, quelquefois davantage, et que plus personne ne se sentait alors concerné : le coupable ne comprenait pas pourquoi on le condamnait, le tribunal était démotivé et bien plus encore les forces de l'ordre chargées de réprimer les infractions.

Le fait de prononcer la sanction quelques jours après la faute aura un effet beaucoup plus dissuasif et motivera davantage tous ceux qui constatent les infractions.

J'ajoute que ces procédures seront d'autant plus largement appliquées que les brigades de gendarmerie et les postes de police seront dotés de moyens nouveaux. Ils seront équipés, dans le cadre de crédits renforcés - quelque soixante-dix millions de francs pour l'année en cours - d'appareils de contrôle, éthylomètres ou éthylotests.

De la sorte, la rétention immédiate du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, que prévoit le nouvel article L. 18-1 du code de la route, pourra être appliquée dans toute sa rigueur.

Je remercie à nouveau le rapporteur pour le caractère exhaustif de son rapport, ainsi que tous les membres de la commission des lois, car ils ont contribué à ce que notre objectif commun soit atteint dans les meilleures conditions possibles. J'ai apprécié la qualité de leurs amendements, sur lesquels je donnerai tout à l'heure l'avis du Gouvernement.

Mesdames, messieurs, notre société ne peut plus tolérer que surviennent autant de drames, que surgissent autant de souffrances, celles des familles endeuillées par la perte de l'un des leurs, à cause du comportement totalement irresponsable de quelques-uns de nos concitoyens. Je sais que l'intérêt du projet de loi qui vous est soumis ne vous échappera pas et que, au-delà des clivages politiques, chacun d'entre vous aura à cœur de le voter. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

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

M. Henri Cuq. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, l'insécurité routière est l'un des fléaux majeurs auxquels notre société est quotidiennement confrontée.

La route, c'est chaque année plus de 10 000 morts, près de 270 000 blessés, plus de 100 milliards de francs à la charge de la collectivité.

Un tel bilan démontre à l'évidence combien il est indispensable de mettre en œuvre une politique globale pour lutter avec détermination et fermeté contre cette autre manifestation de l'insécurité, qui est sans aucun doute la plus difficile à combattre mais aussi la plus coûteuse en vies humaines.

S'il est vrai que les mesures prises depuis une quinzaine d'années pour juguler les fléaux mortels de la route ont permis une amélioration significative, il n'en demeure pas moins que la situation actuelle reste fort préoccupante.

Malgré une diminution du nombre des accidents et de celui des blessés, l'année écoulée a en effet été marquée par une aggravation sévère du nombre des victimes.

Avec 514 tués de plus, les chiffres de 1986 traduisent une augmentation de près de 5 p. 100 par rapport à 1985. Par rapport à 1972, qui fut l'année noire de la route, avec 16 617 tués, 388 067 blessés et 274 476 accidents corporels, le bilan de 1986, quinze ans plus tard, s'établit à 10 961 tués, 259 009 blessés et 184 626 accidents corporels.

Combien de drames irréparables, de familles brisées, de vies mutilées physiquement et moralement, combien d'espoirs anéantis se profilent derrière ces chiffres !

Nul d'entre nous ne peut prétendre être à l'abri de tels drames. La route meurtrière n'est pas une fatalité. Certains facteurs sont la cause directe de ces hécatombes annuelles.

L'analyse statistique démontre qu'un nombre important d'accidents, parmi les plus graves, sont dus au comportement de certains conducteurs qui violent délibérément les règles essentielles de la sécurité routière et mettent ainsi en jeu leur vie mais surtout celle des autres usagers de la route.

Le non-respect des limitations de vitesse, dont la généralisation remonte à 1973, est encore la cause principale de 33 p. 100 des accidents mortels, soit environ 3 800 vies humaines.

La dégradation des taux de port de la ceinture de sécurité - autre décision fondamentale pour la sécurité routière instituée en 1973 et généralisée en 1979 - est également à l'origine de cette hécatombe. Il faut noter en effet que, sans ceinture, le risque de mort est 2,5 fois plus élevé qu'avec ceinture. Autrement dit, la proportion de tués parmi les conducteurs portant leur ceinture est de plus de deux fois inférieure à celle des conducteurs qui ne l'attachent pas.

Pour les passagers des places avant, cette proportion est trois fois inférieure en faveur de ceux qui portent la ceinture.

On estime d'ailleurs que le port généralisé de la ceinture de sécurité aux places avant, tant en agglomération qu'en rase campagne, pourrait permettre d'économiser près de 2 000 vies humaines et diminuerait également d'environ 10 000 le nombre d'accidents corporels, devenus alors de simples accidents matériels.

Les résultats très satisfaisants enregistrés à la suite de la campagne d'information et de contrôle effectuée à l'automne dernier montrent l'intérêt que présentent de telles opérations, qu'il conviendrait de renouveler.

Pour redresser la situation, un renforcement des contrôles est nécessaire. Nous ne pouvons à cet égard que nous réjouir des mesures retenues au mois de février dernier par le comité interministériel de la sécurité routière, qui a en effet décidé de multiplier les contrôles de vitesse par des opérations inopinées et de mettre en œuvre une campagne de sensibilisation et de contrôle sur le respect des limitations de vitesse.

Les infrastructures tant routières que ferroviaires sont également en cause dans un nombre important d'accidents.

Ainsi, chaque année, plusieurs centaines d'accidents ont lieu aux passages à niveau, et les conséquences en sont souvent très lourdes en vie humaines. Par ailleurs, 43 p. 100 des accidents ont lieu à des intersections. Enfin, les chocs contre les arbres entraînent plusieurs centaines de morts par an.

Diverses actions sont, là encore, prioritaires. Elles supposent la suppression des passages à niveau par construction d'ouvrages supérieurs ou de passages inférieurs, l'augmentation du nombre de ronds-points, qu'il évitent les risques de collision, le développement du réseau autoroutier et la poursuite des efforts entrepris pour résorber les points noirs.

Si les différents facteurs évoqués interfèrent pour une très large part dans le lourd bilan de l'insécurité routière, force est cependant de constater que l'abus d'alcool est l'une des causes essentielles des accidents de la circulation. L'alcool tue, mais sur la route il est particulièrement meurtrier. Il faut en effet savoir qu'il y a en permanence 3 p. 100 des conducteurs en état d'ivresse, mais ce ne sont jamais les mêmes. Selon les études du professeur Got, près de 40 p. 100 des accidents mortels lui sont imputables, soit plus de 4 000 tués par an. L'alcool est en outre en cause dans 30 000 accidents corporels environ.

Il convient de noter à ce propos que le risque de provoquer un accident existe également en deçà des 0,8 gramme par litre de sang, taux à partir duquel le conducteur est répréhensible.

Ce risque est une fois et demie plus important avec 0,3 gramme et deux fois plus important avec 0,5 gramme d'alcool par litre de sang. Il faut savoir en effet qu'à partir de 0,3 gramme, même si aucun signe clinique apparent n'existe, les gestes deviennent pourtant imprécis, l'image est troublée, l'acuité visuelle diminue et l'appréciation des distances est faussée.

A 0,8 gramme, ce risque est multiplié par 10, par 35 pour 1,2 gramme et par 80 pour 2 grammes et plus par litre de sang. Il s'ensuit ainsi une série meurtrière sans fin dont les médias se font malheureusement quotidiennement l'écho.

Comment ne pas évoquer l'émotion soulevée par la mort d'Anne Cellier, cette jeune fille de vingt-deux ans, décédée après trois mois de souffrances horribles à la suite d'une collision provoquée par un automobiliste ivre ?

Comment passer sous silence le décès de deux jeunes étudiants survenu le 11 avril dernier dans le Vaucluse, dont le véhicule a été violemment percuté par un conducteur en état d'ébriété ? Une prise de sang faite une heure un quart après l'accident devait révéler qu'il avait encore 2,14 grammes d'alcool dans le sang.

Rappelons aussi l'accident meurtrier survenu la semaine passée en plein centre de Douai, parce que le conducteur avait bu plus que de raison. Le bilan est lourd : trois morts, dont deux fillettes de deux ans et cinq ans. Sans compter ces trois adolescentes fauchées par cet autre conducteur ivre en Loire-Atlantique. Deux d'entre elles sont décédées. La liste de ces victimes innocentes est malheureusement longue et s'allonge tous les week-ends.

Comment faire face à ce dramatique constat ? Comment juguler ce fléau national qu'est l'alcool au volant sinon en aggravant les peines encourues par les contrevenants aux règles de l'alcoolémie et en réprimant plus sévèrement tous ceux qui refuseront de se soumettre aux contrôles de dépistage ?

Ainsi, le projet de loi que nous examinons aujourd'hui a pour objet d'augmenter les peines prévues aux paragraphes 1 et 2 de l'article L. 1^{er} du code de la route, c'est-à-dire de porter la peine d'emprisonnement encourue de deux mois à deux ans et l'amende de 2 000 à 3 000 francs.

Mais, ainsi que l'a excellemment souligné M. le rapporteur, la commission des lois a souhaité aller plus loin.

Elle a ainsi adopté un article additionnel qui prévoit que, lorsqu'il y aura application de l'article 319 du code pénal, c'est-à-dire en cas d'homicide involontaire, les peines prévues seront doublées, mais la peine prononcée ne pourra être inférieure à un mois d'emprisonnement ou à 240 heures de travail d'intérêt général. En outre, aucune autre peine de substitution ne pourra être prononcée.

Cette disposition ne constitue en aucun cas une mesure de défiance à l'égard des juges. Elle leur laisse en effet la possibilité, devant un délit particulièrement grave, puisqu'il s'agit d'homicide involontaire, de prononcer une peine de travail d'intérêt général.

Cette mesure nous paraît indispensable si l'on veut vraiment que les automobilistes qui prennent le risque de conduire sous l'empire d'un état alcoolique soient enfin conscients de la responsabilité qui est la leur devant leurs victimes potentielles et la société tout entière.

Par ailleurs, lorsqu'il y aura lieu d'appliquer l'article 320 du code pénal, c'est-à-dire lorsque l'incapacité entraînée pour la victime sera supérieure à plus de trois mois, les peines encourues seront portées au double.

Enfin, les peines prévues par l'article 320 du code pénal deviendront applicables si l'incapacité de travail visée par cet article n'est pas supérieure à trois mois.

D'autres amendements ont été adoptés. Ils prévoient notamment, en cas de récidive et à titre de peine complémentaire, la confiscation ou l'immobilisation du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction. Ils prévoient également, en cas de condamnation à une peine prévue à l'article L. 1^{er} du code de la route, la possibilité pour le tribunal de prescrire l'accomplissement d'un travail d'intérêt général dans les conditions prévues à l'article 43-3.1 du code pénal.

Les autres amendements évoqués par le rapporteur visent aussi une aggravation des peines en cas de délit de fuite, en cas de refus de se soumettre aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique et en cas de récidive de l'un des délits prévus par l'article L. 1^{er} du code de la route.

Toutes ces dispositions ont été adoptées lors des travaux de la commission dans un climat souvent consensuel. C'est que personne ne peut oublier les drames entraînés par les accidents dus à la conduite en état d'ivresse, les vies innocentes fauchées sur les bords de nos routes par des chauffards irresponsables. C'est la vie quotidienne des Français dont il est aujourd'hui question.

Chaque année, plus de 45 p. 100 des tués et des blessés ont moins de quatorze ans, ne l'oublions pas non plus. C'est pour nous, pères de famille, dont certains n'ont pas été épargnés, l'occasion de nous pencher sur la détresse des parents meurtris, des enfants handicapés à vie, en un mot de toutes celles et de tous ceux dont la vie a été brisée par l'incoscience d'un conducteur en état d'ivresse.

Mais le problème de l'alcoolisme dépasse largement celui de la sécurité routière.

En ce qui concerne la sécurité routière, une proposition de loi présentée par mes collègues Michel Barnier et Jean-Paul Fuchs a été déposée aujourd'hui même sur le bureau de l'Assemblée. Pour la première fois, il est traité dans ce texte de l'ensemble des problèmes d'information, d'éducation, de répression, mais aussi d'aménagement du territoire.

S'agissant de la lutte contre l'alcoolisme, Michel Debré avait engagé, dès 1960, une œuvre considérable. Néanmoins, l'alcoolisme reste l'un des grands fléaux de notre temps. Il s'agit aujourd'hui de réagir et tel est l'objet du projet de loi et du travail de la commission. Mais il faut aussi informer, éduquer, et le Gouvernement s'y emploie. Il convient aussi de diminuer les incitations à consommer des boissons alcoolisées. (*Ah ! sur les bancs du groupe socialiste.*)

Au nom du groupe du rassemblement pour la République, je tiens à dire que nous sommes favorables à la limitation de la publicité dans ce domaine. (*Mme Florence d'Harcourt applaudit.*)

Tout en prenant en considération les activités industrielles, artisanales et commerciales concernées, nous appelons de nos vœux une action d'ensemble du Gouvernement et du Parlement sur ce sujet.

C'est dire que le projet de loi qui nous est proposé aujourd'hui s'insère dans une perspective beaucoup plus large. Il marque néanmoins une avancée de toute première importance. Dans ces conditions, je puis vous assurer, monsieur le garde des sceaux, que le groupe du R.P.R. le votera sans réticence. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

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

M. Jacques Mahéas. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, je commencerai mon intervention en citant quelques exemples.

Le premier est celui de cet automobiliste âgé de soixante ans, pris plusieurs fois en flagrant délit d'alcoolisme au volant. L'impénitent avait été dernièrement arrêté par la police alors qu'il circulait sur une mobylette avec 2,43 grammes d'alcool dans le sang. Le tribunal a estimé qu'il représentait un danger, même sur une bicyclette, et il a privé à vie ce citoyen du droit de rouler. Mais ce piéton obligé ne s'appelle pas Dupont, puisque le jugement a été rendu en Allemagne de l'Ouest !

Le deuxième exemple est collectif : les conducteurs qui ont déjà été condamnés pour conduite en état d'ivresse seront obligés de munir leurs véhicules d'un alcootest électronique relié au démarreur. Pas de contrôle, pas de démarrage ! Mais cela se passe en Californie.

Le troisième exemple est devenu un symbole : Anne Cellier. En juin 1986, sur l'autoroute, à la hauteur de Marnes-la-Coquette ; ralentissement, puis bouchon. Anne Cellier était bloquée dans son petit véhicule, ceinture de sécurité enclenchée. Surgit un chauffard, assureur-conseil, rentrant d'une soirée bien arrosée, à bord de sa B.M.W. Il percute à 150 kilomètres à l'heure la voiture d'Anne. Il avait 1,32 gramme d'alcool dans le sang. Trois mois plus tard, la jeune femme mourait des suites de ses blessures après d'atroces souffrances.

En première instance le chauffard est condamné, le 21 janvier - quel délai ! - à un an de prison avec sursis, à une amende de 10 000 francs pour délit d'homicide involontaire et à une autre de 4 000 francs pour les contraventions de défaut de maîtrise du véhicule et excès de vitesse. C'est l'indignation des parents et amis de la victime, des associations de défense. Vous-même, monsieur le garde des sceaux, faites appel *a minima* contre le jugement du tribunal correctionnel de Nanterre. Le 8 avril, la cour d'appel de Versailles confirme le premier jugement.

Les jours fériés des fêtes de Pâques n'ont pas échappé à ce que certains estiment être une fatalité. Ce chauffard avait pourtant déjà eu dix-huit mois de suspension de permis pour conduite en état d'ivresse ! Une fête de famille très arrosée, on absorbe pas moins de cinq apéritifs, du vin rouge et on engouffre neuf personnes dans une Renault 20 ; une course poursuite s'engage en pleine ville à plus de 100 kilomètres à l'heure, la voiture percute un arbre : trois morts, dont deux enfants. Le chauffeur avait 1,57 gramme d'alcool dans le sang.

Drame également en Loire-Atlantique : ce jeune conducteur de vingt-deux ans avait, quant à lui, 3 grammes d'alcool dans le sang. Il fauche trois jeunes filles qui circulaient à bicyclette. Deux sont mortes. Il poursuit sa route et tente de s'enfuir.

Ces cinq exemples, qui pourraient être, hélas, multipliés, peuvent nous amener à nous poser quelques questions.

Les gouvernements successifs ont pris conscience que, dans notre pays, lanterne rouge des pays développés en matière de sécurité automobile, la sécurité routière est la plus grande des insécurités. Les responsables gouvernementaux actuels sont-ils prêts à poursuivre des actions de prévention à l'image des deux exemples étrangers que j'ai cités ?

Deuxième question : pourquoi la justice semble-t-elle clémente vis-à-vis des chauffards en état alcoolique ?

Troisième question : comment se fait-il qu'un conducteur, déjà privé pendant dix-huit mois de son permis, puisse récidiver aussi rapidement ?

Quatrième question : un conducteur peut-il avoir si peu de conscience pour tenter de s'enfuir après avoir fauché trois personnes ?

Cinquième question : pourquoi le code de la route est-il si peu respecté ?

En fait, monsieur le garde des sceaux, votre projet de loi ne tente que de répondre à la deuxième question. On peut le résumer en une phrase : pour toute personne qui aura conduit un véhicule en état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste, on double toutes les peines existant actuellement et on quadruple l'amende minimale. C'est bien, mais c'est bien peu !

Vite préparé, vite présenté, ce texte ne paraît répondre qu'à l'actualité brûlante. Il ne semble avoir qu'une utilité - la comparaison rapide devant le tribunal du conducteur en infraction - et ne contenir qu'un message : « Messieurs les juges, soyez plus fermes ! » C'est déjà un progrès. Les socialistes voteront donc ce mini-projet, mais permettez-moi d'aller plus loin dans la discussion.

Il est indispensable d'adapter l'article L. 2 du code de la route concernant la nécessité pour un conducteur de s'arrêter lorsqu'il aura occasionné ou causé un accident. Il faut également doubler les peines encourues. L'article L. 4 doit aussi être revu, sinon un conducteur se sachant en état alcoolique serait tenté de prendre la fuite pour échapper à tout contrôle ; même s'il était repéré, l'échelle des peines pouvant lui être infligées serait moindre.

Votre texte est uniquement répressif. Le groupe socialiste vous proposera des amendements tendant à prévenir notamment la récidive. Si vous les acceptiez, votre projet en sortirait grandement amélioré.

Nombreux sont les Français qui ont pris conscience du drame national que constitue l'insécurité routière. L'alcoolisme au volant, le non-respect de la limitation des vitesses, la négligence dans le port de la ceinture de sécurité sont les principales causes d'accidents mortels.

M. le procureur de Valence, Georges Apap, déclarait à juste titre, le 8 janvier dernier :

« Le véritable danger pour le corps social, la véritable insécurité pour les personnes viennent d'autre part d'événements et de comportements qui nous côtoient, mais que personne ne dénonce.

« Je veux dire, pour reprendre le nombre de cent vingt morts par an par toxicomanie, qu'il faut le comparer aux 12 000 victimes d'accidents mortels que fait la circulation automobile chaque année et, mieux encore, aux 80 000 morts dus à l'alcoolisme. Or on parle à peine des accidents de la route et pas du tout de l'alcoolisme comme si on redoutait les véritables fléaux... »

M. Jean-Pierre Reveau. Alors « Vive la drogue ! » C'est honteux !

M. Jacques Mahéas. Je sens que je vais être obligé de vous faire une explication de texte !

M. Pascal Arrighi et M. Pierre Sergent. Vous pourriez !

M. le président. Poursuivez, monsieur Mahéas.

M. Jacques Mahéas. Ecoutez donc la suite, messieurs : « Je souligne seulement la tolérance dont bénéficie l'alcoolisme, peut-être même l'indifférence, voire la complaisance.

« Parlez d'un tel qui, hier, s'est copieusement enivré, vous ne suscitez autour de vous que réflexions amusées et sourires de connivence. » (*C'est vrai ! sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Pierre Sueur. Absolument !

M. Jacques Mahéas. Nous voici au cœur du problème. Je vous poserai là, monsieur le garde des sceaux, la question fondamentale : le gouvernement actuel souhaite-t-il réellement lutter contre l'alcoolisme, et plus particulièrement contre l'alcoolisme au volant ? Si vous répondez positivement, alors les faits contredisent manifestement les intentions.

Citons quelques exemples.

M. Chirac était personnellement favorable au rétablissement du privilège des bouilleurs de cru. (*Oh ! sur plusieurs bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. René André. Cela n'a rien à voir !

M. Jacques Mahéas. Est-ce ainsi que ce gouvernement compte promouvoir la sobriété en fin de semaine dans les campagnes françaises ?

M. René André. Mais vous ne connaissez rien à ce problème !

M. Jacques Mahéas. A moins que ce ne soit pour diminuer le déficit du commerce extérieur...

M. André Fanton. Ne dites pas n'importe quoi, ça vous changera !

M. Jacques Mahéas. M. Guillaume a déjà tout fait pour les exportations d'alcool en se couchant devant les U.S.A.

M. Jean-Pierre Sueur. Très juste !

M. Jacques Mahéas. ... qui, ainsi, écoulent facilement leur maïs en France et dans les autres pays de la C.E.E.

M. André Fanton. Vous savez très bien que c'est votre faute ! Vous avez si mal négocié avec l'Espagne et le Portugal ; on en voit le résultat !

M. Ladislav Poniatowski. Oui, vous mélangez tout !

M. Charles Revat. Il dit n'importe quoi !

M. Jacques Mahéas. Permettez-moi de citer d'autres exemples...

M. René André. Quel amalgame !

M. Jean-François Jalilh. Il a bu ! (*Rires.*)

M. Jacques Mahéas. Je ne fais pas d'amalgame ! Ecoutez donc la suite !

M. André Fanton. Parlez plutôt de la conduite en état d'ivresse !

M. Jacques Mahéas. Le Haut comité d'étude et d'information sur l'alcoolisme n'est plus rattaché au Premier ministre. La prévention n'est donc plus pour vous une priorité.

M. René André. Vous êtes un provocateur !

M. Jacques Mahéas. Troisième exemple : comment ne pas être outré lorsque l'on entend votre plus haut responsable du Comité français de l'éducation pour la santé préconiser que l'on donne du vin aux enfants dans les écoles pour leur apprendre de bonne heure à la déguster.

M. Jean-Pierre Sueur. Ça, c'est honteux !

M. Jacques Mahéas. A quand la recommandation d'un peu de gnôle dans les biberons pour « tuer le ver » ? (*Souffles et exclamations sur divers bancs.*)

Quatrième exemple : « Egalement en baisse par rapport aux crédits de 1986, à structure constante, les subventions accordées à la lutte contre l'alcool », ce n'est pas moi qui le dis, mais c'est un rapporteur pour avis appartenant à la majorité ! Plus précisément, les chapitres 47-13 et 47-14 diminuent dans le budget de 1987 de près de 20 p. 100 : la lutte contre l'alcoolisme est particulièrement touchée.

Cinquième exemple, il suffit que je cite une partie de la lettre que m'envoie cette association qui lutte contre la maladie alcoolique : « Les membres de la Croix-d'Or de la Seine-Saint-Denis ont réagi et approuvé la prise de position du professeur Got du Haut Comité d'étude et d'information sur l'alcoolisme en apprenant la publication du décret n° 87-37 du 26 janvier 1987 relatif à l'interdiction de la publicité pour les boissons alcoolisées de plus de neuf degrés, ce qui donne l'autorisation pour les boissons de moins de neuf degrés et permet entre autres à T.F. 1, depuis cette date, de diffuser des messages publicitaires pour la bière et les alcools dilués... ».

Un député du groupe socialiste. C'est un scandale !

M. Jacques Mahéas. Je poursuis : « Ils ont été scandalisés de la position prise par le ministre de la culture et de la communication... ».

M. Jean-Pierre Sueur. Quel rapport avec la culture ? Triste culture !

M. Jacques Mahéas... « Mettre en valeur l'alcool par une publicité tapageuse est en contradiction avec le renforcement de la répression sur l'alcoolisme au volant préconisée par M. le ministre de la justice. »

Messieurs de la majorité, mettez-vous d'accord ! Il est vrai qu'en ce moment l'atmosphère est exécrationnelle dans la majorité.

M. Eric Raoult. On n'est pas au P.S. !

M. René André. Regardez ce qui se passe chez vous !

M. Jacques Mahéas. On traite allègrement les ministres libéraux de « petits rigolos »,...

M. Jacques Toubon, président de la commission. Qu'est-ce que cela a à voir avec le sujet ?

M. Jacques Mahéas. ... on se compare à un paillason, on clame que les Léotardiens « n'ont aucune conscience de l'Etat »...

M. André Fanton. Et vous, vous êtes un polichinelle !

M. René André. Cela n'a rien à voir avec le texte que nous examinons !

M. Jacques Mahéas. ... et que « ce ne sont pas ces guignols qui vont faire l'avenir de la France ». (*Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. Jean Grimont. Ils ont bu !

M. Jacques Mahéas. On s'investit allègrement dans la majorité. Bref, les cloches de Pâques sont passées !

M. Eric Raoult. Ça, c'est bête !

M. Jacques Mahéas. Comment, dans ces conditions, répondre sérieusement à des problèmes de société ?

Vous voyez, monsieur le garde des sceaux, à travers ces exemples, que l'on peut mettre en doute votre empressément à lutter contre l'alcoolisme au volant. Pouvez-vous nous rassurer en nous indiquant quelles actions vous-même et le Gouvernement comptez mener dans l'avenir ?

Il est temps de réagir et les chiffres sont là pour le prouver : par an, en France, 12 000 tués sur les routes, dont 40 p. 100 dus à l'alcool, et 260 000 blessés, dont plus de 20 p. 100 dus à l'alcool. Nous sommes dans le peloton de queue de l'Europe des Douze. En Grande-Bretagne, par exemple, on compte deux fois moins de tués sur les routes que dans notre pays.

Le coût global annuel des accidents corporels et matériels est proche de 82 milliards de francs. Et, derrière les chiffres, se cachent les drames humains, les familles brisées, l'avenir compromis, la révolte des innocentes victimes et de leurs proches.

Ce qui est inquiétant, c'est le bilan de 1986 : on déplore l'augmentation de près de 5 p. 100 du nombre de tués. Depuis 1981, on assistait régulièrement à une diminution du nombre de tués et de blessés sur nos routes.

M. Jean-Jacques Hyest. C'est trop facile !

M. Jacques Mahéas. Ces dernières années, de nombreuses mesures ont été prises.

M. Eric Raoult. Ça, c'est stalinien ! C'est nul !

M. Jacques Mahéas. Sur le plan de la prévention d'abord, réforme, en 1985, de l'enseignement de la conduite automobile et du permis motocycliste ; instauration la même année d'une obligation de contrôle technique pour les véhicules de plus de cinq ans faisant l'objet d'une transaction ; extension de cette obligation en 1986 aux véhicules gravement accidentés, après réparation.

Sur le plan budgétaire, maintien d'un niveau élevé de dépenses annuelles pour la sécurité routière, mise en place des programmes R.E.A.G.I.R., « objectif moins 10 p. 100 » ; en 1986, 70 millions de francs consacrés à équiper les forces de l'ordre d'éthylomètres et d'éthylotests ; financement en 1986 des ralentisseurs de vitesse, notamment à la sortie des écoles ; de 1981 à 1986, le nombre de centres d'hygiène alimentaire et d'alcoologie est passé d'une centaine à plus de 200 et le financement par l'Etat de 32 à 82 millions de francs.

Sur le plan législatif, loi du 8 juillet 1983, protégeant les victimes ; loi du 8 décembre 1983 relative au contrôle de l'état alcoolique ; loi du 5 janvier 1985 améliorant la situa-

tion des victimes d'accidents de la circulation ; loi du 17 janvier 1986 : suspension immédiate, à titre conservatoire - quarante-huit heures - du permis de conduire du conducteur en état d'ébriété ; réforme du code pénal de M. Badinter déposée au Sénat le 19 janvier 1986.

Monsieur le garde des sceaux, il vous suffit de poursuivre, les socialistes ont tracé le chemin. (*Rires sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*) Et contrairement à ce que je dirai en matière de prévention routière : « Je vous en conjure, ne levez pas le pied ! »

M. André Fanton. Vous nous conduisez dans des impasses !

M. Jacques Mahéas. Je voudrais pour terminer, faire quelques suggestions. En matière de répression, d'abord, votre projet sera-t-il efficace ? Nous disposons de 53 000 places de prison. Chaque fin de semaine, notamment, des milliers d'automobilistes conduisent, hélas, en état d'ébriété. La peine de prison sera-t-elle assortie d'une incitation à la réflexion pour le chauffard, afin d'éviter la récurrence ? Vous savez que nous accordons une attention toute particulière aux T.I.G., qui nous semblent être une peine particulièrement adaptée pour ce genre de méfait. On pourrait également concevoir des permis de conduire modulés, notamment pour les conducteurs venant d'obtenir leur permis, une sorte de permis à l'essai ; la suppression du permis de conduire pour une durée supérieure à quarante-huit heures, lorsque le conducteur se trouve en état d'ivresse manifeste ; la saisie du véhicule et l'augmentation des peines lorsque le véhicule est en mauvais état.

En matière de prévention, ensuite, ce projet doit s'accompagner de vastes opérations de contrôle de l'alcoolémie au volant et de la vitesse ; de la généralisation de la vente d'alcootest, de l'interdiction de la publicité sur l'alcool dans la plupart des médias ; de l'interdiction de la vente de boissons alcoolisées dans les stations-service.

L'aménagement du territoire doit contribuer à consister à une diminution du nombre d'accidents par la suppression rapide des points noirs, la mise aux normes des passages à niveau, une signalisation plus efficace, la généralisation de la pose de limiteurs de vitesse, notamment aux sorties des établissements scolaires.

L'incitation au contrôle technique des véhicules par leur propriétaire doit être permanente : 16 p. 100 d'accidents sur les autoroutes sont la conséquence d'un mauvais gonflage des pneus.

La ceinture de sécurité deviendrait également obligatoire à l'arrière, hors agglomération.

L'éducation doit jouer un rôle primordial : généralisation à tous les départements pour la conduite accompagnée des mineurs de seize à dix-huit ans ; développement des cours de prévention routière dans les écoles, avec formation des maîtres ; aide accrue à l'action des associations qui s'occupent de prévention routière ; passage de tests après le retrait du permis de conduire.

Ne trouvez-vous pas, monsieur le garde des sceaux, que c'est un non-sens de autoriser une publicité pour un engin motorisé pouvant rouler à 180 ou 200 kilomètres à l'heure, alors que la vitesse est limitée à 130 kilomètres sur nos autoroutes ?

Voilà quelques propositions.

Votre projet, même amendé, s'il ne s'accompagne pas d'une défiance vis-à-vis des magistrats, doit recueillir un large consensus dans notre Assemblée, j'espère même l'unanimité.

Selon un sondage récent, 85 p. 100 des Français trouvent que conduire comporte un certain danger, 92 p. 100 sont favorables à la limitation de vitesse sur les routes, 89 p. 100 estiment que le port de la ceinture est un élément de sécurité, 83 p. 100 approuvent le principe des alcootests. Ces chiffres prouvent que les Français sont prêts à écouter les conseils de prudence. Travaillons à long terme. La répression est nécessaire mais nous savons que ce n'est ni le remède à des carences éducatives ni la solution aux difficultés d'insertion sociale de certains de nos compatriotes. Si telle est votre démarche, les socialistes apporteront, dans ce domaine, leur contribution. Il faut qu'en France cesse ce scandale que demeure l'insécurité routière. Responsabilisons les conducteurs pour qu'ils ne deviennent jamais des chauffards ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Georges-Paul Wagner.

M. Georges-Paul Wagner. Monsieur le garde des sceaux, je vois d'emblée un grand avantage à votre projet de loi, c'est qu'il a franchi sans encombre le mur habituel des critiques des consciences morales, des « autorités morales », comme vous les nommez, et que, apparemment, il n'a pas été nécessaire de recueillir à son sujet ce que j'appellerai, si vous le voulez bien, le *nihil obstat* ou l'imprimatur.

Nous n'avons pas entendu d'intervention d'Harlem Désir,...

M. Jean-Pierre Sueur. C'est un jeune très bien !

M. Georges-Paul Wagner. ... de protestations du président de la ligue des droits de l'homme, ou d'un cardinal archevêque, ou les murmures en coulisse de M. Malhuret. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Nous ne redoutons pas, en la circonstance, un retrait inopiné de ce texte ni un report *sine die*, et j'avoue que c'est un grand avantage. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Je vais vous livrer le fond de mon cœur, monsieur le garde des sceaux. Je crois que ce texte, dont je vous dirai tout à l'heure effectivement comment je le conçois et comment j'en conçois l'importance, en cache un autre, ou, plutôt, qu'il cache le retrait d'un autre texte. Nous avons bien compris que vous souhaitez désormais avec le Gouvernement naviguer jusqu'aux élections présidentielles sans faire de vagues et qu'il est évidemment plus aisé de gagner la mer de la sérénité en parlant du code de la route qu'en parlant du code de la nationalité ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Cela ne veut pas dire qu'il ne faille pas parler de l'ivresse du pilote, et même il faut souhaiter que cette ivresse du pilote, comme chez les Spartiates l'ivresse de l'ilote, puisse inciter ceux qui nous entendent à la sobriété.

Mais j'observe autour de ce débat, comme j'ai eu l'occasion de le dire ce matin en commission des lois, certaines exagérations, une sorte de gonflement médiatique. Des rumeurs ont couru, par exemple, au sujet de la position de notre groupe dont toute la presse disait, hier, qu'il était opposé à ce texte, comme si nous étions les avocats constitués des chauffards, alors que je tiens à dire ici pour tous que nous sommes résolument contre l'alcoolisme, à pied, à cheval et en voiture ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Cela dit, cela ne signifie pas qu'il faille s'incliner tout de suite devant le texte que vous nous avez présenté et qu'il faille entrer dans l'exagération de certains amendements qui vont être discutés tout à l'heure.

Je tire du rapport de notre collègue M. Delattre, très précieux en enseignements et en renseignements, des chiffres qui permettent de rectifier certaines affirmations, et notamment celle que je viens d'entendre de la part de notre collègue socialiste qui ne fait commencer la décroissance du nombre des accidents, des blessés et des morts sur la route qu'en 1981. Il appartient certainement à la catégorie de ses collègues qui découvriraient les bienfaits du socialisme jusque dans les barreaux de chaise. (*Rires sur les bancs des groupes Front national [R.N.], du R.P.R. et U.D.F.*)

En ce qui me concerne, je sais que c'est depuis 1972 que le nombre des morts sur la route n'a pas cessé de décroître régulièrement, tout au moins, c'est vrai, jusqu'en 1986, année où l'on a observé une augmentation du nombre des morts alors que le déclin du nombre des blessés s'accroissait. En réalité, le nombre des accidents diminuant, c'est la gravité des accidents qui s'est trouvée augmentée. Compte tenu cependant, il faut le savoir, de l'augmentation de la circulation, le risque du passage au kilomètre parcouru, si on le compare à celui de 1972, se trouve divisé par 2,3.

L'on impute ces résultats, dans l'ensemble satisfaisants bien qu'insuffisants si on les compare à ceux de l'Angleterre, à deux mesures essentielles : la généralisation de la limitation de vitesse et le port de la ceinture de sécurité. Si la courbe des décès sur la route a recommencé sa croissance l'année dernière, on en trouve en général l'explication dans le moindre respect de ces deux mesures. Et l'alcoolisme des conducteurs, monsieur le garde des sceaux, n'arrive qu'au troisième rang.

Or votre projet - et c'est là où je ne comprends pas et où je le trouve illogique - privilégie, si j'ose dire, cette cause d'accident et ne s'occupe pas des autres. On nous a répondu

en commission des lois, lorsque nous avons présenté cette observation, qu'il aurait fallu alors refondre l'intégralité du code de la route. Mais pourquoi pas ? Pourquoi toujours travailler dans la hâte ? Pourquoi toujours procéder à des réformes partielles ? Pourquoi justement ne pas essayer de s'en prendre à toutes les causes de décès sur les routes, puisque tel est le sujet de notre débat ?

Le reproche qu'on peut du même coup adresser à votre texte, c'est qu'il crée un déséquilibre non seulement dans le code de la route lui-même mais aussi dans le code pénal. Ici, vous maintenez les anciens textes, par exemple pour la conduite sans permis de conduire et là, vous doublez brusquement les sanctions antérieures.

Le président du tribunal de grande instance de Nanterre disait il y a quelques jours que les textes actuels étaient suffisants pour peu qu'ils soient appliqués. Contre l'alcoolémie, nous disposons de tout un arsenal où le juge n'a qu'à puiser. Mais chacun observe que le juge n'a jamais franchi la barre de certaines sanctions d'emprisonnement. Dès lors, si le juge que, quant à moi, je ne critique pas systématiquement, contrairement à ce qu'a fait il y a quelques instants notre collègue en le comparant au juge de la justice allemande, si le juge, donc, ne franchit pas la barre de certaines sanctions d'emprisonnement, est-il logique de hausser cette barre ? Est-il logique, si des peines ne sont pas appliquées, de les rendre plus inapplicables encore et, en un mot, lorsque la loi n'est pas appliquée, de ne trouver comme méthode que de changer la loi ?

Ne vaudrait-il pas mieux utiliser les moyens dont vous disposez pour que la justice soit rendue selon vos vœux et selon les nôtres, c'est-à-dire une justice sévère à l'égard des chauffards ? Vous pouvez donner à vos procureurs des instructions écrites qui peuvent ne pas se borner, dans certains cas graves et tragiques, à demander seulement l'application de la loi. Vous pouvez, si les jugements ne vous satisfont pas, en faire appel. Si les arrêts méconnaissent la loi, vous pouvez faire former des pourvois dans l'intérêt de celle-ci.

Ce que nous n'admettons pas, en tout cas, je tiens à vous le dire - et j'ai été d'ailleurs le seul à le faire à la commission des lois - c'est, comme le propose le rapporteur du texte, une peine-plancher, une peine incompressible quelles que soient les circonstances. Autant, je dois le dire, je n'aime pas que des juges tentent de faire, soit directement, soit par syndicat interposé, le métier du législateur, autant je n'admets pas que le législateur empiète sur le rôle du juge et ne lui laisse finalement que celui d'un ordinateur. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.])*

Les quelques tentatives faites dans le passé pour limiter ce pouvoir des juges permettent d'ailleurs de faire un voyage intéressant à travers ce que j'appellerai la sensibilité pénale et ses variations au long d'un siècle. En effet, comme vous le proposez ou plutôt comme on va le proposer tout à l'heure par un amendement, on a interdit aux juges, par le système de la peine-plancher, de faire bénéficier les prévenus des circonstances atténuantes, c'est-à-dire de descendre au-dessous du minimum indiqué par la loi.

On l'a successivement interdit dans le passé - vous pouvez vérifier ces différents textes, ce qui, je le répète, permet un voyage rétrospectif assez curieux à travers notre sensibilité - en matière d'avortement, d'infanticide, de contrefaçon de chèques, d'infraction aux lois sur le ravitaillement, d'atteinte au crédit de l'État et même, monsieur le garde des sceaux, en matière d'infractions commises en état d'ivresse ! - car vous avez un prédécesseur, et cette loi est intervenue le 23 août 1940.

Toutes ces dispositions restrictives de la liberté des juges, que je persiste à tenir comme la garantie de nos propres libertés, toutes ces dispositions de circonstance ont été expressément abrogées par une loi du 11 février 1951 qui en a fait une grande lessive. Il ne restait qu'une seule exception, assez plaisante, une seule peine-plancher dans tout notre dispositif pénal et, chose étrange, elle était dans le code forestier, à l'article 192. Mais, cette exception a disparu par l'effet d'une loi du 2 février 1981. Je suis désolé, c'était un peu avant l'arrivée des socialistes...

Depuis, les juges, en toute circonstance, pour tous les délits et pour tous les crimes, ont retrouvé entièrement tous les pouvoirs que leur donne l'article 463 du code pénal, c'est-à-dire la possibilité, par les circonstances aggravantes, d'aller au-delà du maximum comme, par les circonstances atténuantes, de descendre au-dessous du minimum.

Je vous demande, mes chers collègues, de ne pas ôter cette liberté aux juges. Finalement, monsieur le garde des sceaux, vous enfermez notre débat dans une alternative étrange. Ou bien vous estimez que nous ne pouvons plus faire confiance à nos juges, et alors il faut que nous changions la manière de les nommer ; ou bien ils expriment comme ils le doivent la sensibilité publique au plus près des événements et en application des lois et, dans ce cas, il ne faut pas leur ôter leur liberté !

L'alcoolisme est un grand mal. L'alcoolisme qui tue sur les routes aussi. La drogue également, la drogue qui peut aussi tuer sur les routes. Ce cas ne paraît pas avoir été envisagé. Mais il y a beaucoup d'autres fautes, monsieur le garde des sceaux, volontaires celles-là, qui font du mal, qui tuent et qui endeuillent des familles. Or pour toutes ces fautes, je le répète, notre dispositif pénal actuel donne aux juges une entière liberté. Il n'y aurait une atteinte à cette liberté que dans un seul cas, celui que l'amendement de notre collègue Delattre a prévu.

Je vous demande de ne pas établir une telle distinction, une telle discrimination, qui serait injuste, entre les deuils et entre les victimes. Travaillons plutôt ensemble par des lois et en veillant à leur application, à accroître en tous domaines la sécurité ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.])*

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

M. François Asensi. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mesdames, messieurs, tous les ans, les accidents de la route provoquent le décès de 11 000 de nos concitoyens et en blessent, parfois en les mutilant à vie, 260 000 autres.

Les députés communistes, comme tous les parlementaires ici présents, se sentent profondément touchés et interpellés par ce véritable drame national. Chaque week-end ajoute une liste bien trop longue de nouvelles victimes. C'est dire si nous sommes tous choqués par les deux nouveaux effroyables drames de la route du week-end pascal, qui illustrent cruellement notre débat.

Monsieur le garde des sceaux, nous sommes de ceux qui se prononcent et qui agissent pour que l'on traque inlassablement les causes profondes de l'insécurité routière, car il ne saurait y avoir de fatalité dans ce domaine.

Nous avons examiné le projet de loi à l'aune de cette considération.

Cela me conduit à plusieurs remarques.

En premier lieu, concernant les dispositions proposées par votre projet, vous souhaitez doubler les peines déjà existantes en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé ou en état d'ivresse manifeste. Les députés communistes y seront favorables en souhaitant que cela contribue effectivement à faire progresser les consciences sur les dangers de l'alcoolisme au volant.

Il nous semble en effet nécessaire, par de nouvelles dispositions législatives, de donner un signal à la société sur ce véritable fléau. Il faut aussi et surtout, dirais-je, faire en sorte que les mentalités et les comportements évoluent et que les pratiques changent. Envisager le seul aspect répressif comme solution est loin d'être satisfaisant.

Je veux rappeler ici que le juge dispose d'ores et déjà, dans la législation actuelle, des moyens de sanctionner lourdement les conducteurs qui se croient autorisés à prendre le volant après avoir bien bu. Ajoutons à cela que l'autorité administrative peut en outre décider d'immobiliser sur place le véhicule et de retirer le permis de conduire.

Un arsenal pénal important a donc été constitué et a évolué vers une plus grande répression au fil des années. Pourtant la conduite en état alcoolique reste encore la cause de 4 000 morts environ par an sur les routes de France.

Cependant il nous semble essentiel que le législateur, par l'aggravation des peines, marque nettement auprès des tribunaux et de l'opinion publique le caractère inacceptable, intolérable, inexcusable de l'attitude de ceux qui prennent le volant en état d'ivresse. Il faut également que l'opinion publique et les tribunaux considèrent sans faiblesse ni complaisance, avec sérénité mais avec sévérité, les responsables d'accidents dus à l'alcool.

Voilà les raisons pour lesquelles nous voterons ce projet de loi. Mais, je le souligne également, une politique fondée sur la seule répression ne saurait, en aucun cas, suffire à faire reculer ce fléau. Or, de ce point de vue, nous constatons que

l'orientation retenue par le comité interministériel de la sécurité routière met exclusivement l'accent sur une sévérité renforcée.

A notre avis, d'autres mesures étaient nécessaires. Nous pensons par exemple qu'il conviendrait de poursuivre et d'intensifier les campagnes radiotélévisées prévenant des méfaits de l'alcool au volant. Il importe également d'aller au-devant d'une opinion publique toujours sensible et réceptive aux grandes causes à défendre et prête - j'en suis convaincu - à réagir dans ce domaine. De même, à l'école, une action éducative plus soutenue est absolument indispensable.

Il faut encourager tout ce qui contribue à rendre largement majoritaire la réprobation de la conduite en état d'ivresse. Les associations jouent à cet égard un rôle de plus en plus important, positif, mais que, malheureusement, le Gouvernement n'encourage guère, par exemple lorsqu'il s'en prend à la vie associative en frappant à la caisse, comme nous l'avons vu lors de l'examen du budget de l'Etat pour 1987.

Notre groupe proposera notamment deux amendements qui nous semblent répondre à l'attente de ceux qui se préoccupent de la sécurité routière.

En premier lieu, nous souhaitons que les associations qui exercent leurs activités en matière de lutte contre l'insécurité routière puissent se porter partie civile. Il s'agit d'une mesure déterminante pour les aider à poursuivre avec conviction et vigueur leur action.

En deuxième lieu, il nous semble qu'il ne faut pas autoriser sur les ondes nationales - radios et télévisions, privées ou publiques - quelque publicité ou propagande que ce soit pour des boissons alcoolisées, et ce sans exception. En dernière analyse, les publicités télévisuelles pour la bière, comme pour tout autre produit en général, sont conçues pour pousser à la consommation. Il faut avoir le courage - et je m'adresse à tous les députés - de prendre aujourd'hui des dispositions législatives dégagées de la pression de tous les lobbies ou des multinationales de la bière, sans parler des magnats qui viennent de s'offrir, à des prix exorbitants, des chaînes de télévision.

Je voudrais à présent resituer le débat que nous avons aujourd'hui dans l'ensemble de la politique des transports menée par le Gouvernement. Je le dis sans esprit de polémique, mais avec fermeté : cette politique me semble, par bien des aspects, contraire - voire antagonique - aux impératifs de la sécurité routière.

Chacun sait, et nombre d'études le montrent, qu'il existe un lien incontestable entre la sécurité routière et les conditions dans lesquelles s'exercent les activités de transport.

Cela me conduit à ma seconde remarque.

J'ai lu avec beaucoup d'attention le compte rendu des décisions du comité interministériel de la sécurité routière qui s'est réuni en février dernier sous la présidence de M. le Premier ministre.

Alors que chacun s'accorde à reconnaître que les progrès liés à la lutte contre l'insécurité routière semblent marquer le pas puisque, hélas ! pour la première fois depuis 1979, il y a eu, en 1986, une remontée du nombre de tués dans les accidents de la circulation par rapport à l'année précédente. Or les décisions prises par le Gouvernement éludent totalement certaines causes et non des moindres de l'insécurité routière.

Le problème de fond, monsieur le garde des sceaux, c'est que - et nous le faisons déjà remarquer à tous les gouvernements précédents - une action gouvernementale tout entière fondée sur le profit exclusif des grandes entreprises de transports ou de travaux publics, sur la déréglementation économique et sociale, sur la recherche de rentabilité financière dans le choix des infrastructures, sur la remise en cause du service public, n'est pas compatible avec l'intérêt des usagers, avec le droit au transport, avec l'exigence de sécurité dans les transports.

Monsieur le garde des sceaux, votre gouvernement a joué la route contre le rail, joué la voiture individuelle contre les transports collectifs. Au lieu de rechercher la complémentarité entre les modes de transport pour développer harmonieusement les réseaux et mieux répondre aux besoins, vous entendez promouvoir une politique qui tout à la fois frappe plus encore au porte-monnaie, l'automobiliste comme l'usager de la S.N.C.F. et réduit l'offre de transport dans les régions tenues à l'écart des grands axes européens de transit.

C'est ainsi qu'il faut interpréter, par exemple, la volonté gouvernementale de brader certaines activités jugées non rentables de la S.N.C.F., et de confier au privé certains créneaux

jugés susceptibles de rapporter de gros profits comme le T.G.V. Nord. Mais, lorsque en décidant de supprimer, en 1987, 14 000 postes à la S.N.C.F., de fermer des lignes, des gares, des points de vente de billets, vous affaiblissez le service public, vous incitez l'usager à se détourner des transports ferroviaires et à utiliser la voiture. Il serait fort utile que les statistiques de la sécurité routière commencent à nous renseigner sur les accidents de la route survenus dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Les choix annoncés récemment de façon fracassante en matière d'infrastructures routières me semblent tout aussi ambigus.

Certes, il y a des besoins réels pour désenclaver nombre de nos régions, et ce n'est pas d'aujourd'hui que nous souhaitons que cela se fasse. Mais, monsieur le garde des sceaux, s'il est vrai, en termes de sécurité routière, qu'une autoroute ou route à deux fois deux voies est quatre à cinq fois plus sûre qu'une route nationale, encore faut-il que ces voies soient utilisées !

Se pose ainsi à l'évidence le problème des péages autoroutiers.

Nous pensons, pour notre part, que les péages devraient d'abord être totalement harmonisés puis s'éteindre progressivement par la non-revalorisation des tarifs.

Je constate, là encore, que vos choix ne sont pas ceux-là et qu'ils vont à l'encontre de l'amélioration de la sécurité routière. Je regrette d'ailleurs que M. le ministre des transports soit parti, car je lui aurais demandé si, pour rejoindre M. Chirac en Lorraine, il avait l'intention de prendre l'autoroute de l'Est, cette fameuse autoroute qui est sans doute l'une des plus chères de France. Or elle est déserte tandis que la route nationale qui conduit à Château-Thierry, par exemple, est en permanence encombrée.

Je prends cet exemple à dessein, car il m'a été donné récemment de rencontrer un de ces nombreux usagers du train qui habitent en général fort loin de la capitale où ils travaillent. Ils sont ainsi plusieurs milliers à effectuer quotidiennement, le matin, le déplacement depuis les zones situées autour de la région parisienne et à reprendre le train le soir à Paris pour regagner leur domicile.

L'annonce des hausses très importantes des tarifs d'abonnement provoque parmi ces usagers une émotion considérable et une grande colère. Il n'en reste pas moins que cet usager de Château-Thierry m'indiquait que si les projets de hausse des tarifs de la S.N.C.F. se concrétisaient, nombre de ses collègues et lui-même envisageraient d'utiliser la voiture. Mais, à l'évidence, ces « transfuges » du chemin de fer n'emprunteront pas pour autant l'autoroute de l'Est tant celle-ci est coûteuse. La nationale, déjà fort dangereuse actuellement, sera préférée, car elle est nettement plus économique.

Tout cela ne fait en rien l'affaire de la sécurité routière puisque, si j'en crois le rapport de notre collègue, M. Delattre, un tiers des tués le sont sur les routes nationales, alors que celles-ci ne représentent que 23 p. 100 de la circulation globale, tandis que, au contraire, sur les autoroutes on enregistre 4,7 p. 100 des tués pour une circulation qui représente 13 p. 100 de l'ensemble.

C'est pourquoi il faut surmonter cette contradiction : les autoroutes sont nettement plus sûres, mais les péages dissuadent nombre d'automobilistes de les emprunter.

Nous refusons donc cette politique qui multiplie les péages, les instaure même dans les zones urbaines, quand il serait possible de développer les routes à deux fois deux voies gratuites et d'assurer une meilleure desserte des régions traversées.

Voilà pourquoi, également, il faut raisonner en termes de complémentarité des modes de transport et non de concurrence. A l'évidence, pour tous ces usagers dont je parlais précédemment, on ne peut, à la S.N.C.F. et au ministère des transports, s'en tenir à un simple calcul financier de rentabilité. Il faut aussi prendre en compte les autres facteurs : le coût social, les incidences monétaires ou non des transferts du rail vers la route et l'aggravation de l'insécurité routière.

Selon les statistiques que l'administration du ministère des transports a bien voulu me communiquer, la part de trafic assurée par les poids lourds est de l'ordre de 6 p. 100 du trafic total sur les routes de notre pays. Or ceux-ci sont impliqués dans 15 p. 100 des accidents mortels et les accidents avec poids lourds font 15 p. 100 des tués dans notre pays.

Il ne s'agit nullement ici de mettre en cause la compétence et le sens des responsabilités de la très grande majorité de ceux qui, jour après jour, ont la charge d'assurer l'acheminement des voyageurs et des marchandises. Mais, lorsque vous menez une politique de déréglementation tous azimuts - flexibilité du travail, remise en cause de la tarification routière obligatoire, allongement de la durée de conduite des chauffeurs routiers sous prétexte d'harmonisation avec les règlements de la Communauté économique européenne, encouragement à la sous-traitance et au tractionnariat, remise en cause des contrôles administratifs - vous menez une politique contre la sécurité routière.

En conclusion, je dirai que si nous avons l'intention de voter ce projet de loi, ce texte ne doit pas être l'arbre, bien mis en avant par certains dans cet hémicycle, pour mieux dissimuler la forêt des mesures antisécurité routière, que vous prenez, certes, à votre corps défendant, monsieur le garde des sceaux, mais qui vont objectivement dans le sens inverse d'une véritable action contre l'insécurité routière.

Notre groupe votera donc ce projet de loi, mais nous serons également dans l'action aux côtés des usagers, aux côtés des salariés des transports, afin de promouvoir une réelle politique des transports capable de contribuer véritablement à plus de sécurité sur les routes de France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Jean-Paul Fuchs. La France, monsieur le garde des sceaux, a la plus mauvaise sécurité routière des pays développés. Une personne sur cinquante est appelée à mourir sur la route, une personne sur trois sera blessée. C'est un bilan inacceptable qui ne peut laisser insensible un gouvernement, qui ne peut laisser insensible chaque Français.

La plupart des pays ont enregistré, ces dernières années, des succès dans la lutte pour la sécurité routière, succès généralement plus importants que ceux obtenus dans notre pays. Nous devons faire de même. C'est un problème de société ; c'est un problème de volonté politique.

Votre souci d'aggraver les sanctions encourues par les automobilistes qui conduisent en état d'imprégnation alcoolique est unanimement partagé, ou presque, car l'alcool est responsable - cela a été dit - de plus de 30 p. 100 des accidents mortels d'après le rapport R.E.A.G.I.R., la vitesse excessive l'étant pour 48 p. 100.

Monsieur le garde des sceaux, je veux d'abord vous féliciter. Votre prise de position, votre intervention, votre circulaire après le récent jugement d'Orléans, ont provoqué une prise de conscience dans l'opinion publique et auprès des magistrats. Je voulais le faire remarquer et je tenais à vous en remercier.

J'ai apprécié également la présence de M. Méhaigrerie, ministre des transports. Je sais que le problème lui tient aussi à cœur.

Cependant, j'aurais souhaité que soit présenté à l'Assemblée nationale non seulement votre texte, mais un projet du Gouvernement concernant l'ensemble de la sécurité routière, contresigné par tous les ministres concernés (*Mme Florence d'Harcourt applaudit*), sur les problèmes du réseau routier, de la formation, de la prévention, de l'efficacité du contrôle, de la responsabilisation du conducteur, parce que seule pourra réussir une politique d'ensemble, une politique procédant d'un schéma d'action clairement exprimé, d'une mise en œuvre cohérente et d'une volonté affirmée de modifier le cours des événements.

M. Jacques Mahéas. Très bien !

M. Jean-Paul Fuchs. Votre gouvernement, monsieur le garde des sceaux, lutte pour une meilleure sécurité et vous avez réussi dans ce domaine. Mais la sécurité routière en est partie intégrante. Elle doit être l'un des objectifs prioritaires du Gouvernement parce qu'elle permet de sauver des milliers de vies humaines, d'éviter des drames irréparables qui brisent des familles, mutilent physiquement et moralement, souvent de façon irréversible, ceux qui leur ont survécu.

Vous proposez de relever les plafonds des peines encourues. Il est probable que cela entraînera une aggravation des sanctions réellement prononcées par les magistrats, tout au moins pouvons-nous l'espérer.

Cependant, monsieur le garde des sceaux, le problème ne réside pas uniquement dans le maximum des peines prévues pour la conduite en état d'imprégnation alcoolique, mais

dans le fait que les juges ne prononcent que très rarement des peines de prison ferme et que les conducteurs responsables des drames peuvent avoir le sentiment d'obtenir, dans le cadre des pénalités actuellement encourues, un traitement relativement indulgent, sans rapport avec les deuils et les souffrances que leur agressivité a, en définitive, provoqués.

Il est indispensable que les pénalités édictées par notre droit pénal de la circulation soient mieux ajustées aux circonstances psychologiques qui sont à l'origine de ces accidents.

Une meilleure adaptation, ce n'est pas seulement la prison ferme d'une durée adaptée à la gravité des crimes de la route, ce n'est pas seulement l'annulation très dissuasive du permis et l'interdiction de le repasser pour une très longue période ; ce sont aussi des peines de substitution telles que la saisie d'un véhicule ou l'obligation de travailler un certain nombre d'heures au profit de la collectivité.

Je vous proposerai, mes chers collègues, un certain nombre d'amendements permettant d'élargir la gamme des sanctions mises à la disposition du juge, afin que celui-ci puisse mieux réprimer les faits graves lorsque les sanctions maximales prévues par le code de la route ou le code pénal se révèlent inadaptées.

J'aurais toutefois aimé, monsieur le garde des sceaux, que le Gouvernement ne traite pas le problème de l'insécurité routière sous le seul angle répressif. En effet, il est important de punir plus sévèrement les conducteurs qui conduisent en état d'ébriété, mais les sanctions resteront lettre morte si vous ne mettez pas en œuvre une intensification des contrôles visant à dépister l'état d'imprégnation alcoolique. Je crois qu'il serait bon que les forces de l'ordre procèdent à des contrôles systématiques en fin de semaine où nous constatons que beaucoup de personnes, des jeunes en particulier, abusent d'alcools tels que le whisky ou le gin, alcools dont la consommation se développe en France.

L'organisation des contrôles devrait être largement exposée. Ainsi nos concitoyens n'auraient plus l'impression que l'objectif premier des personnels de police et de gendarmerie consiste à les « piéger », mais au contraire à prévenir l'accident, en réprimant si nécessaire le conducteur délibérément fautif. Car une réglementation non observée est critiquable sous de nombreux aspects. Elle est immorale car elle ne contraint que les esprits civiques, inefficace car sans effet, « répréhensible » car elle porte préjudice de ce fait aux autres réglementations.

Le contrôle est donc le prolongement obligé des décisions politiques et administratives et il faut bien convenir que les contrôles en France ne sont guère dissuasifs. C'est vrai pour l'alcoolémie, c'est encore beaucoup plus vrai pour l'observation des panneaux réglementant la vitesse.

Quelle différence avec les Etats-Unis et le Canada où une surveillance policière omniprésente dissuade à tout jamais de jouer les risque tout ! Au Japon et dans les pays scandinaves, la question ne se pose même pas !

Plus largement, il faut développer dans notre pays une action éducative. Il serait surprenant que, à la faveur d'un sondage, la majorité des Français sache évaluer avec précision à quelle quantité d'alcool correspond le taux de 0,80 gramme d'alcool par litre de sang. Or, il faudrait que chaque conducteur puisse connaître ces données de base, car bien souvent les conducteurs qui conduisent en dépassant le taux maximal d'alcoolémie n'en ont pas conscience.

La formation des enfants en milieu scolaire, comme l'apprentissage des règles de conduite pourraient être améliorés par la mise en œuvre d'un plan de communication sociale qui pourrait être établi sur cinq et dix ans, portant sur les thèmes fondamentaux qui constituent la clef de voûte d'une politique de sécurité routière : port de la ceinture, respect des limitations de vitesse, sobriété au volant.

Régulièrement des opérations ponctuelles devraient attirer l'attention du public sur des comportements qui laissent à désirer, sur les changements profonds attendus. C'est lorsque ces raisons auront été comprises et acceptées que les réglementations auront les meilleures chances d'être admises, donc observées. La communication, support de persuasion et pivot de toute politique de sécurité routière, est notablement plus faible en France qu'à l'étranger.

Examinons l'exemple japonais. De 1970 à 1977, le nombre des tués sur la route a été ramené de 17 000 à 9 000, alors que le nombre de véhicules-kilomètres progressait de 18 millions à 32 millions. Pourquoi ? Parce que les réglementations

sont mieux adaptées : révision du permis de conduire tous les trois ans, permis à points, révision obligatoire des véhicules, rappels sonores des vitesses limites et même, à titre expérimental, des éthylomètres dans les véhicules. Parce que le contrôle est plus dissuasif, mais surtout parce que les dirigeants, le public, les enseignants, les entreprises, en un mot toute la société, se sont donné pour objectif de combattre ce fléau dans les actes et de faire changer les mentalités.

Est-il utopique de penser qu'il pourrait en être ainsi en France ?

Rien de durable, monsieur le ministre, ne se fera dans notre pays si on n'amplifie pas la lutte contre l'égoïsme, contre l'indifférence et contre l'irresponsabilité.

Rien de durable ne se fera si les Français n'acceptent pas de respecter le code de la route, tout le code de la route !

Rien de durable ne se fera si les Français refusent de considérer l'insécurité routière comme un fléau national.

Rien de durable ne se fera si le Gouvernement tout entier n'accepte pas d'en faire une priorité, et s'il n'arrive pas à en persuader chaque Français. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R. et sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Gonelle.

M. Michel Gonelle. Monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, je voudrais apporter ma modeste contribution dans ce débat.

Je me réjouis que la commission et son rapporteur aient eu à cœur non seulement de compléter les indispensables dispositions répressives qui sont très opportunément prévues par le Gouvernement pour lutter contre la conduite en état d'ivresse, mais aussi de prévoir le recours à titre complémentaire aux peines de substitution, notamment celles prévues aux articles 43-3-1 à 43-3-5 du code pénal, c'est-à-dire l'accomplissement d'un travail d'intérêt général.

M. Michel Sapin. C'est une proposition socialiste !

M. Michel Gonelle. On a trop dit en effet ici ou là que ce texte proposait de passer d'un extrême à l'autre : du tout-laxisme des tribunaux au tout-répressif des législateurs. Certains éminents professeurs ont même souligné le danger qui pourrait résulter pour la société de recourir à des peines de prison ferme systématiques. Pour moi, le danger vient, bien entendu, des chauffards et non pas du recours à des sanctions, comme celles-ci.

Au contraire, il me semble que, lorsqu'elles sont méritées, les brèves peines de prison ferme, si elles sont beaucoup plus nombreuses qu'actuellement, auront à coup sûr un effet dissuasif.

Cependant, nous ne tomberons pas dans le travers de ne prévoir que les seules peines classiques de prison ou d'amende. Vous le savez, dans certains pays - je pense aux Etats-Unis - il est même possible de condamner les conducteurs à voir des films d'accidents, que le hasard a permis de réaliser, ou des films de policiers ou de médecins qui dégagent des cadavres ou des blessés graves, ou encore des films d'opérations chirurgicales. Cette condamnation aux horreurs relègue, quelque peu, à mon avis, de la torture morale et me paraît très contestable.

En revanche, nous prévoyons par le texte qui est proposé, la possibilité - à côté des peines de prison lorsqu'elles sont prononcées avec sursis - et à titre complémentaire, de prescrire l'accomplissement d'un travail d'intérêt général. N'est-il pas logique, en effet, d'imaginer que les délinquants de la route passent un certain nombre de jours ou de week-ends à aider, dans les hôpitaux, le personnel soignant ? Ce pourrait être pour eux un service et aussi une éducation.

Pour la première fois dans notre droit, ce type de peine est proposé à titre de peine complémentaire à une peine de prison avec sursis, qui laisse trop souvent une impression d'impunité dérisoire.

Voilà, à mon sens, une innovation qu'il ne faut d'ailleurs pas seulement réserver à la répression de l'alcoolisme au volant, et qui pourrait être aussi étendue à toutes les infractions graves au code de la route, comme le délit de fuite, le refus d'obtempérer ou la conduite sans permis.

Le travail d'intérêt général, qui a été introduit en France par la loi du 10 juin 1983, ...

M. Michel Sapin. Excellente loi !

M. Michel Gonelle. ... me paraît tout à fait adapté à ce type particulier de délinquance qu'est la délinquance routière.

J'observe d'ailleurs dans les statistiques publiées par la Chancellerie, que sur 100 condamnations à des travaux d'intérêt général, 6,4 sont prononcées pour conduite en état d'ivresse et 1,4 pour défaut de permis.

Par le texte que nous allons voter, le recours aux travaux d'intérêt général sera, à coup sûr, plus large.

La condamnation au travail d'intérêt général est d'une nature particulière : c'est à la fois une peine de substitution et une peine contractuelle qui suppose l'accord du prévenu. Cet aspect implique, à mes yeux, une volonté exprimée par le délinquant d'accepter par avance la condamnation envisagée et donc de se responsabiliser davantage. Cela me paraît constituer une réponse adaptée dont, je n'en doute pas, les tribunaux auront à cœur de faire largement usage pour lutter contre la délinquance routière chaque fois que la peine de prison ferme leur paraîtra trop sévère et la peine de prison avec sursis trop indulgente.

C'est en cela, mes chers collègues, que ce texte est novateur et conforme à l'évolution de la société moderne.

Monsieur le garde des sceaux, j'aurais personnellement souhaité que l'on aille encore plus loin et que l'on recoure, dans la lutte contre l'alcool au volant, comme dans la lutte contre la toxicomanie, à l'injonction thérapeutique qui figurait dans le texte d'avant-garde qu'était la loi du 31 décembre 1970, en permettant au procureur de la République d'enjoindre aux personnes poursuivies au titre de l'article L. 1^{er} du code de la route de subir une cure de désintoxication ou de se placer sous surveillance médicale dans les conditions prévues par le code de la santé publique sans que cette décision ne constitue une sanction, dans le cas, bien sûr, où il n'y a ni blessure, ni homicide, c'est-à-dire dans le cas où l'on n'applique pas les articles 319 et 320 du code pénal. J'ai déposé un amendement en ce sens et je pense qu'on aurait pu très opportunément établir un parallèle entre la lutte contre la toxicomanie et la lutte contre l'alcoolisme. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

Mme Florence d'Harcourt. Vous avez raison !

M. le président. La parole est à M. Roger-Gérard Schwartzberg.

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, chacun est alarmé par la progression du nombre des victimes de la route. En 1986, 40 p. 100 des accidents mortels étaient dus à des conducteurs pris de boisson. Il est donc nécessaire de combattre avec la plus grande détermination l'alcool au volant qui cause chaque semaine tant de drames personnels et familiaux.

C'est une affaire en vérité de civisme collectif comme l'a souvent rappelé Pierre Mendès France, qui fut l'un des premiers à combattre les méfaits de l'alcoolisme.

La lutte contre ce fléau national qu'est l'insécurité routière appelle donc l'approbation. Mais, monsieur le garde des sceaux, l'approbation serait encore plus forte si le Gouvernement montrait davantage de cohérence dans la lutte contre l'alcoolisme.

Or comment ne pas être frappé par les contradictions de la politique gouvernementale dans ce domaine ?

D'un côté, il y a votre action ; de l'autre, il y a celle de M. Léotard, et elles ne concordent pas. Place Vendôme, on dit : l'alcoolisme est un fléau. Et, rue de Valois, on autorise T.F. 1 à faire de la publicité pour certaines boissons alcoolisées.

M. Pascal Clément. Vous avez la mémoire courte !

M. Ladislas Poniatowski. C'est vous qui avez commencé !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. J'en parlerai.

Où est la cohérence d'un gouvernement qui, d'un côté, autorise la chaîne à plus forte audience à promouvoir la vente d'alcool et qui, de l'autre, soumet au Parlement un projet de loi accentuant la répression de l'alcoolisme au volant ?

D'un côté, on pousse à la consommation ; de l'autre, on accentue la répression.

Pendant que vous prépariez votre texte, monsieur le garde des sceaux, M. Léotard, lui, le 26 janvier, faisait prendre un décret autorisant T.F. 1 privatisée à diffuser des messages publicitaires pour les boissons alcoolisées de moins de 9°, c'est-à-dire essentiellement pour la bière.

Dès le 19 février, pour protester contre cette mesure, le professeur Claude Got démissionnait du Haut Comité d'études sur l'alcoolisme.

Le même jour, devant les membres du Haut Comité, Mme Barzach, ministre délégué chargé de la santé et de la famille, s'exprimait ainsi sur l'attitude de son collègue, ministre de la culture : « Cette situation est dangereuse en ce sens qu'elle permet la promotion de certaines boissons, notamment étrangères, qui bénéficient déjà de la préférence des jeunes. Je sais M. le ministre de la culture de cette question afin qu'il puisse reconsidérer cette décision qui, si elle répond à des objectifs économiques compréhensibles, ne prend sans doute pas suffisamment en compte un certain nombre d'éléments qu'il m'appartient de souligner. »

En guise de réponse, le ministère de la culture publiait dès le lendemain un communiqué qui maintenait sa position. Bref, sur un sujet vital pour la sécurité et la santé publique, Mme Barzach dit blanc, M. Léotard dit noir et les choses en restent là.

M. Ladislas Poniatowski. Mais c'est vous qui avez permis à Berlusconi la publicité !

M. Francis Delattre, rapporteur. C'est votre gouvernement !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Etrange situation ! N'y a-t-il donc aucun Premier ministre pour coordonner, pour arbitrer ? Il est vrai que, sur ce sujet, M. Chirac tient lui-même des propos contradictoires.

Certes, la plate-forme de gouvernement R.P.R.-U.D.F. s'engage à combattre l'alcoolisme et, récemment encore, le Premier ministre écrivait au président du Haut comité d'études sur l'alcoolisme dans les termes suivants : « Vous savez l'importance que j'attache à la lutte contre les fléaux sociaux au premier rang desquels figure l'alcoolisme. C'est une des priorités de mon Gouvernement. »

Cependant, quelques semaines plus tard, le Premier ministre signait le décret sur la publicité télévisée pour la bière sans que soit consulté le comité qui a pourtant pour mission de conseiller le Gouvernement en matière de lutte contre l'alcoolisme.

Monsieur le garde des sceaux, il est grand temps que sur ce sujet important le Gouvernement sorte enfin des attitudes contradictoires, voire du double langage.

M. Jacques Mahéas. Très juste !

M. Eric Raoult. Vous n'avez pas de leçon à nous donner !

M. René André. C'est vous qui avez une attitude contradictoire !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Car que vaudrait votre loi d'aujourd'hui si demeurait le décret du 26 janvier qui ruinerait en partie ses effets ? Rapportez, retirez, modifiez ce décret du 26 janvier et là vous serez cohérents avec vous-mêmes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Ladislas Poniatowski. Cohérent ? C'est un comble !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Vous rappellerai-je que, début 1986, la publicité pour certains produits alcoolisés a été admise sur les télévisions privées que sont la cinquième et la sixième chaîne et Canal Plus ? (« Ah ! ») *sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. Ladislas Poniatowski. En 1985 !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Dès lors, direz-vous, puisque désormais T.F. 1 est devenue, elle aussi, une chaîne privée, elle doit avoir le même régime. Pourtant, les chaînes privées créées comme telles étaient, par définition, des chaînes nouvelles, de nouvelles venues qui avaient à créer leur propre audience et certains pensaient qu'elles pouvaient avoir besoin, à titre sans doute provisoire, de certaines ressources nouvelles pour leur démarrage, pour leur lancement. *(Protestations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. André Fanton. C'est un sophisme !

M. Pascal Clément. Vous vous fichez du monde !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Ce n'est pas du tout le cas de T.F. 1 qui est la chaîne la plus anciennement installée dans le paysage audiovisuel français...

M. André Fanton. Ce n'est pas la même chose ?

M. Roger-Gérard Schwartzberg. ...la chaîne la plus écoutée qui n'a certes pas besoin de ce type de ressources. *(Nouvelles protestations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. Pascal Clément. C'est déshonorant !

M. René André. C'est scandaleux !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Il ne serait pas logique, mes chers collègues, de confondre chaîne privatisée et chaîne privée créée *ex nihilo*,...

M. André Fanton. C'est ridicule !

M. Francis Delattre, rapporteur. Mauvaise foi !

M. le président. Restons sobres, mes chers collègues ! *(Sourires.)*

M. André Fanton. Ils ont été obligés de prendre un M.R.G. pour faire ça !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. ...chaîne à forte audience et chaîne à faible écoute : d'un côté, dix à quinze millions de Français, de l'autre, un public limité. La portée, l'impact d'un spot diffusé sur la Une et d'un spot diffusé sur la Cinq ou la Six ne sont nullement les mêmes et les publicitaires le savent bien. *(Rires sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. Ladislas Poniatowski. La publicité dans *Le Matin* n'est pas la même que dans *France-Soir* ? Vérité en deçà des Pyrénées, erreur au-delà !

M. René André. Oui, vous avez des arguments titubants !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Je ferai une proposition qui devrait vous rassembler.

M. Pascal Clément. Vous êtes un homme qui n'a plus aucune crédibilité !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. En réalité, il faut tenir compte de la situation actuelle et globale de l'audiovisuel français : d'une part, les chaînes privées ne sont plus désormais au stade initial de leur lancement, ...

M. Jacques Mahéas. Exact !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. ...d'autre part, sur un autre plan, on observe pour l'année passée une progression alarmante du nombre des victimes de la route.

Ces deux éléments concourent à dessiner une situation nouvelle dont chacun doit tenir compte.

C'est pourquoi il est particulièrement souhaitable aujourd'hui de compléter votre projet de loi par un amendement interdisant sur l'ensemble des chaînes de télévision les messages publicitaires en faveur des boissons alcooliques. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Guy Malendain. Voilà qui est cohérent !

M. Pascal Clément. C'est une reculade !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Monsieur le garde des sceaux, que le Gouvernement accepte cet amendement. Qu'il en finisse donc dès maintenant avec ce décret néfaste du 26 janvier, qui porte un mauvais coup à la lutte contre l'alcoolisme. Qu'il écoute plutôt les plus hautes autorités médicales du pays. Qu'il écoute plutôt les professeurs Jean Bernard, Jean Dausset et François Jacob qui ont lancé un appel public contre ces mesures. Qu'il écoute l'Académie des sciences...

M. Ladislas Poniatowski. Ce n'est pas Léotard, c'est Lang qui avait commencé !

M. René André. C'est à Lang qu'il fallait dire ça !

M. Pascal Clément. Lang n'avait pas écouté l'Académie des sciences !

M. Henri Beaujean. L'excès en tout nuit !

M. Roger-Gérard Schwartzberg. ...l'Académie de médecine, le conseil de l'ordre, les doyens des facultés de médecine, beaucoup d'autres encore. Chacun souligne le rôle prépondérant de l'alcool dans les actes de violence et dans

les accidents de la route, vous l'avez vous-même rappelé. Alors, ne cédez pas aux pressions de quelques groupes. Alors, ne laissez pas le profit prendre la pas sur la santé et sur la sécurité des Français. Alors, donnez la priorité aux impératifs vitaux, et non pas aux intérêts commerciaux.

Par votre haute fonction, monsieur le garde des sceaux, vous avez en charge la justice. Faites en sorte que justice soit rendue à tous ceux qui agissent pour la santé et la sécurité des Français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Ernest Moutoussamy.

M. Ernest Moutoussamy. Monsieur le garde des sceaux, j'interviens dans ce débat pour attirer l'attention du Gouvernement sur la gravité de l'insécurité routière dans le département de la Guadeloupe et aussi pour appeler mes compatriotes à plus de responsabilité et à plus de respect pour la vie des autres. Trop de morts, trop de mutilés, trop d'orphelins ! Les accidents de la route constituent, en effet, une véritable hécatombe avec plus de 100 tués par an au cours des cinq dernières années, soit plus de 30 tués pour 100 000 habitants. Record d'Europe battu, mais triste record ! Sans compter les 8 346 blessés !

En 1985, dans 26 p. 100 des accidents mortels les chauffeurs impliqués avaient un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,80 gramme pour mille d'alcool dans le sang. Certes, ce pourcentage est inférieur à celui de la France européenne, mais c'est toujours vingt-sept morts de trop sur les 108 tués que l'on pourrait sans doute éviter avec un peu plus de conscience et de vigilance.

La brutalité et la cruauté de ces chiffres posent donc le problème de la lutte contre l'insécurité routière avec encore plus d'acuité que dans d'autres régions.

Si l'alcool tue au volant, c'est parce que trop de concessions lui ont été faites. Le poids des traditions, les impératifs économiques limitent les marges de manœuvre et laissent le conducteur antillais seul avec l'alcool et avec sa conscience. On se heurte à une certaine hypocrisie de la société et des institutions, que l'on ne peut contourner que par l'éducation civique et le développement du sens des responsabilités.

Le fait de conduire ne doit pas susciter chez l'automobiliste une banale réaction prenant l'allure d'un formalisme quotidien, mais il doit l'interpeller comme étant une entreprise consciente impliquant sa responsabilité au regard de la vie des autres.

L'amélioration des infrastructures routières pour résorber les points noirs et transformer l'ensemble de la voirie, l'éducation, l'information et la discipline des conducteurs, l'action des forces de police et de gendarmerie fondée non pas sur la peur, celle-ci ayant trop souvent été la cause de certains de nos malheurs, mais sur une politique préventive et constructive, doivent diminuer le nombre des victimes de la route. Encore faut-il trouver chez les principaux responsables la volonté de s'attaquer vraiment aux causes de l'insécurité routière.

Pour combattre les 25 p. 100 de tués dus à l'alcool, il importe de donner à la prévention routière les moyens d'une politique de sensibilisation et d'information dès le plus jeune âge et notamment à l'école. En outre, les magistrats devraient pouvoir appliquer les textes en matière de lutte contre l'alcoolisme avec plus de sévérité. Cependant, dans un département où les prisons vétustes et insalubres sont scandaleusement surpeuplées, la peine de prison ferme ne me paraît pas adaptée à la réalité locale.

Même alourdie, je doute qu'elle soit vraiment dissuasive. Je pencherais pour une plus grande sévérité et davantage de rigueur dans la suspension ou la suppression du permis de conduire et dans la confiscation du véhicule. Le retrait immédiat du permis de conduire en cas d'alcoolémie supérieure à 1,2 gramme pour mille, devrait être appliqué sans faiblesse.

Je voterai néanmoins votre texte, monsieur le garde des sceaux, car le petit punch antillais, consommé avec mesure, doit apporter plutôt la gaieté que le deuil. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Pascal Clément.

M. Pascal Clément. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, deux chauffards, tous les deux responsables d'un homicide involontaire, l'un condamné, il y a un an, à huit jours de prison avec sursis, l'autre condamné, il y a quelques jours, à huit mois ferme :

voilà une disparité à mes yeux choquante, une situation qui ne peut plus durer, pas plus que la tolérance bien nationale à l'égard de l'alcoolisme au volant.

Partant de cette constatation, vous avez, monsieur le garde des sceaux, décidé d'attaquer d'une façon que je qualifierai de psychologique, en agissant non pas sur les sanctions des homicides involontaires commis par des chauffeurs en état d'alcoolémie, mais en soulevant le problème de l'alcool au volant. C'est de la prévention et c'est une action psychologique importante, mais, pour autant, vous n'abordez que la moitié du problème.

On dit aujourd'hui à l'opinion publique « Entre boire et conduire, il faut choisir », sinon vous encouragez des sanctions importantes. Ce grand coup de gong que vous venez de faire résonner aux oreilles françaises prouve à l'évidence que nos psychologies ne sont pas vraiment préparées à admettre la sévérité dans ce domaine.

Actuellement, les personnes conduisant sous l'empire d'un état alcoolique encourent une peine d'un an de prison. Les possibilités de répression sont réelles, du moins si l'on se fie à la lettre du droit. De même, la procédure de la comparution immédiate, particulièrement adaptée aux cas d'ébriété, permet de faire face à 97 ou 98 p. 100 des cas. Il n'en demeure pas moins que cette action psychologique est importante : il faut persuader nos concitoyens que, grâce à l'aggravation des peines encourues, les magistrats seront incités à prononcer des sanctions plus sévères.

Cependant, il y a un deuxième aspect à considérer. C'est ce qu'a fait la commission des lois, et vous me permettez de m'en féliciter, car c'est tout à fait dans la vocation du Parlement que d'apporter un complément à un texte du Gouvernement. J'en tire, d'une manière immodeste, quelque gloire, car j'ai été le premier à déposer une proposition de loi, qui a recueilli une centaine de signatures - c'est un nombre significatif - et qui prévoyait non plus un plafond, mais un plancher, plus exactement en termes juridiques, un seuil minimal. Je crois que c'est le bon angle pour attaquer cette question.

La commission et son rapporteur ont amélioré cette proposition en laissant une alternative aux magistrats. Cela prouve à l'évidence que les magistrats conservent leur entière indépendance et auront la possibilité de faire application des circonstances atténuantes puisqu'ils pourront choisir entre la condamnation à un mois ferme de prison, en cas d'homicide involontaire, et la condamnation à deux cent quarante heures de travail d'intérêt général. Cela permet incontestablement de moduler les circonstances atténuantes, possibilité à laquelle les magistrats comme les avocats sont, à juste titre, attachés, mais aussi de donner une fois pour toutes un grand coup d'arrêt à une mansuétude traditionnelle et bien française. C'est là, incontestablement, une amélioration indéniable du projet qui a été adopté à la très grande majorité des membres de la commission des lois, et j'espère que l'Assemblée en fera autant ce soir.

Enfin, si tant est que les magistrats lisent nos interventions dans le *Journal officiel*, je voudrais qu'ils retiennent que nous ne voulons pas tomber d'un extrême à l'autre. Or, passer de huit jours à huit mois de prison me paraît totalement exagéré. Car de quoi s'agit-il ?

Il s'agit de permettre à une personne qui en a tué une autre en étant sous l'empire d'un état alcoolique, de faire un retour sur elle-même, mais aussi de rendre son cas exemplaire pour son entourage et même pour l'opinion publique. Pour autant, il ne faut pas risquer de gâcher une deuxième vie. Pour ma part - je parle là évidemment à titre personnel - il serait tout à fait disproportionné d'envoyer quelqu'un huit mois en prison alors que l'effet psychologique dont je viens de parler pourrait s'obtenir aussi bien au bout d'un mois.

Ce que je crains un peu, c'est que l'unanimité de cette séance qui a vu tout le monde critiquer un projet pour, en fin de compte, annoncer qu'il le votera, ne soit purement passionnel, lié à des circonstances récentes et particulièrement douloureuses. Ce que je souhaite, c'est que demain le juge s'en tienne à un juste milieu et ne soit pas entraîné, du fait de cet unanimité, à des excès de sévérité et ne tombe pas dans l'excès de la sanction, après être tombé dans l'excès du laxisme et de la bienveillance.

Pour conclure, je voudrais revenir à un sujet sur lequel, écoutant tout à l'heure l'un de nos collègues socialistes, je me suis laissé emporter. Ce collègue parlait sans vergogne, d'une manière stupéfiante, de la publicité pour les boissons alcoo-

liques à la télévision. Je tiens à rappeler à tous ceux qui pourraient l'avoir oublié qu'elle n'est autorisée que lorsqu'il s'agit de boissons titrant moins de neuf degrés, en clair, de la bière. Ainsi en a décidé en janvier 1986 un gouvernement socialiste homogène et plus précisément le ministre de la culture qui s'appelait M. Jack Lang. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R. - Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Michel Sapin. C'est minable !

M. Jacques Mahéas. C'est inexact !

M. Pascal Clément. Or ces mêmes socialistes ont hier, sur toutes les chaînes de télévision, réduit votre projet, monsieur le garde des sceaux, au seul problème d'une contradiction gouvernementale dont ils sont les responsables.

Cela dépasse les limites de la honte généralement admise dans cette assemblée. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. André Fanton. M. Lang n'est pas là ! Il est sans doute dans un festival quelconque !

M. Pascal Clément. M. Lang n'est jamais là quand il est gêné !

M. Jacques Mahéas. Qu'a fait Léotard ?

M. Pascal Clément. Je n'ai d'ailleurs pas été totalement surpris de cette habileté intellectuelle, dirai-je pour ne pas être plus grossier, mais j'ai été totalement stupéfait par le raisonnement de M. Schwartzberg. Si je l'ai bien compris, une télévision pauvre peut faire de la publicité pour les boissons alcoolisées mais pas une télévision riche.

M. André Fanton. C'est parce que le M.R.G. est pauvre !

M. Pascal Clément. Ou bien l'on a des principes et l'on s'y tient - et pour ma part je ne suis pas éloigné de celui dont a parlé M. Schwartzberg - ...

M. Michel Sapin. Vous allez donc voter nos amendements !

M. Pascal Clément. ... ou bien on préfère l'hypocrisie et le galimatias intellectuel et l'on fait de la politique politicienne.

Plusieurs députés des groupes du R.P.R. et U.D.F. Très bien !

M. Jacques Toubon, président de la commission. De la politique-spectacle !

M. Pascal Clément. En conclusion, il est clair qu'il faut réveiller l'opinion, mais avec prudence afin de ne pas tomber d'un excès dans un autre.

Hier soir, monsieur le garde des sceaux, nous avons vécu une heure historique dans cet hémicycle : nous avons rattaché l'Angleterre au continent. J'y vois un symbole. Nous quittons notre latinité et nous devenons un peu plus nordiques, et c'est vrai que, plus le pays est d'origine latine, plus, malheureusement, les accidents dus à l'alcoolémie sont importants. Je crois que c'est une bonne évolution de quitter cette latinité. C'était hier symbolique. Cela l'est encore ce soir. C'est le vœu que je forme pour les Français mais, je le répète, ne soyons pas plus royalistes que le roi. Nous venons d'une grande indulgence. Ne faisons pas non plus peur aux Français en réclamant à tout prix des sanctions qui seraient déraisonnables et qui pourraient dans certains cas, je l'ai dit tout à l'heure, gâcher une deuxième vie. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Sapin.

M. Michel Sapin. Excusez-moi de vous le dire, monsieur le garde des sceaux, mais sans les amendements adoptés par la commission des lois, je crois que votre texte n'aurait eu qu'un intérêt très limité. Que proposez-vous ? De permettre aux juges de condamner plus fermement, dans le cadre des peines existantes, la conduite en état d'ivresse. Vous allez, certes, dans le bon sens en affichant votre volonté de lutter contre l'ivresse au volant, mais vous n'allez pas bien loin. Pourquoi ? A mon sens la question qui se pose aujourd'hui est celle-ci : quelle est la répression adéquate, adaptée à ce type particulier de délinquance qu'est la conduite en état d'ivresse ? Autrement dit, l'arsenal dont disposent les tribunaux pour réprimer est-il bien le plus adapté à cette catégorie particulière de délinquants que sont les chauffards ?

Ma réponse est claire, une capacité répressive qui ne reposerait que ou qui reposerait principalement sur la peine de prison ne serait pas, en ce domaine, efficace. La meilleure preuve c'est qu'elle n'est pas aujourd'hui utilisée à plein par les juges chargés d'appliquer la loi. Et plutôt que de parler, comme certains, d'une trop grande mansuétude des juges qui pourraient bien, des collègues l'ont souligné avant moi, se transformer peu à peu en une sévérité excessive, je préférerais pour ma part parler de l'inadaptation de notre arsenal répressif au problème qui nous est posé.

Le « tout prison », en ce domaine, comme en d'autres, monsieur le garde des sceaux, n'est pas bon. Et c'est pourquoi nombre de juges, lorsqu'ils se prononcent au cas par cas, comme ils en ont le devoir, sur ceux qui leur sont détestés ne condamnent qu'à des peines de prison avec sursis, même s'il y a mort d'homme, même s'il y a blessure grave.

Renforçons donc les possibilités de peines de prison comme vous le proposez, mais l'important aujourd'hui, je le crois, c'est d'élargir les types de sanctions que le juge aura à sa disposition. Par exemple, l'immobilisation, ou même encore, la confiscation du véhicule. Il faut savoir, mes chers collègues, qu'aux termes de l'article 379 du code rural celui qui braconne en voiture se verra, en fonction d'une peine spécifique, confisquer son véhicule alors qu'en l'état actuel de la législation cette possibilité n'est offerte au juge que d'une manière détournée, indirecte lorsqu'il s'agit d'une conduite en état d'ivresse.

Celui qui tire un lapin depuis sa voiture se voit confisquer son véhicule. Celui qui, ivre au volant, tue un homme ne pourra que très exceptionnellement être condamné à cette confiscation. Il faut donc créer une confiscation spécifique à la conduite en état d'ivresse, et c'est la proposition que vous a faite la commission des lois avec notre appui.

M. Jacques Mahéas. Très bien !

M. Michel Sapin. Il est un autre type de peine qui nous paraît très adapté à ce genre de délinquance absurde qu'est la conduite en état d'ivresse. Ce sont, on en a déjà parlé, les travaux d'intérêt général.

Que voulons-nous tous dans cet hémicycle ? D'abord qu'un contrôle efficace dissuade de l'absorption d'alcool avant de prendre le volant ; ensuite, que la conduite en état d'ivresse soit effectivement réprimée. Enfin, et j'allais presque dire surtout, nous voulons que le chauffard ne recommence pas. Notre rapporteur a donné, de ce point de vue, des chiffres éloquentes sur le nombre de morts causées par des récidivistes. Il nous faut éviter, dissuader, éduquer, de façon que les récidivistes soient de moins en moins nombreux.

Or il importe que ce récidiviste comprenne bien les risques, les drames qu'engendre l'absorption d'alcool avant de prendre le volant de sa voiture, et les travaux d'intérêt général peuvent nous permettre de répondre de manière adéquate à cette préoccupation, car ils allient l'aspect répressif, indispensable, à l'aspect éducatif. Que les chauffards passent une ou plusieurs fins de semaine dans un hôpital ou dans un service chargé de l'accueil des blessés de la route, qu'ils participent aux côtés des services d'urgence, aux côtés des pompiers, à l'intervention sur place à la suite d'accidents graves, qu'ils accompagnent le long des routes les équipes de secouristes de la Croix-Rouge ou toute autre association. Ils seraient ainsi plus marqués, plus incités pour l'avenir à l'abstinence que s'ils étaient condamnés simplement à huit jours ou même à un mois d'isolement en prison.

Voilà pourquoi il faut radicalement étendre le recours aux travaux d'intérêt général dans le cas de conduite en état d'ivresse. Les socialistes l'ont proposé en commission comme une possibilité offerte au juge dans tous les cas de conduite en état d'ivresse et la commission les a suivis. C'est bien. Les socialistes l'ont proposé comme peine complémentaire obligatoire dans le cas où l'alcool aurait eu pour conséquence la mort ou des blessures graves. Cette proposition n'a pas été retenue. Il est encore temps pour que notre Assemblée le fasse.

Monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, celui qui boit et qui conduit n'est pas plus de droite que de gauche. Je ne ferai pas du débat aujourd'hui un combat entre deux camps. Nous sommes tous dans un seul camp : celui qui lutte contre ce fléau social.

Il n'est pas interdit, cependant, de rechercher les moyens les plus appropriés dans cette lutte.

Monsieur le garde des sceaux, en ce domaine comme en d'autres, ne pensez pas toujours en termes de peines de prison. Pensez aussi à modifier les mentalités et les comportements. Ainsi la loi pourra-t-elle être non seulement sévère, ce qui est utile, mais aussi efficace, ce qui est encore plus nécessaire.

C'est en tout cas mon souhait et la volonté du groupe socialiste. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Jacques Barrot. Monsieur le garde des sceaux, votre projet de loi va dans le sens d'une répression accrue de l'alcoolisme au volant. Evidemment, il rejoint nos préoccupations et nos amis vous l'ont dit. Les commissaires U.D.F. de la commission des lois ont participé au travail de la commission, montrant ainsi leur intérêt et leur accord sur ces nouvelles dispositions.

Mais l'aggravation des peines, si légitime soit-elle, et même si elle est accompagnée, ce que je crois pour ma part très important, monsieur le garde des sceaux, d'un effort dans l'application des peines, ne saurait réduire ce fléau de manière significative s'il n'y a pas en même temps une politique globale de lutte contre l'alcoolisme. Les accidents dus à l'ivresse procèdent en fait d'une consommation excessive et d'un sentiment d'irresponsabilité ambiante.

La plupart des chauffards qui sont interpellés - et les derniers accidents survenus pendant le week-end pascal le montrent - semblent considérer l'alcool comme un phénomène anodin sans lien évident avec leur comportement.

Monsieur le garde des sceaux, votre projet ne prend tout son sens que s'il est accompagné d'une volonté inébranlable de lutter en amont contre l'alcoolisme sous toutes ses formes, y compris les plus anodines en apparence.

Evidemment, lutter contre l'alcoolisme, c'est d'abord accomplir un effort de prévention qui s'impose d'ailleurs aussi bien pour la victime à qui aucune peine, même la plus sévère, ne rendra la vie ou la santé, qu'à l'auteur de l'accident, qui lui-même voit souvent par inconscience sa vie bouleversée.

Evidemment, la poursuite de cette sensibilisation de la population sur la manière d'user de l'alcool risque d'être contrariée, pour ne pas dire empêchée, par une tolérance introduite, monsieur Schwartzberg, par le décret du 14 mars 1986.

M. Michel Sapin. Et celui de janvier 1987 ?

M. Jacques Barrot. Monsieur Schwartzberg, je vous ai écouté tout à l'heure, mais votre démonstration eût été plus probante si vous n'aviez pas accepté que le gouvernement auquel vous avez participé, le gouvernement de Laurent Fabius, n'autorise la publicité pour l'alcool à la télévision. *(Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Jacques Mahéas. Et le 25 janvier 1987, qu'a fait M. Léotard ?

M. Jacques Barrot. Et les justifications que vous essayiez de chercher tout à l'heure ne me paraissent pas de nature à excuser cette erreur. Je souhaite, moi qui appartiens à la majorité et qui soutiens, monsieur le garde des sceaux, loyalement ce Gouvernement, que celui-ci ne reste pas dans la même ligne et ne continue pas ce qui serait, plus qu'une erreur, une faute si cela devait être poursuivi.

Monsieur le garde des sceaux, la publicité télévisée, et en particulier cette publicité-là, est grave d'autant qu'elle s'impose et est subie par les catégories souvent les plus vulnérables, c'est-à-dire les jeunes et les adolescents. Ces images, ces spots télévisés associant l'alcool au sport, aux loisirs, à tout ce qui peut avoir une valeur positive, sont nocives, car elles nouent un lien entre le jeune et l'alcool, et c'est ce qui le rendra plus tard, quelquefois même à son insu, buveur excessif.

De plus, on ne peut pas sous-estimer le coût financier que représente l'alcoolisme pour notre système de protection social : 40 p. 100 des accidents corporels sur la route, et les études épidémiologiques engagées aux Etats-Unis montrent que de 25 à 40 p. 100 des hospitalisations sont liées à l'alcoolisme.

Monsieur le garde des sceaux, il faut que le Gouvernement s'engage résolument dans cette législation, qui d'ailleurs nous permettra d'actualiser nos textes sur la publicité concernant les boissons alcooliques.

Je vous rappelle que l'actuelle classification des boissons en cinq groupes est dépourvue de fondement scientifique, car la communauté scientifique et médicale considère que le risque de l'alcoolisation excessive dépend de la quantité d'alcool pur absorbée et non du degré alcoolique. Cette limite de 9 degrés pour les boissons dont la publicité télévisée serait autorisée ne repose donc pas sur des fondements scientifiques. En outre, elle est contraire aux dispositions du traité de Rome. Par conséquent, il faut actualiser la législation.

Monsieur le garde des sceaux, j'ai également rédigé un amendement qui sera soumis à la discussion de notre assemblée. *(Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

Mes chers collègues, un peu de modestie ! N'oubliez pas que c'est le décret du 14 mars 1986 qui a introduit cette publicité à la télévision ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

On a le droit de revenir sur ses propres erreurs, Dieu merci, et je vous en félicite. Mais on n'a pas le droit, ensuite, de prétendre donner la leçon à ceux qui se sont toujours opposés à ces dispositions. *(Applaudissements sur les mêmes bancs.)*

M. Jacques Mahéas. Mais c'est Léotard qui a passé le contrat !

M. Jacques Barrot. Il n'en demeure pas moins, monsieur le garde des sceaux, que l'actualisation de la législation est sans doute une nécessité qui mérite attention et réflexion. Vous aurez le temps tout à l'heure d'examiner ces différents amendements et de nous exposer la position du Gouvernement. Avec nos amis, nombreux dans cette assemblée, qui croient profondément à la nécessité d'interdire la publicité sur les alcools à la télévision, nous estimons qu'il importe qu'aujourd'hui, à l'occasion de l'examen de ce texte, le Gouvernement prenne un engagement formel. En d'autres termes, soit qu'il accepte d'amender le texte, soit qu'il sollicite quelques délais de réflexion supplémentaires pour introduire ce volet de prévention. Mais pas d'atermoiements, monsieur le garde des sceaux !

C'est une décision courageuse qu'il vous faut prendre. Elle honorerait une majorité qui est une majorité de liberté, mais qui sait qu'il ne faut pas confondre liberté et licence. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. La parole est à M. Jean Laborde.

M. Jean Laborde. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, notre société offre de bien curieux paradoxes dans son comportement à l'égard de la vie.

M. Jean-Pierre Sueur. Absolument !

M. Jean Laborde. Ainsi en est-il du contraste que l'on peut observer entre l'acharnement qu'elle met quelquefois à la sauver, et la légèreté avec laquelle elle semble accepter la mort dans d'autres cas. Le prix de la vie varierait-il donc selon les circonstances qui la mettent en jeu ? Celle qui a été prolongée à grands frais par un exploit thérapeutique aurait-elle plus de valeur que celle qui s'achève, de façon, hélas ! trop banale, dans un accident sur la voie publique.

Le cri de victoire que l'on pousse d'un côté ne saurait couvrir un silence trop fréquent de l'autre. Nous ne pouvons accepter que l'accident soit perçu comme une fatalité ou la rançon inévitable du progrès.

L'accident n'est le plus souvent que la conséquence d'une erreur, le résultat d'une négligence ou d'une faute. Fort heureusement, l'opinion en prend aujourd'hui conscience. Elle n'accepte plus que se prolongent les hécatombes sur les bords de nos routes, les week-ends meurtriers qui déciment notre jeunesse, car c'est bien la jeunesse qui paie le plus lourd tribut à ce fléau des temps modernes.

Les chiffres sont là, accablants ! Ils viennent d'être rappelés avec le nombre des victimes, celui des morts, celui des invalides.

Regardons autour de nous, dans nos familles, parmi nos proches, interrogeons les centres de secours, où les interventions pour accidents de voitures prennent le pas sur la lutte contre les incendies, allons visiter les services d'urgence des hôpitaux, lisons les chroniques de nos journaux : les drames de la route y tiennent presque la place qu'ont occupée en d'autres temps un certain nombre de conflits.

Ne perdons pas de vue, non plus, qu'à ces drames humains s'ajoutent des conséquences économiques, qu'il nous appartient aussi de prendre en compte. Leur coût est lourd, très lourd, et dans ce domaine, comme dans bien d'autres, les dépenses de prévention pourraient sans doute devenir source d'économies.

Nous n'avons pas à être fiers du triste record que détient notre pays en ce domaine.

Le texte que vous nous proposez, monsieur le garde des sceaux, poursuit un objectif que nous ne saurions qu'approuver. Il a sa logique. Mais il reste - et de nombreux collègues l'ont déjà dit - de portée limitée. Le problème de la sécurité routière - il est vrai - déborde largement votre compétence. Et bon nombre de vos collègues se trouvent aussi concernés.

Votre domaine est celui de la sanction. Efforçons nous donc de la rendre efficace. Or la sanction n'est efficace que lorsqu'elle conduit au respect de la règle et qu'elle modifie le comportement.

Les dispositions qui nous sont soumises visent à un renforcement des peines encourues par les conducteurs en état d'ivresse. Elles ne porteront leurs fruits, que si elles ont un effet dissuasif. Elles ne seront dissuasives que si elles sont appliquées. Il faut donc qu'elles soient accompagnées des moyens de contrôle nécessaires en personnel et en matériel.

L'imprégnation alcoolique est une cause trop fréquente de l'absence de maîtrise des conducteurs. Les statistiques sont là pour en témoigner et nous sommes unanimes à en dénoncer les méfaits. Je le fais pour ma part avec d'autant plus de conviction que, élu d'une région viticole, je regrette que l'on ne recherche pas avec plus de discernement les causes des consommations abusives d'alcool pour les combattre ensuite avec plus d'efficacité. Ne nous satisfaisons pas cependant de la seule mesure que nous sommes invités à adopter ! Quel qu'en soit l'intérêt, elle ne saurait suffire à mettre un terme à la délinquance routière et, à plus forte raison, à assurer la sécurité que nous recherchons.

De toute façon, les dispositions qui nous sont proposées ne seront efficaces, je le répète, que si elles améliorent les comportements, si elles font prendre conscience à chacun des responsabilités qui sont les siennes dans le combat que nous avons à mener dans toutes les directions. Il ne suffit pas qu'un conducteur reste sobre s'il ne respecte pas ensuite les feux de carrefour, s'il se moque des règles de la circulation routière, s'il n'adapte pas sa vitesse aux conditions de la voie qu'il emprunte, si un élu intervient pour implorer la clémence des autorités qui auront constaté l'infraction. Oui, mes chers collègues, sachons, nous aussi, prendre nos responsabilités dans une campagne d'éducation civique qui doit tenir une place essentielle dans la prévention. J'appartiens à une assemblée départementale dont tous les membres ont pris l'engagement solennel de s'opposer à toute intervention en matière d'infraction routière, et je souhaite que tous les élus aient la même attitude.

La prévention est donc d'abord une affaire de comportement. Sans doute l'enseignement que reçoivent aujourd'hui de nombreux jeunes contribue-t-il à leur donner une meilleure connaissance des règlements et des techniques de conduite. Il mérite d'être développé mais un habile conducteur peut être un conducteur dangereux s'il ne maîtrise pas son humeur ou s'il utilise, pour compenser ses insuffisances, les qualités de sa voiture. Nous connaissons bien le caractère symbolique de celles-ci trop souvent mises en valeur par les constructeurs qui portent, eux aussi, une lourde responsabilité dans l'utilisation sanglante de leurs véhicules. Il serait préférable qu'ils mettent l'accent sur la sécurité de ceux-ci plutôt que sur les performances de leurs moteurs.

Un certain nombre d'amendements visent à compléter les sanctions prévues dans le texte par des peines de substitution ou des travaux d'intérêt général. Si ces peines et ces travaux sont bien choisis et ouvrent les yeux de ceux qui les effectuent sur une réalité qu'ils ignoraient ou percevaient mal, ils pourront avoir une valeur éducative et éviter des récidives.

Enfin, la sécurité c'est aussi l'état de la voirie. Nos routes comportent encore trop de points noirs. Une abondante publicité vient d'être faite autour d'un programme autoroutier qui était nécessaire et dont je ne conteste pas l'utilité, mais il laisse bien des départements à l'écart.

Trop de routes nationales présentent des caractéristiques insuffisantes pour le trafic qu'elles supportent. L'Etat doit accélérer leur modernisation alors qu'il a une fâcheuse ten-

dance à solliciter l'aide des régions, des départements même, qui ont déjà souvent de trop lourds réseaux de voirie à leur charge.

Voilà pourquoi, monsieur le garde des sceaux, si vous voulez que notre pays obtienne les résultats que nous envions chez d'autres et puisse lutter efficacement contre le fléau de l'insécurité routière, il faudra inviter un certain nombre de vos collègues à participer à vos côtés à une action conjointe. Vous devriez même, par votre fonction, être le dernier à intervenir puisque les moyens qui sont les vôtres n'entrent en jeu que lorsque les autres ont échoué. J'espère cependant que leur effet dissuasif contribuera à une prévention dont nous sommes certainement unanimes à souhaiter le succès. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à Mme Florence d'Harcourt.

Mme Florence d'Harcourt. Monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, le nombre de morts sur les routes françaises a augmenté en 1986 de 4,9 p. 100 et presque 11 000 personnes ont trouvé la mort sur la route. Cette situation est plus que préoccupante si l'on ajoute que la France détient la palme de l'insécurité routière comparativement aux pays européens.

Le dernier week-end a fait 77 morts, pas loin d'un mort par département. Ce bilan nous interpelle. On est consterné devant le gâchis humain et économique que constituent les accidents de la circulation, gâchis dû pour 40 p. 100 à l'alcool.

Il est évident que les pouvoirs publics se devaient d'agir et qu'il est nécessaire de renforcer la répression, puisque les campagnes qui sont régulièrement menées depuis quinze ans n'ont pas obtenu de résultats sensibles.

Le problème, monsieur le garde des sceaux, et je vous serais reconnaissante de bien vouloir éclairer l'Assemblée sur les instructions que vous donnerez aux parquets, sera d'obtenir que la loi soit appliquée dans toute sa sévérité. Le texte de l'article L. 1^{er} du code de la route prévoit des sanctions qui ne sont pas minces. Il n'est pas appliqué, puisque les tribunaux ne condamnent pratiquement jamais un automobiliste à une peine d'emprisonnement s'il n'y a pas eu d'accident corporel. Et lorsqu'il font preuve de sévérité, ils infligent si peu de peines de prison ferme que la presse répercute de telles mesures comme s'il s'agissait d'événements tout à fait exceptionnels.

Je regrette toutefois que le projet de loi que vous présentez aujourd'hui à notre assemblée ne s'attaque qu'au seul problème de l'alcool. Qu'en est-il des drogués au volant, des drogués médicamenteux et des toxicomanes classiques ? Dans le cadre du projet gouvernemental concernant la lutte contre la toxicomanie, allez-vous prendre en compte, monsieur le garde des sceaux, cet aspect de la délinquance sur la route ?

En ce qui concerne l'alcoolisme au volant, j'aurais souhaité que le Gouvernement dépose sur le bureau du Parlement un projet plus ambitieux, qui aurait pris en compte trois aspects importants : le contrôle de l'état des véhicules, l'examen médical des personnes âgées et, surtout, le permis de conduire à points. L'instauration d'un tel permis a des effets éducatifs et dissuasifs certains. Lorsqu'un conducteur aura épuisé son crédit, il sera hors de question de lui donner la possibilité de repasser le permis. Un délinquant de la route doit être puni avec la même sévérité que les autres délinquants.

Par ailleurs, j'avoue ne pas comprendre le Gouvernement qui, d'une part, par la voix du garde des sceaux, demande une plus grande répression de la conduite en état d'ivresse et, d'autre part, laisse faire à la télévision la publicité des boissons alcoolisées de moins de neuf degrés.

M. Jean Labords et M. Jacques Mahéas. Très bien !

Mme Florence d'Harcourt. Depuis dix ans que je siège à l'Assemblée nationale, j'ai quelquefois eu l'impression que le « lobby du pinard » fixait la règle du jeu. *(Exclamations sur plusieurs bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

Je demanderai au Gouvernement de la cohérence. On ne peut pas, d'une part, préconiser une chose et, d'autre part, laisser faire son contraire. J'ai donc, en association avec Mme Boutin, déposé un amendement visant à supprimer totalement la publicité pour les boissons alcoolisées à la télévision.

Je conclurai en vous disant, monsieur le garde des sceaux, que votre projet de loi est un progrès et que je le voterai, mais qu'il est encore trop timide et partiel. Vous devrez veiller par ailleurs à ce que ce texte soit véritablement appliqué. Ce n'est pas à vous que je rappellerai que la naissance d'une loi est une chose, mais qu'elle ne vaut que par son application rigoureuse. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

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

M. Jean-Pierre Fourré. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues. « La sécurité routière doit devenir une préoccupation essentielle des Français. Un plan d'urgence doit être décidé, toute la nation doit se mobiliser. Il faut intervenir sur tous les fronts. »

Que n'a-t-on entendu sur le sujet comme déclarations d'intention, et aujourd'hui encore !

La presse titre : « Tous contre l'ivresse au volant. » Il est vrai qu'au vu des chiffres stupéfiants du nombre de blessés et de morts dus à l'alcoolisme, il serait surprenant de trouver ici quelqu'un qui refuse de se mobiliser pour lutter contre ce fléau, d'autant que si le nombre des blessés a diminué de 5 p. 100, celui des tués a augmenté de 4 p. 100.

Nous venons d'entendre la plupart des orateurs confirmer la nécessité d'intervenir pour réprimer l'abus d'alcool par les conducteurs. Mes collègues socialistes ont expliqué comment nous apprécions la répression nécessaire en de tels cas. Pourtant, nous avons le sentiment aujourd'hui, avec votre texte, monsieur le garde des sceaux, de ne pas traiter le problème complètement. Nous aurions, en effet, pensé trouver en cette occasion M. le ministre des transports à vos côtés, défendant un projet de loi différent, qui aurait abordé toutes les raisons de l'insécurité routière, un texte qui aurait été le reflet d'une politique active, à l'image de tout ce qui a été réalisé précédemment.

Rappelez-vous ce qui a déjà été fait : pour lutter contre l'alcoolisme au volant, le taux d'alcool admissible ramené à 0,8 gramme ; le contrôle imposé des véhicules d'occasion de plus de cinq ans ; l'enseignement de la conduite revalorisé, avec l'amélioration de la formation du jeune conducteur ; la réforme du permis moto ; l'expérience de la conduite accompagnée ; le programme de sensibilisation aux risques automobiles « R.E.A.G.I.R. », débouchant sur des propositions d'actions prioritaires ; enfin, l'objectif « moins 10 p. 100 », par contrat avec les collectivités locales, afin de diminuer le nombre d'accidents de 10 p. 100 au minimum sur douze mois consécutifs avec, en cas de succès, une aide de l'Etat.

Nous aurions aimé trouver un texte qui ne fût pas limité à la répression. Comment, en effet, considérer qu'une politique de la sécurité routière puisse être basée essentiellement sur la répression et fasse l'impasse sur l'éducation et la prévention ?

Pourtant, dans ce domaine, des propositions existent, en provenance de divers horizons. Elles sont plus ou moins nouvelles, mais pourquoi vouloir absolument chercher l'originalité lorsque de bonnes décisions ont été prises et qu'il n'est plus nécessaire que de les confirmer sur la base des expériences acquises ?

M. Jacques Mahéas. Parfait !

M. Jean-Pierre Fourré. Ainsi en est-il des résultats des travaux du comité interministériel de la sécurité routière du 11 février 1987 qui, aussi bien sur le contrôle des véhicules, l'analyse des facteurs d'accidents effectués à partir des enquêtes « R.E.A.G.I.R. » que sur l'expérience de la conduite accompagnée confirment le bien-fondé des décisions antérieures.

Le 9^e plan fixait à 30 p. 100 en cinq ans la réduction du nombre de tués. Si cet objectif demeure celui du gouvernement auquel vous appartenez, monsieur le garde des sceaux, pourquoi alors n'avoir pas profité de ce moment pour engager une réflexion sur l'ensemble des problèmes de la sécurité routière, s'interroger, par exemple, sur le fait que 60 p. 100 des accidents se produisent sur le réseau départemental, examiner pourquoi les accidents et blessés de la circulation sont plus de la rue que de la route, tout en remarquant que les accidents de la route sont plus graves, souhaiter une meilleure application d'une réglementation renforcée et renouvelée, apprécier les moyens nécessaires à l'amélioration des infrastructures pour réduire, par exemple, comme le préconisent nos collègues MM. Barnier et Fuchs, le nombre des passages à niveau, doter la France d'un réseau

routier moderne et sûr, traiter en priorité les points dangereux, les dénivellements de carrefours, les créneaux de dépassement, le doublement des routes ?

Nous aurions pu, alors, procéder à un examen approfondi des facteurs d'accidents à partir des enquêtes « R.E.A.G.I.R. » et déterminer ensemble les mesures nécessaires à une grande campagne d'information et de sensibilisation où chacun doit se sentir concerné.

Un autre rendez-vous devra donc être fixé à tous ceux qui attendent le renforcement des mesures déjà engagées. Nous serons présents à ce débat pour rappeler que rien ne peut être fait sans une véritable prise de conscience de tous les usagers de la route, que toute action déterminante passe, d'abord, par la formation des conducteurs, mais aussi, peut-être et surtout, par l'éducation de nos jeunes. Oui, il faudra un autre rendez-vous pour ne pas ignorer que la prévention doit faire aussi l'objet de décisions unanimes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, il y a quelques mois, la disparition dans d'atroces souffrances d'une jeune fille charmante, pleine d'avenir, dont la petite voiture avait été percutée sur l'autoroute par le véhicule d'un conducteur en état d'ivresse - un conducteur qui, circonstance aggravante, exerçait la profession d'agent d'assurance - avait profondément ému l'opinion.

Vous avez vous-même, monsieur le garde des sceaux, demandé à l'encontre de ce chauffard l'application d'une peine exemplaire.

Au cours du week-end de Pâques, la liste des victimes de l'alcool au volant s'est encore - hélas ! - allongée. Il s'agit d'un véritable fléau social qu'il faut aujourd'hui combattre avec sévérité.

L'insécurité routière en France est telle qu'entre 1960 et 1986, 350 000 personnes ont péri dans des accidents de voitures. Cela veut dire qu'en vingt-six ans, c'est une ville comme Rennes qui a disparu dans « l'holocaste routier ».

Au moment où nous examinons les peines applicables aux chauffards ivres, reconnaissons que la législation destinée à lutter contre ce fléau pourrait être satisfaisante si l'application des textes par certains tribunaux était plus rigoureuse et surtout plus rapide.

Un conducteur en état d'ivresse est actuellement passible d'un mois à un an de prison et d'une amende de 500 à 15 000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement. L'article L. 1^{er} du code de la route dispose en outre que le coupable d'un homicide involontaire commis sous l'empire d'un état alcoolique est passible du double des peines prévues par les articles 319 et 320 du code pénal, soit d'un maximum de quatre ans de prison et d'une amende d'un montant maximal de 60 000 francs.

Et pourtant ! Le responsable de la mort de la jeune Anne Cellier, que j'évoquais au début de mon propos, n'a été condamné qu'à un an de prison avec sursis et cette peine, après que vous eûtes fait appel *a minima*, monsieur le garde des sceaux, a été purement et simplement confirmée par la cour d'appel de Versailles.

Une étude réalisée en 1983 a fait apparaître que 20 p. 100 seulement des conducteurs en état d'ivresse, coupables d'homicides involontaires, avaient été condamnés à des peines de prison ferme, et 6 p. 100 seulement en ce qui concerne les responsables de blessures involontaires.

C'est pourquoi, les actions de prévention continuant à être scrupuleusement assurées par les services de la sécurité routière - mais cela, monsieur le garde des sceaux, n'est pas de votre ressort - il est aujourd'hui urgent, dans l'intérêt de notre société, de prendre des mesures plus dissuasives.

Le projet de loi que vous nous présentez et qui envisage de doubler les peines maximales actuellement prévues par l'article L. 1^{er} du code de la route va dans le bon sens, puisqu'il accroît la répression prévue à l'égard de ceux qui, par des comportements inadmissibles, mettent en jeu la vie des autres usagers de la route.

Ce texte permettra en outre d'utiliser la procédure de comparution immédiate, même lorsque le délit ne sera pas flagrant, puisque, en application de la loi du 9 septembre 1986 - que nous sommes fiers d'avoir votée - le champ d'application de la comparution immédiate s'applique à partir des

délits passibles au minimum de deux ans d'emprisonnement. Le texte que vous nous soumettez répond donc, sur ces deux points, à un vœu unanime de notre société.

Je ne vois pas davantage d'inconvénients, au contraire, aux amendements proposés par la commission des lois et qui permettront au juge de décider, à titre de peine complémentaire, la confiscation du véhicule ou son immobilisation en cas de récidive, non plus d'ailleurs qu'aux amendements qui prévoient l'aggravation des peines en cas de délit de fuite ou de refus de se soumettre à l'alcooltest.

J'observe cependant que le droit actuel permet déjà au juge de prendre en compte toutes les circonstances aggravantes et d'appliquer des peines allant le cas échéant au-delà des maxima prévus. Je constate d'ailleurs - et c'est heureux - que le juge n'hésite pas, quelquefois, à recourir à la qualification de circonstance aggravante.

Je m'interroge davantage, en revanche, sur l'éventuelle suppression par la loi du sursis, qui constitue l'un des principes de base de notre droit.

M. Michel Sapin. C'est exact !

M. Gilbert Gantier. Que l'on m'entende bien : je ne milite nullement pour que les tribunaux soient indulgents envers les chauffards, bien au contraire...

M. Michel Sapin. Nous non plus !

M. Gilbert Gantier. ... mais je crois que notre démocratie repose sur des fondements juridiques qu'il ne faut pas remettre en cause même s'ils permettent parfois, hélas ! à des coupables d'échapper à une juste peine.

M. Michel Sapin. Vous avez raison !

M. Gilbert Gantier. Quelles que soient la douleur et la colère - que je comprends et que je partage - des familles récemment endeuillées, il me semble que le législateur ne doit pas dévier des principes démocratiques qui font la grandeur de notre droit, faute de quoi la porte serait entrouverte demain, par le biais de ce précédent, pour de moins nobles causes, à une introduction de l'arbitraire dans des domaines infiniment plus contestables.

Je joindrai ma voix à celles de tous nos collègues qui demandent aux tribunaux d'appliquer aux chauffards la loi, toute la loi, dans toute sa rigueur, et grâce à vous, monsieur le garde des sceaux, dans une rigueur légitimement aggravée. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

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

M. Jean-Pierre Sueur. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, nous voici donc, au lendemain d'un nouveau week-end pascal meurtrier, au terme de la discussion générale sur le projet de loi réprimant l'alcoolisme au volant.

Ma tendance naturelle serait de rappeler, comme la plupart de mes collègues, que 40 p. 100 des 250 000 accidents corporels constatés en 1985 étaient dus à l'absorption excessive d'alcool, et que l'on déplore chaque année près de 5 000 victimes, trop souvent innocentes, de l'alcoolisme au volant.

Ma tendance naturelle serait de rappeler que la légèreté, l'inconscience en la matière s'appellent criminalité et que la rigueur, la fermeté et la sévérité sont nécessaires.

Ma tendance naturelle serait de citer des phrases comme celle de M. Claude Cellier, que publie un journal d'aujourd'hui : « Notre détresse et notre indignation sont nourries par la banalisation des drames quotidiens de la route provoqués par des chauffards irresponsables, dont presque la moitié conduisent sous l'emprise de l'alcool. »

J'ai dit quelle serait ma tendance naturelle. Mais tous les discours que je viens de rappeler n'ont de sens que si l'on refuse l'ambiguïté et l'hypocrisie. Or, mes chers collègues, il y a une hypocrisie de la société tout entière face à cette question de l'alcoolisme au volant, car si nous savons que l'alcool au volant est un drame, nous savons bien aussi qu'il est très souvent - trop souvent - l'objet de sourires complices, de plaisanteries et que, trop souvent, on ne le prend pas vraiment au sérieux.

Il est bien beau de voter des lois - et nous voterons celle qui nous est proposée. Encore faut-il qu'elles soient appliquées. Or je me souviens d'avoir été le rapporteur d'un projet de loi qui traitait déjà de ce sujet. Il s'intitulait « projet de loi portant diverses dispositions d'ordre social » et il est devenu la loi du 17 janvier 1986, qui a renforcé considéra-

ment les mesures administratives susceptibles d'être prises à l'encontre des personnes conduisant sous l'emprise de l'alcool.

Vous avez indiqué, monsieur le garde des sceaux, que vous affecteriez des crédits à l'achat d'éthylotests et d'éthylomètres. Mais je lis dans le rapport de M. Delattre, à la page 9, que « à l'heure actuelle, seulement de 3 à 5 p. 100 des équipements prévus sont réalisés ». Quelles mesures allez-vous donc prendre, non seulement pour qu'il y ait des dotations financières suffisantes, mais encore pour que l'on dépasse les lourdeurs qui, selon M. le rapporteur - je ne sais ce qu'il en est exactement - tiennent aux procédures de passation des marchés publics et qui font qu'une loi votée n'est pas encore appliquée parce que le matériel n'est pas disponible sur le terrain ?

J'ajoute, après mon collègue Jacques Mahéas, que l'on ne peut, lorsque l'on se rappelle le budget qui a été voté dans cette assemblée, s'empêcher de comparer certains discours que nous avons entendus avec la diminution des crédits consacrés à la lutte contre l'alcoolisme. Si l'on croit en ces discours, comment peut-on accepter que les crédits aient diminué de 3,3 p. 100 dans le budget de 1987 pour ce qui concerne les structures de lutte contre l'alcoolisme et de 0,8 p. 100 pour ce qui concerne les interventions ponctuelles ?

M. Michel Sapin. Très juste !

M. Jean-Pierre Sueur. De plus, si l'on ne mène pas une action en profondeur depuis l'école, une action de prévention, si l'on ne s'évertue pas à faire en sorte que ceux qui ont été condamnés ne récidivent pas, les efforts seront vains.

Il faut donc penser à la réinsertion et mettre en œuvre des mesures comme celle que présentait tout à l'heure mon collègue Michel Sapin : les travaux d'intérêt général constituent en effet une innovation qui peut, bien plus encore que la prison - surtout après ce qui a été dit tout à l'heure sur l'application des peines en vigueur ou des futures peines - favoriser cet effort nécessaire d'éducation, de prévention et de réinsertion.

S'agissant de la publicité, j'ai écouté avec beaucoup d'attention le débat qui a suivi l'intervention de mon collègue M. Schwartzberg et qui a consisté à opposer le décret de mars 1986 à celui de janvier 1987. Je ne voudrais pas rouvrir ce débat, mais je tiens à dire avec force que si une majorité peut se dégager dans cet hémicycle pour s'opposer à l'hypocrisie, pour refuser d'un côté de prendre des mesures de rigueur et de l'autre d'ouvrir les vannes à un flux publicitaire important sur les chaînes de radio et de télévision, elle aura l'occasion de se rassembler en votant les amendements qui seront présentés à ce sujet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mes chers collègues, j'espère qu'au-delà des discours de circonstances - et il ne doit pas y en avoir sur un sujet aussi dramatique - il y aura un rassemblement important dans cet hémicycle pour dire oui à la lutte contre l'alcoolisme au volant, tout en s'en donnant les moyens, qu'il s'agisse des moyens financiers à dégager dans le futur budget, des moyens pour appliquer tous les textes en vigueur et les textes nouveaux, ou des moyens pour mettre en œuvre les travaux d'intérêt général, la formation, l'éducation, la prévention, bref, des moyens pour rompre enfin avec l'ambiguïté et l'hypocrisie. J'espère, oui, que nous serons nombreux à refuser cette publicité à la radio et à la télévision ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Mesdames, messieurs, si je n'avais pas eu conscience en venant ici de l'ampleur du problème et du drame humain qu'il représente pour nombre de personnes dans notre pays, toutes les interventions qui ont été prononcées cet après-midi m'y auraient assurément incité. Je pense en particulier à celle de M. Fuchs, laquelle était singulièrement émouvante quand on songe à la façon dont il a été personnellement frappé.

Je vais m'efforcer de répondre à chacun d'entre vous, en reprenant les principaux points évoqués. Je vous demande toutefois de m'excuser si j'en oublie.

Le Gouvernement n'a pas voulu ouvrir un débat sur la sécurité routière. Pourtant, nombre d'orateurs ont fait cet après-midi comme si cela avait été le cas. M. Méhaignerie, qui regrette de ne pas pouvoir participer au débat d'aujourd-

d'hui, en raison de certaines circonstances, m'a toutefois confirmé qu'il a l'intention d'avoir avec vous ce débat sur la sécurité routière. Par conséquent, il ne reste plus qu'à prendre rendez-vous.

Il s'agit dans mon esprit, puisque c'est moi qui en ai pris l'initiative et qui l'ai élaboré, d'un texte de portée limitée. Il ne prétend absolument pas être autre chose que ce qu'il est.

Ce n'est assurément pas une réforme complète du code de la route, comme l'aurait voulu M. Georges-Paul Wagner.

Ce n'est pas non plus l'esquisse d'une politique de lutte contre l'alcoolisme comme tant d'entre vous l'ont souhaité, notamment MM. Schwartzberg, Mahéas, Barrot et Mme d'Harcourt. Du reste, une telle politique ne relève pas de ma responsabilité, mais de celle de mon collègue des affaires sociales qui m'en voudrait certainement si j'empiétais sur son domaine.

Ce n'est pas non plus un texte destiné à lutter contre la drogue, madame d'Harcourt. Je peux néanmoins vous indiquer qu'un groupe d'études a été constitué pour réfléchir au problème que vous avez posé. La question est de savoir si l'on peut étendre aux drogués les mesures qui sont proposées aujourd'hui à l'encontre des alcooliques au volant.

Mme Florence d'Harcourt. C'est vrai !

M. le garde des sceaux. Ce n'est pas non plus un texte tendant à définir une politique de prévention en matière routière. A cet égard, je tiens cependant à indiquer que le Gouvernement a décidé il y a quelques semaines, au cours d'un comité interministériel auquel j'assistais, de prendre en cette matière des mesures qui sont toutes de caractère préventif. Elles sont connues et je pense qu'elles seront efficaces.

Comme l'a souligné fort bien M. Clément, c'est un texte de portée psychologique, essentiellement destiné à dissuader. Il a pour objet d'essayer de changer les mentalités, les comportements - et, dans mon esprit, cela concerne non seulement les conducteurs mais aussi les magistrats.

A mon avis, c'est un bon texte puisque, si j'ai bien compris, tout le monde va le voter. Je dirai simplement à l'opposition de faire attention de ne pas mélanger son approbation avec trop de critiques parce que, à ce moment-là, elle risquerait de se déjouer. Cependant, je lui indique tout de suite que je me réjouis de la voir approuver ce texte.

Il s'agit, en effet d'un texte nécessaire.

Tout à l'heure, M. Wagner me suggérerait de m'en remettre simplement, en la matière, aux instructions, voire aux réquisitions que je pourrais adresser aux parquets. Or dix circulaires leur ont déjà été transmises et pourtant elles se sont révélées insuffisantes puisque les juges, dans certains cas, manifestent une certaine indifférence. De plus, ce qui me paraît plus grave, ce sont les disparités de jugement auxquelles on assiste suivant les juridictions, car elles ont un effet détestable en matière de dissuasion. Cette situation implique, par conséquent, une remise en ordre et la recherche d'une certaine uniformité. Pour cela, il fallait marquer une orientation qui manifestât un infléchissement, ce qui ne pouvait se faire que par la voie solennelle d'une loi.

Cette loi est devant vous ; il ne vous reste plus maintenant qu'à l'adopter !

C'est aussi un texte efficace sur le plan judiciaire.

J'ai beaucoup insisté tout à l'heure sur ce qui en faisait pour moi l'élément essentiel : la possibilité de recourir à la procédure de comparution rapide. Cette procédure, que vous avez bien voulu instaurer l'année dernière, commence, d'après tous les renseignements que je recueille, à porter ses fruits, surtout dans les grandes et moyennes juridictions, mais, hélas un peu moins dans les petites, faute de magistrats suffisamment nombreux.

C'est aussi un texte d'équilibre et un texte de mesure qui témoigne du même état d'esprit que celui qui a inspiré la plupart des textes que je vous ai présentés. Et je partage tout à fait l'avis de M. Clément lorsqu'il déclare qu'il ne faut pas céder à un mouvement d'opinion, laquelle met aujourd'hui l'accent sur cette affaire. Certes, il convient de s'en réjouir, car il s'agissait d'un problème qu'il fallait traiter, mais on ne doit pas tomber non plus dans l'excès inverse et passer d'un bord à l'autre. N'oublions pas qu'en cédant, on risquerait de porter atteinte, d'une façon ou d'une autre, au respect nécessaire des libertés. En la matière, nous devons trouver le juste milieu et j'espère l'avoir trouvé. Je souhaite donc que l'Assemblée ne « déborde » pas trop le projet du Gouvernement et qu'elle s'en tienne à cette juste mesure.

L'équilibre, c'est une sanction diversifiée. Du reste M. Sapin s'est réjoui de cette volonté de diversification, qui est la marque de ma politique en ce qui concerne la conception de la peine. Cette diversification apparaît d'ailleurs dans les amendements relatifs à la confiscation et au travail d'intérêt général que, naturellement, j'approuve.

Je vous rappelle que j'ai été le premier à évoquer la possibilité d'envoyer dans les hôpitaux les conducteurs pris en état d'ébriété. Mais, à ce moment-là, j'ai surtout entendu des éclats de rire...

M. Jacques Mahéas. Pas chez nous !

M. le garde des sceaux. ...et constaté une certaine ironie de la part de la presse. Je me réjouis donc de voir qu'aujourd'hui tout le monde reprend cette idée.

S'agissant du travail d'intérêt général, qui constitue un bon intermédiaire entre la prison et le sursis, il faut bien prendre en compte, ce que M. Gonelle a d'ailleurs fait remarquer, le fait qu'il s'agit nécessairement d'une peine contractuelle, puisqu'on ne peut pas imposer un travail à qui ne veut pas le faire, et on peut d'autant moins l'imposer si cette personne en est physiquement incapable.

J'en viens maintenant aux aspects de ce texte qui ont été contestés. Les critiques portent essentiellement sur deux points.

Certains d'entre vous se sont demandé si la peine prévue par le projet du Gouvernement est suffisante dans la mesure où elle laisse une large marge d'appréciation aux juges et nombre d'entre vous semblent se rallier à l'idée d'une « peine plancher ». Nous aurons l'occasion d'en débattre tout à l'heure, puisque la commission a présenté à ce sujet un amendement auquel elle semble tenir beaucoup, mais je tiens déjà à vous dire que, sur le plan plus général de l'orientation future de la justice, je suis assez favorable à la fixation de certaines limites à la grande liberté dont dispose actuellement le juge dans ses décisions. Cependant, je ne suis pas sûr que ce soit forcément la bonne solution dans le cadre du texte dont nous discutons aujourd'hui.

L'autre point contesté - et qui a bien sûr été évoqué sur tous les bancs -, est celui de la publicité. Défenseur ici d'un texte contre l'alcoolisme, il ne me serait évidemment pas possible de me féliciter de soutenir une politique qui instaure et étende la publicité. Ce que je peux vous dire, c'est que le Gouvernement l'a si bien compris qu'il est prêt à donner satisfaction au vœu de sa majorité en s'engageant à retirer, d'une façon ou d'une autre, au cours de la session, la décision qui avait été prise. Cela pourra se faire, je pense, dans le cadre d'un texte plus approprié que celui dont nous discutons aujourd'hui et qui sera à déterminer. Mais l'engagement sera pris et tenu dans le cours de la session ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

En donnant satisfaction à la majorité sur ce point, je peux la donner à tous et, par conséquent, ouvrir la voie à l'adoption en fin de soirée - le moins tard possible (*Sourires*) - d'un texte véritablement consensuel. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. le président. La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion de l'article unique 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.

La parole est à M. Henri Cuq.

M. Henri Cuq. Monsieur le président, je demande, au nom de mon groupe, une suspension de séance d'un quart d'heure environ.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures trente-cinq, est reprise à dix-huit heures cinquante-cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous abordons la discussion des articles additionnels avant l'article unique.

Avant l'article unique

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, nos 35, 10 rectifié, 32 et 34, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 35, présenté par M. Jacques Barrot, est ainsi rédigé :

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

« 1. - L'article 17 de la section II du chapitre II du titre I du code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme est complété par les dispositions suivantes :

« La publicité pour les boissons contenant plus de 1° d'alcool est interdite en dehors de la presse écrite qui n'est pas destinée à la jeunesse. La publicité autorisée est limitée à l'indication de la dénomination et de la composition du produit, le nom et l'adresse du fabricant, des agents et dépositaires.

« Le conditionnement ne pourra être reproduit que s'il comporte exclusivement les indications autorisées ci-dessus.

« Quand les éléments caractéristiques des publicités pour les boissons alcooliques, notamment la marque, la dénomination, les graphismes ou les couleurs déposées, sont utilisés dans une publicité, cette dernière est soumise aux dispositions régissant la publicité pour les boissons alcooliques. Il est interdit d'utiliser ces éléments dans des activités de parrainage.

« Ces dispositions s'appliquent à tous les modes de communication, en particulier aux émissions transmises par voie hertzienne à partir du territoire français ou destinées au public français.

« II. - L'article 18 du même code est supprimé. »

L'amendement n° 10 rectifié, présenté par MM. Asensi, Ducoloné, Moutoussamy et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

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

« Il ne peut être fait de propagande ou de publicité en faveur des boissons alcoolisées par des émissions de radiodiffusion ou de télévision, par des enregistrements ou par voie de télédistribution. »

L'amendement n° 32, présenté par M. Sapin et M. Schwartzberg, est ainsi rédigé :

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

« L'article L. 17 du code des débits de boissons est complété par l'alinéa suivant :

« Sont en outre interdits, à la radio et à la télévision, les messages publicitaires en faveur des boissons alcooliques. »

L'amendement n° 34, présenté par Mme d'Harcourt et Mme Boutin, est ainsi rédigé :

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

« Toute publicité ou encouragements à consommer des boissons alcoolisées et quel qu'en soit le degré d'alcool sont interdits sur les ondes de radiodiffusion et de télévision. »

La parole est à M. Jacques Barrot, pour soutenir l'amendement n° 35.

M. Jacques Barrot. Monsieur le garde des sceaux, j'ai bien entendu pris acte de ce que vous avez déclaré tout à l'heure et de vos engagements très fermes. Vous me permettrez néanmoins d'expliquer ce qui m'a guidé dans la rédaction de cet amendement. Celui-ci, au demeurant perfectible, s'efforce de réglementer avec la sagesse nécessaire et l'efficacité souhaitable la publicité concernant les boissons.

Il s'appuie sur les principes suivants.

D'abord, la loi doit être identique pour toutes les boissons contenant de l'alcool ; je me suis expliqué sur ce point tout à l'heure.

Ensuite, le message publicitaire doit se limiter à des informations qui ne doivent pas valoriser les boissons contenant de l'alcool en les associant à d'autres notions. En fait, il faut distinguer entre les supports de communication, qui s'imposent à tous les publics, enfants inclus - c'est le cas notamment de la télévision - et ceux qui visent un public défini, excluant les enfants, telles la publicité adressée personnellement à un adulte ou la presse écrite pour adultes. Il faut bien

distinguer ces deux groupes de support afin d'éviter que la loi ne soit tournée par des méthodes dont le développement actuel prouve l'efficacité.

Vous allez également vous prononcer sur les amendements que nos collègues ont rédigés. Un certain délai est peut-être souhaitable pour rédiger un amendement permettant à notre législation de satisfaire aux normes de la Communauté européenne et de régler l'ensemble du problème, afin d'être assurée d'une certaine pérennité. Je déciderai donc ultérieurement si je maintiens ou si je retire cet amendement. Mais je tenais à le défendre, afin de montrer que nous avons réfléchi à ce difficile problème, qu'il faut, vous l'avez admis, régler sans retard.

M. le président. La parole est à M. François Asensi, pour défendre l'amendement n° 10 rectifié.

M. François Asensi. Cet amendement nous permet de reparrer de la publicité télévisée.

Ce matin, j'avais déposé, au nom des commissaires communistes, un amendement qui a été rejeté par la commission des lois au motif qu'il était mal rédigé et qu'il pouvait ne pas recouvrir, en interdisant la publicité à la télévision en faveur des boissons alcoolisées, tout le domaine que nous souhaitons viser.

Cependant, indépendamment de la remarque de forme formulée par les commissaires, je n'avais pas observé dans l'assistance le moindre frémissement sur le fond du problème. Dans ces conditions, nous avons rectifié notre amendement et repris exactement les termes des dispositions de la loi du 9 juillet 1976, dite « loi Veil », relative à la lutte contre le tabagisme.

Pour ce qui concerne le groupe communiste, cette position a le mérite d'être cohérente. Vous ferez justice aux parlementaires communistes, mes chers collègues, en reconnaissant qu'ils défendent en toutes circonstances une position qui est pour eux une position de principe.

Nous avons combattu le gouvernement précédent lorsqu'il a décrété qu'il fallait autoriser la publicité à la télévision. Notre position n'a pas changé et, je le répète, nous sommes en cela cohérents. Ainsi, nous demandons aujourd'hui au Gouvernement de prendre des dispositions concernant la publicité en faveur des boissons alcoolisées.

Moi aussi, j'ai pris acte des propos de M. le garde des sceaux. De ces propos, je me félicite. Je me réjouis également du fait que, depuis ce matin, sur tous les bancs de l'Assemblée, de nombreux députés ont manifesté une volonté d'agir en ce domaine et de proposer des mesures tendant à interdire la publicité en faveur des boissons alcoolisées à la radio et à la télévision.

Quoi qu'il en soit, le groupe communiste maintient son amendement et il demande, pour sa mise aux voix, un scrutin public.

M. le président. La parole est à M. Roger-Gérard Schwartzberg, pour soutenir l'amendement n° 32.

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Je prends acte, moi aussi, des paroles qu'a prononcées tout à l'heure M. le garde des sceaux et qui sont marquées par la sagesse. Il s'est engagé à retirer, pendant la présente session, la décision autorisant T.F. 1 à diffuser de la publicité en faveur de certaines boissons alcoolisées.

Par souci de cohérence entre le texte qui nous est aujourd'hui soumis et la reconnaissance du caractère nocif de la publicité en faveur de certaines boissons, nous considérons que le retrait du décret du 27 janvier 1987, qui a autorisé cette publicité, est une bonne mesure.

Ainsi que les commissaires socialistes l'ont annoncé ce matin en commission des lois, nous maintenons notre amendement car nous estimons, comme le proverbe nous l'enseigne, qu'il ne faut pas renvoyer à demain ce que l'on peut faire le jour même.

Il nous semble donc préférable d'adopter, à l'occasion de l'examen du projet de loi que nous soumet M. Chalandon, une disposition législative annexe permettant d'aboutir au résultat que nous recherchons.

M. le président. La parole est à Mme Florence d'Harcourt, pour défendre l'amendement n° 34.

Mme Florence d'Harcourt. Cet amendement va dans le même sens que celui de M. Barrot. Je le retirerai avec l'accord de Mme Boutin, qui l'a présenté avec moi, puisque

M. le garde des sceaux nous a donné l'assurance qu'il examinerait la façon de nous donner satisfaction à l'occasion d'un débat ultérieur.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les quatre amendements, n^{os} 35, 10 rectifié, 32 et 34 ?

M. Francis Delattre, rapporteur. Monsieur le président, la commission n'a pas eu à examiner ces amendements.

Au cours de la discussion générale, ce problème a pourtant été évoqué. Nous référant à ce qu'a indiqué M. le garde des sceaux, nous ne pourrions que proposer à l'Assemblée de rejeter les quatre amendements en question.

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

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement approuve la position manifestée de façon unanime par l'Assemblée. Je rappelle que cet accord apparaissait d'ailleurs en filigrane dans l'émission *L'Heure de vérité* consacrée à M. le Premier ministre, il y a quelques semaines. Ceux qui l'ont vue se rappelleront que la déclaration faite par celui-ci à ce sujet laissait présager la décision qui serait aujourd'hui communiquée à l'Assemblée.

Le Gouvernement demande cependant le retrait des quatre amendements, et pour deux raisons : en premier lieu, le code de la route n'offre pas le meilleur cadre pour une disposition concernant la publicité en faveur des boissons alcoolisées ; en second lieu, le Gouvernement, qui réfléchit sur la question, est d'avis qu'il est préférable de préparer un texte plus élaboré, qui devra se loger, comme il convient, dans le code des débits de boissons.

En contrepartie de ce retrait, le Gouvernement s'engage donc à déposer, au cours de la présente session, un amendement à tel ou tel texte, très vraisemblablement à un D.D.O.S.

Compte tenu de cet engagement, j'espère que les amendements qui viennent d'être défendus seront retirés par leurs auteurs.

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

M. Jacques Barrot. Pour avoir travaillé très sérieusement sur ce problème, je reconnais que nous ne devons pas laisser passer une occasion d'avoir en la matière une législation qui soit suffisamment précise. Sans excès d'immodestie, je ferai d'ailleurs observer que mon amendement va plus loin que ceux de mes collègues car il comporte des indications particulières sur les messages publicitaires qui resteront autorisés. Néanmoins, je le retire, car je pense qu'il est souhaitable de s'accorder un délai. Le Gouvernement va donc revenir devant nous avec un texte, en nous permettant, dans quelques semaines, de faire une œuvre législative plus complète.

Bien sûr, je souhaite que l'ensemble des auteurs des autres amendements adoptent, dans la mesure où ils le jugeront possible, la même démarche que la mienne, compte tenu du fait que ce problème semble avoir fait l'unanimité dans cette assemblée, ce dont je me réjouis.

Mais, monsieur le garde des sceaux, ce délai ne saurait pour autant être synonyme de retard ou d'atermoiement. C'est parce que vous avez été très net dans vos réponses que, en conscience, je puis retirer mon amendement, en souhaitant que, dans quelques semaines, l'Assemblée nationale adopte un texte complet répondant bien à cette importante question qui commande largement l'avenir de notre jeunesse, et même de notre pays qui doit progressivement se débarrasser de ce démon qu'est l'alcoolisme.

M. le président. L'amendement n^o 35 est retiré.

Monsieur Asensi, retirez-vous votre amendement n^o 10 rectifié ?

M. François Asensi. Je suis désolé de ne pas aller dans le sens du consensus, mais puisque nous discutons d'un projet de loi tendant à réprimer l'abus de l'alcool au volant, il me semble évident que la question du prosélytisme de l'alcool à la radio et à la télévision doit être évoquée.

Or, si je prends acte de l'engagement de M. le garde des sceaux, je ne peux m'empêcher de penser qu'il s'agit aussi d'une décision d'opportunité. Dans ces conditions, comme le parti communiste français a toujours défendu en la matière une position de principe cohérente, nous maintenons notre amendement et confirmons notre demande de scrutin public.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 10 rectifié.

Je suis saisi par le groupe communiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le Palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	363
Nombre de suffrages exprimés	363
Majorité absolue	182
Pour l'adoption	35
Contre	328

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

L'amendement n^o 32 est-il maintenu, monsieur Schwartzberg ?

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Nous souhaitons maintenir cet amendement, qui est un amendement non pas au code de la route, monsieur le garde des sceaux, mais au code des débits de boissons, auquel vous avez vous-même fait référence.

M. Barrot a indiqué qu'il souhaitait qu'il n'y ait aucun retard. Nous pensons, quant à nous, qu'il vaut mieux passer à l'acte dès aujourd'hui en votant notre amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 32.

Je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le Palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	572
Nombre de suffrages exprimés	572
Majorité absolue	287
Pour l'adoption	246
Contre	326

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Puis-je considérer, madame d'Harcourt, que votre amendement est retiré ?

Mme Florence d'Harcourt. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n^o 34 est donc retiré.

MM. Asensi, Ducoloné, Moutoussamy et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n^o 11, ainsi libellé :

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

« Après l'article 2-6 du code de procédure pénale est inséré un article 2-7 ainsi rédigé :

« Art. 2-7. - Les associations régulièrement déclarées depuis au moins cinq ans à la date des faits qui se proposent, par leurs statuts, d'agir contre les accidents de la circulation routière et d'assister ceux qui en sont victimes et leurs familles, peuvent exercer les droits de la partie civile contre les auteurs des délits routiers réprimés par les articles 319, 320 et 63 du code pénal, notamment lorsque les articles L. 1 ou L. 2 et L. 15 du code de la route leur sont applicables. »

La parole est à M. François Asensi.

M. François Asenel. Par notre amendement, nous proposons de reconnaître les droits de la partie civile aux associations œuvrant contre les accidents de la route et assistant les victimes.

Je rappelle que ces droits sont déjà reconnus à de nombreuses autres associations en matière de crime contre l'humanité, de lutte contre le racisme, les violences sexuelles, l'enfance martyrisée.

Le fléau qu'est l'insécurité routière nous paraît commander cette extension qui, outre son aspect pratique, concrétiserait la reconnaissance par le législateur de l'action de ces associations.

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

M. Francis Delettra, rapporteur. La commission ne nie pas l'intérêt pour les associations de participer au débat qui peut avoir lieu dans le pays sur un aspect aussi sensible, mais il ne lui est pas apparu comme une bonne chose d'ouvrir aux associations qui sont visées dans l'amendement cette possibilité de se porter partie civile dans des procès qui, bien souvent, relèvent de personnes privées.

Certes, dans notre droit actuel, certaines associations peuvent se porter partie civile, mais il s'agit, en général, d'associations qui luttent contre le racisme et les crimes contre l'humanité. A mon avis, et la commission m'a suivi, cette possibilité doit conserver un caractère un peu exceptionnel et ne pas donner lieu à une banalisation. Ce serait regrettable et probablement contraire aux principes généraux de notre droit. J'ajoute que le code de la route n'est pas forcément non plus le domaine idéal de notre droit pour intégrer une disposition aussi nouvelle.

Pour l'ensemble de ces raisons, la commission a émis un avis défavorable et rejeté l'amendement.

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

M. la garde des sceaux. Le Gouvernement est contre l'amendement et je souhaite expliquer en détail les raisons pour lesquelles il adopte cette position.

La constitution de partie civile par la victime directe de l'infraction répond à deux objectifs : lui permettre d'obtenir réparation de son préjudice ; mettre en mouvement l'action publique en cas d'abstention du ministère public.

Dans certains cas spécifiques, le législateur, effectivement, a habilité certaines associations à se constituer partie civile.

Cette habilitation est dérogoratoire au droit commun. Elle doit donc être justifiée par des nécessités particulières et, notamment, combler des lacunes dans la répression.

Elle est destinée à combattre l'inaction du ministère public qui peut estimer inopportun de poursuivre d'office les auteurs de certaines catégories d'infractions, soit parce que les faits commis ne causent pas nécessairement un préjudice direct à des victimes identifiées, mais un préjudice à un intérêt général d'une nature spéciale - je pense, par exemple, au racisme, à la Résistance - soit parce qu'elles constituent des violations d'une législation technique, comme l'est la protection de la nature, bien connue de certains groupements.

L'habilitation peut aussi être destinée à autoriser la substitution de l'association à la victime directe de l'infraction qui, pour des raisons diverses, s'abstient souvent de se constituer elle-même parce qu'elle est trop isolée ou démunie pour agir seule en justice et dénoncer l'auteur des faits ou encore parce qu'elle craint les éventuelles représailles qui pourraient être exercées à son encontre par ce dernier.

Or, si l'on regarde le domaine qui est le nôtre aujourd'hui, celui de la circulation routière, aucune raison particulière de la nature de celles qui viennent d'être exposées ne milite en faveur de l'amendement proposé.

Le ministère public est nécessairement avisé de toute infraction ayant causé des dommages corporels : un procès-verbal est établi systématiquement par les enquêteurs, qui le transmettent obligatoirement au parquet. Les procureurs de la République n'hésitent pas à engager des poursuites d'office contre les auteurs de délits routiers, et des circulaires leur ont appelé à plusieurs reprises qu'il convenait d'exercer une ferme répression de cette catégorie d'infractions.

Les victimes elles-mêmes, très généralement, portent plainte ou se constituent partie civile, même dans les cas où une proposition raisonnable de transaction leur a été faite par les compagnies d'assurances.

C'est pourquoi la constitution de partie civile des associations en matière de délinquance routière n'améliorerait nullement la protection des victimes sur le plan judiciaire et pourrait aussi poser des problèmes juridiques, car la nature de leur préjudice apparaît bien imprécise. Au surplus, elle risquerait d'aggraver inutilement l'encombrement des tribunaux.

Par conséquent, il vaut mieux, sur le plan de l'intérêt général, que ce type d'associations continue à favoriser et à développer des actions tendant à la sensibilisation de l'opinion et à une meilleure prise de conscience de leurs responsabilités par les automobilistes.

Le Gouvernement demande à l'Assemblée de voter contre l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Jacques Mahéas contre l'amendement.

M. Jacques Mahéas. Si le groupe socialiste comprend bien le souci d'aider les familles qui se trouvent dans des situations désespérées, il ne votera pas l'amendement compte tenu des arguments techniques qui ont été donnés, tout en souhaitant que les associations en question bénéficient, pour aider les victimes, de l'appui des pouvoirs publics.

Nous nous abstenons.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11.

Je suis saisi par le groupe communiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le Palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?..

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	569
Nombre de suffrages exprimés	355
Majorité absolue	178
Pour l'adoption	32
Contre	323

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Article unique

M. le président. « Article unique. - Au I et au II de l'article L. 1^{er} du code de la route, les mots : " d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 à 15 000 F " sont remplacés par les mots : " d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de 2 000 à 30 000 F. »

Personne ne demande la parole ?..

Je mets aux voix l'article unique.

(L'article unique est adopté.)

M. le président. Nous abordons l'examen des articles additionnels après l'article unique.

Après l'article unique

M. le président. M. André et M. Emmanuel Aubert ont présenté un amendement, n° 33, ainsi rédigé :

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

« I. - Le quatrième alinéa du paragraphe I de l'article L. 1^{er} du code de la route est complété par la phrase suivante :

« En outre, si ce dernier le demande, il sera procédé, à ses frais, à une vérification au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques. »

« II. - Le dernier alinéa du paragraphe II du même article est complété par la phrase suivante :

« Les dispositions de la dernière phrase du quatrième alinéa du paragraphe I ci-dessus sont applicables. »

La parole est à M. René André.

M. René André. Les dispositions qui nous sont proposées se caractérisent par trois éléments essentiels : une aggravation significative des peines, une plus grande rapidité de comparution devant les tribunaux et l'instauration d'une peine incompressible.

Cette sévérité accrue est nécessaire et ne peut qu'être approuvée. Elle ne doit pas cependant porter atteinte aux principes généraux du droit. Elle doit également assurer le respect nécessaire des libertés, pour reprendre, monsieur le garde des sceaux, l'expression même que vous avez utilisée tout à l'heure.

La réalité du délit et sa constatation doivent être incontestables. Or l'usage exclusif des éthylomètres et des éthylotests pour mesurer le taux d'acoolémie ne permet pas, aux yeux de notre collègue M. Aubert et de moi-même, d'aboutir à un caractère incontestable ; surtout, il ne laisse aucune trace, aucune possibilité d'apporter une contre-preuve pourtant indispensable dans les cas limites de 0,80 gramme pour mille.

Le caractère incontestable, la possibilité de contre-preuve ne peuvent être assurés que par une analyse biologique médicale, une analyse du sang ainsi que par la conservation d'un échantillon pour un contrôle éventuel en cas de contestation.

L'amendement que notre collègue M. Aubert et moi-même déposons a justement pour objet de permettre à celui qui le demande de subir, à ses frais, une vérification au moyen d'analyses et d'examen médicaux, cliniques et biologiques.

C'est pourquoi, mes chers collègues je vous invite à voter cet amendement.

M. Emmanuel Aubert et M. Charles Revet. Très bien !

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

M. Francis Delattre, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement mais elle a donné un avis favorable au principe d'une disposition tendant à donner des garanties supplémentaires au prévenu, à ses frais, dans le cas où seraient contestés les résultats de l'éthylotest ou de l'éthylomètre.

A titre personnel, le rapporteur, suivi, je crois par M. le président de la commission des lois, donne donc un avis favorable à cet amendement.

La seconde partie de l'amendement étend cette possibilité au contrôle de l'état d'ivresse manifeste. Donc, il s'agit du même problème, et nous émettons également un avis favorable.

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

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement comprend bien le souci qui a animé les auteurs de cet amendement : Renforcer les droits de la défense est toujours un souci légitime. Je voudrais essayer de bien peser le pour et le contre.

L'adoption de cet amendement introduirait un élément de paralysie, de désordre, j'allais dire de pagaille dans le fonctionnement des contrôles des forces de l'ordre. En effet, si le Gouvernement prévoit de dépenser 250 millions de francs en trois ans pour équiper les forces de police, c'est bien pour accélérer les contrôles et les décisions administratives des préfets. Indiscutablement, appliquer cet amendement paralysera leur action : si l'interpellé est autorisé à faire appel à d'autres moyens de contrôle, notamment à demander une prise de sang, on entre dans un engrenage d'actes médicaux qui vont extraordinairement ralentir les procédures. D'abord, l'application de l'article L. 18-1 du code de la route sur le retrait immédiat du permis de conduire deviendra impossible - et je vous rappelle que cette disposition avait été votée à l'unanimité par l'Assemblée -, ensuite il faut redouter une démobilitisation des forces de l'ordre du fait qu'elles auront le sentiment d'une méfiance à l'encontre des contrôles qu'elles opéreront. Voilà le contre.

Le pour, maintenant. C'est l'idée que les appareils que l'administration a entre ses mains, l'éthylomètre et l'éthylotest, ne sont pas fiables. Or, ils sont homologués, ils sont contrôlés chaque année, et pratiquement tous les pays comparables aux nôtres les utilisent. Dans ces conditions, reconnaître au conducteur le droit de demander une analyse de sang complémentaire constitue-t-il un renforcement des droits de la défense ? Théoriquement, oui ; en fait, on peut en douter. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement, considérant qu'il y a plus de « contre » que de « pour », est défavorable à l'adoption de cet amendement.

M. Emmanuel Aubert. Je demande la parole.

M. le président. Exceptionnellement, monsieur Aubert, je vous la donne.

M. André Fanton. Pourquoi « exceptionnellement » ?

M. le président. Parce qu'en principe un seul orateur peut s'exprimer contre l'amendement ; et j'ai déjà un inscrit.

Cela dit, vous avez la parole, monsieur Aubert, mais je vous demanderai d'être bref.

M. Emmanuel Aubert. Cette affaire est importante parce qu'il s'agit tout de même des droits de la défense - il n'y en a pas là, dans le cas présent - et du respect des libertés.

L'argumentation que nous venons d'entendre est vraiment étonnante dans la bouche d'un garde des sceaux. Ainsi, vous êtes en train de vous fier exclusivement à un appareil dont vous déclarez que la fiabilité est certaine ! Or, dans tous les domaines, l'histoire technique et scientifique d'aujourd'hui, même dans le domaine atomique, est marquée par des insuffisances et des défaillances. Au moment même où l'Assemblée nationale tout entière est en train de durcir, à juste titre, les sanctions pour tout ce qui est alcoolisme et accidents de la route dus à l'alcoolisme, vous refusez donc tout recours à un interpellé, notamment dans les cas marginaux, en faisant confiance à un appareil - car ce ne sera toujours qu'un appareil - qui peut se déréglé. Car, et vous le savez bien, il est fréquent qu'un appareil soit déréglé. Les poids et mesures demandent des contrôles permanents. Selon votre texte, avec 0,79 gramme, on sera sauvé, et avec 0,81 gramme, on sera condamné, et, qui plus est, à une peine-plancher incompressible ? C'est totalement inadmissible !

Je crois donc, monsieur le garde des sceaux, que vous devez revoir cette position et accepter un compromis : ou bien admettez qu'un second test puisse être fait immédiatement avec un autre appareil, ce qui est possible et même très facile, ou bien prévoyez, dans les cas marginaux, une fourchette entre 0,8 gramme et 1 gramme, c'est-à-dire une marge de 20 p. 100.

Bien sûr, si quelqu'un a trois grammes d'alcool dans le sang, même un dérèglement de votre appareil n'entraînera pas de conséquences graves : l'interpellé sera certainement en état alcoolique. Mais que dire si l'écart est de 0,1 gramme ? Or cela peut tout changer dans la vie d'un homme et il faut tout de même savoir ce que représente 0,8 gramme. Je prétends donc que vous n'avez pas le droit, nous n'avons pas le droit de ne pas prévoir un garde-fou.

Je vous demande donc, monsieur le garde des sceaux, de considérer qu'il y a beaucoup plus de « pour » que de « contre » dans cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Sueur, contre l'amendement.

M. Jean-Pierre Sueur. Je voudrais intervenir contre l'amendement. Lorsque la mise en service des éthylomètres a été décidée, notamment dans le projet de loi qui a été discuté ici même en décembre 1985 et qui est devenu la loi du 17 janvier 1986, le problème s'est posé exactement dans les mêmes termes. Nous avions eu un long débat sur les arguments pour et les arguments contre à propos d'amendements du même type que celui dont nous discutons. A l'époque, le groupe socialiste avait adopté une position qui va dans le sens de celle que vient de définir M. le garde des sceaux.

Notre groupe maintient sa position, et pour deux raisons principales.

D'abord, dans la législation qui a été mise en place, il est question de l'éthylomètre, ainsi que du comportement de l'intéressé, et nous avions tous été conscients, lors de l'examen du texte, qu'il était important de laisser place au pouvoir d'appréciation de l'officier ou de l'agent de police judiciaire.

Ensuite, il nous semble que si l'on s'engage dans la voie qui nous est proposée, cela aboutira inéluctablement à la contestation de toutes les décisions prises à partir de mesures données par les éthylomètres, dans les heures qui suivront ou même plus tard.

L'adoption de cet amendement aurait donc pour effet d'ôter sa crédibilité et sa force à la législation en vigueur. Nous aurions alors des dispositions moins strictes, moins rigoureuses que cela semble nécessaire à tout le monde, si j'ai bien compris les propos tenus par les uns et les autres.

C'est pourquoi, notre groupe, conservant la position qu'il avait adoptée en 1985, votera contre cet amendement.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. A mon tour, je veux rappeler qu'il y a deux appareils : l'un avec affichage digital qui est sur la route et l'autre qui se trouve au commissariat. S'il y a des écarts entre les mesures qu'ils fournissent, cela constitue déjà un premier moyen de contrôle, car tout le monde peut les constater, les gendarmes comme l'intéressé.

M. Emmanuel Aubert. Quel sera le bon ?

M. le garde des sceaux. S'il y a désaccord, cela ouvre une possibilité d'appel, un avocat, par exemple, pouvant contester la régularité du fonctionnement des appareils.

M. André Fanton et M. Emmanuel Aubert. Il sera trop tard !

M. le garde des sceaux. Non, il ne sera pas trop tard.

M. René André. Aucun contrôle ne sera possible !

M. le garde des sceaux. Vous nous proposez un compromis en demandant que l'on accepte votre suggestion pour les cas marginaux.

M. René André. Voilà !

M. le garde des sceaux. Je suis malheureusement obligé de constater que ce que vous appelez les cas marginaux représente la grande majorité des cas. On reviendrait ainsi à votre proposition initiale.

M. Jean-Pierre Sueur. Tout à fait !

M. le garde des sceaux. Il me semble que les garanties actuelles sont suffisantes, car on peut parfaitement refuser l'appréciation de l'appareil. Le Gouvernement maintient donc sa position.

M. André Fanton. Je souhaiterais intervenir, monsieur le président.

M. le président. Vous avez la parole, mais quelques instants seulement.

M. André Fanton. La confiance qu'a M. le garde des sceaux dans la fiabilité des appareils me paraît tout à fait remarquable. Je crois cependant que ce qu'il vient de dire est contraire à la réalité, car les textes, tels qu'ils sont, ne permettent pas les contrôles et l'appel dont il a parlé. Je ne vois donc pas où l'on peut faire appel et de quoi.

M. le garde des sceaux vient de nous donner une nouvelle relativement rassurante, si j'ai bien compris, puisqu'il nous a dit que la plupart des cas se situeraient dans la fourchette. Mais c'est justement là qu'est le problème car 0,8 gramme, ce n'est ni 0,75 gramme ni 0,85 gramme.

Si les techniciens qui s'occupent de ce problème sont confiants en leurs appareils, nous ne le sommes pas autant qu'eux. Vous avez certes précisé, monsieur le garde des sceaux, que ces appareils étaient étalonnés par le service des poids et mesures, mais tel est également le cas pour les compteurs d'eau dont tout le monde sait qu'ils ne sont pas d'une fiabilité totale.

M. Jean-Pierre Sueur. Pourtant vous ne proposez pas la suppression des compteurs d'eau !

M. André Fanton. Et je ne parle pas du téléphone sur lequel il y aurait beaucoup à dire.

Monsieur le garde des sceaux, vous ne pouvez pas proposer une législation répressive - que nous voterons - en vous en remettant à des appareils dont le moins que l'on puisse dire est que leur fiabilité n'est pas totale.

M. Jean-Pierre Sueur. Dans le cas contraire il n'y aura plus de législation répressive du tout !

M. André Fanton. C'est pourquoi la proposition du général Aubert selon laquelle, dans l'hypothèse où l'écart n'est que de 20 p. 100, le droit au contrôle est un droit élémentaire, me paraît judicieuse.

Je suis donc obligé de vous dire que de l'attitude qui sera prise sur cet amendement dépendront, pour beaucoup d'entre-nous, les votes suivants. *(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Michel Sapin et M. Jean-Pierre Sueur. Chantage !

M. André Fanton. Ce n'est pas du chantage ! Je ne vois pas pourquoi on continue à défendre un texte de l'ancien système !

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Je veux simplement vous lire l'article L. 1^{er} du code de la route, qui concerne cette affaire.

M. Michel Sapin. Il faut leur rafraîchir la mémoire !

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

M. Michel Sapin. C'est la loi de janvier 1986 !

M. le garde des sceaux. Il y a donc bien une possibilité pour l'intéressé de faire, en quelque sorte, appel.

M. Emmanuel Aubert. Mais cela va tout ralentir !

M. le garde des sceaux. Cet article L. 1^{er} vous montre qu'il y a effectivement une possibilité de contrôle, donc d'appel qui m'autorise à maintenir la position du Gouvernement...

M. André Fanton. Mais non !

M. Jacques Mahéas. Même M. le ministre est d'accord avec nous !

M. le garde des sceaux. ... compte tenu de la perturbation profonde qu'apporterait votre proposition dans l'exécution des contrôles.

M. Jean-Pierre Sueur. Tout à fait !

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

M. Jacques Toubon, président de la commission. Monsieur le garde des sceaux, la lecture de la loi de 1986 - puisque, en réalité, vous avez lu la loi du 17 janvier 1986 intégrée dans le code de la route - ...

M. Michel Sapin et M. Jean-Pierre Sueur. Excellente loi !

M. Jacques Toubon, président de la commission. ... semble montrer qu'il existe soit la faculté, soit l'obligation d'un second contrôle, ce qui correspond à l'idée que M. André et M. Aubert ont exprimée dans l'amendement n° 33. Cela voudrait donc dire que la législation actuelle répond déjà à leurs préoccupations.

Je voudrais cependant vous poser la question suivante.

L'article que vous venez de lire indique qu'un autre contrôle pourra être effectué ou qu'il sera de droit à la demande de l'intéressé. Mais que signifie cela dans l'état actuel des moyens dont disposent la gendarmerie, les C.R.S., la police ? Cela veut dire qu'il est fait un premier contrôle avec l'appareil rouge et vert, l'alcootest, et qu'il peut y avoir, notamment si l'intéressé le demande, un second contrôle. Mais ce second contrôle est-il effectué avec l'éthylomètre ? En ce cas on se retrouve dans la situation évoquée par M. André et M. Aubert, pour lesquels l'éthylomètre n'apparaît pas totalement fiable.

Où bien alors le second contrôle, que l'on ait utilisé pour le premier un alcootest simple ou, dans les brigades qui en sont déjà dotées, un éthylomètre, est-il un contrôle de caractère médical, biologique, clinique, c'est-à-dire correspond-il à une prise de sang ? Si votre réponse était positive, la question serait réglée. C'est pourquoi je voudrais la connaître.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Voici ma réponse : le deuxième contrôle est effectué de la même façon, c'est-à-dire de façon électronique, par un autre appareil.

M. Jacques Toubon, président de la commission. Par un autre appareil !

M. Emmanuel Aubert. Et s'il y a contradiction ?

M. André Fanton. Si le résultat est différent, lequel est le bon ?

M. Michel Sapin. Le plus favorable au délinquant !

M. André Fanton. Où cela est-il écrit ?

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

M. Jacques Toubon, président de la commission. Ainsi que l'a dit M. le garde des sceaux, des milliers de gendarmes, de C.R.S., de gardiens de la paix sont tous les jours sur les routes et sur les autoroutes à faire le travail dont on parle par le biais de cet amendement. Si l'on veut renforcer la sécurité routière, il est clair que notre préoccupation doit être d'éviter de leur compliquer le travail. A cet égard je comprends très bien la position du Gouvernement exprimée par M. le garde des sceaux. Elle est certainement celle de ses collègues de l'équipement et de l'intérieur.

Je me tourne donc vers mes collègues M. André et M. Aubert.

Compte tenu de tout ce qui a été dit et compte tenu de ce que le code comporte déjà une disposition que je qualifierai de « recours » par un autre moyen de contrôle, ne serait-il pas sage, dans un domaine qui met en cause l'action de milliers d'agents tous les jours et toutes les nuits sur le terrain, action essentielle pour la santé publique et pour la sécurité routière, de nous efforcer de trouver, d'ici à la deuxième lecture de ce texte, une mouture qui soit satisfaisante pour ceux qui mettent en œuvre la loi et qui garantisse, comme l'a très bien dit M. Aubert, les droits de la défense, c'est-à-dire de celui qui est accusé par un appareil et qui doit pouvoir, face à cet appareil, fût-il électronique, faire valoir des droits élémentaires ? Je crois que c'est ainsi que se pose le problème.

Monsieur le garde des sceaux, ne croyez-vous pas que le Gouvernement pourrait ne pas s'en tenir aussi strictement au dispositif de la loi du 17 janvier 1986, ce qui permettrait aux auteurs de l'amendement, conscients du mouvement fait vers eux et comprenant la difficulté de fond, d'accepter que ce soit seulement dans une deuxième lecture que l'on adopte une disposition modifiant l'article L. 1^{er} du code de la route, afin de donner à l'accusé des droits plus importants pour se défendre et pour recourir ?

Je me permets d'émettre cette suggestion, car je ne suis pas sûr que nous ferions un bon travail de législateur si nous votions contre ou pour l'amendement de M. André et de M. Aubert dans l'état actuel de l'étude. Je m'adresse donc à la fois au Gouvernement et aux auteurs de cet amendement.

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

M. Emmanuel Aubert. Ce serait plutôt au Gouvernement de commencer à répondre à l'excellente suggestion du président de la commission des lois !

Personnellement je serais prêt à me rallier au texte de 1986 si, comme le disait justement notre collègue André Fantou, un texte ou une déclaration précisait qu'en cas de discordance entre les deux appareils il devrait y avoir un test biologique ou médical, ou que l'on retiendrait la mesure la plus favorable à la défense. Nous pourrions donc peut-être nous entendre, mais encore faudrait-il que cela soit écrit.

Monsieur le garde des sceaux, si vous annoncez que vous trouverez une solution de cet ordre pour la deuxième lecture nous pourrions retirer notre amendement.

M. René André. Absolument !

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Je répète que quand les mesures de deux appareils divergent, on retient les plus favorables au coupable.

Cela dit, je suis, bien sûr, d'accord avec la proposition de M. le président de la commission des lois. Vous devez bien comprendre que le premier souci du garde des sceaux est d'assurer au mieux les droits de la défense. Mais un système a été mis en place dans le cadre du renforcement de la sécurité routière et je ne peux pas, même pour mieux assurer ces droits, accepter des mesures qui remettent en cause le fonctionnement des dispositifs existants.

Je suis en revanche prêt à m'engager à rechercher avec vous, avec la commission, avec les auteurs de l'amendement, les moyens d'améliorer la situation. Si l'on trouvait quelque chose avant le vote définitif de la loi, je serais le premier à m'en réjouir.

M. René André. Très bien !

M. le président. Monsieur André, peut-on considérer que l'amendement est retiré ?

M. René André. Oui, monsieur le président.

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

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance, qui, à la demande de la commission, aura lieu ce soir à vingt-deux heures.

2

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt-deux heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi n° 616 relevant les peines prévues par l'article L. 1^{er} du code de la route (rapport n° 685 de M. Francis Delattre, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

La séance est levée.

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

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

LOUIS JEAN

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la 1^{re} séance

du jeudi 23 avril 1987

SCRUTIN (N° 580)

sur l'amendement n° 10 rectifié de M. François Asensi avant l'article unique du projet de loi relevant les peines prévues par l'article L. premier du code de la route (interdiction de propagande ou de publicité en faveur des boissons alcoolisées à la radio ou à la télévision).

Nombre de votants 363
 Nombre des suffrages exprimés 363
 Majorité absolue 182

Pour l'adoption 35
 Contre 328

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupes socialistes (213) :

Contre : 2. - MM. Hubert Gouze et Michel Lambert.
 Non-votants : 211.

Groupes R.P.R. (159) :

Contre : 157.
 Non-votants : 2. - MM. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale et Michel Renard.

Groupes U.D.F. (130) :

Contre : 129.
 Non-votant : 1. - M. Jacques Blanc.

Groupes Front national (R.N.) (33) :

Contre : 33.

Groupes communistes (35) :

Pour : 35.

Non-inscrits (7) :

Contre : 7. - MM. Daniel Bernardet, Robert Borrel, Yvon Briant, Bruno Chauvierre, André Pinçon, Jean Royer et André Thien Ah Koon.

Ont voté pour

MM.

Ansart (Gustave)
 Asensi (François)
 Auchedé (Rémy)
 Barthe (Jean-Jacques)
 Bocquet (Alain)
 Bordu (Gérard)
 Chomat (Paul)
 Combrisson (Roger)
 Deschamps (Bernard)
 Ducoloué (Guy)
 Fiterman (Charles)
 Gaysot (Jean-Claude)
 Giard (Jean)

Mme Goeriot (Colette)
 Gremetz (Maxime)
 Hage (Georges)
 Hermier (Guy)
 Hoarau (Elié)
 Mme Hoffmann (Jacqueline)
 Mme Jacquaia (Muguette)
 Jarosz (Jean)
 Lajoinie (André)
 Le Meur (Daniel)

Leroy (Roland)
 Marchais (Georges)
 Mercieca (Paul)
 Montdargent (Robert)
 Moutoussamy (Ernest)
 Peyret (Michel)
 Porelli (Vincent)
 Reyssier (Jean)
 Rigout (Marcel)
 Rimbault (Jacques)
 Roux (Jacques)
 Vergès (Paul)

MM.

Abelin (Jean-Pierre)
 Allard (Jean)
 Alpbändery (Edmond)
 André (René)
 Ansquer (Vincent)
 Arighi (Pascal)
 Auberger (Philippe)

Aubert (Emmanuel)
 Aubert (François d')
 Audinot (Gautier)
 Bachelet (Pierre)
 Bachelot (François)
 Baeckeroot (Christian)
 Barate (Claude)

Barbier (Gilbert)
 Bardet (Jean)
 Barnier (Michel)
 Barre (Raymond)
 Barrot (Jacques)
 Baudis (Pierre)
 Baumel (Jacques)

Bayard (Henri)
 Bayrou (François)
 Beaujean (Henri)
 Beaumont (René)
 Bécam (Marc)
 Bechter (Jean-Pierre)
 Bégault (Jean)
 Béguet (René)
 Benolt (René)
 Benouville (Pierre de)
 Bernard (Michel)
 Bernardet (Daniel)
 Bernard-Reymond (Pierre)
 Besson (Jean)
 Bichet (Jacques)
 Bigeard (Marcel)
 Birraux (Claude)
 Bleuler (Pierre)
 Blot (Yvan)
 Blum (Roland)
 Mme Boisseau (Marie-Thérèse)
 Bollengier-Stragier (Georges)
 Bompard (Jacques)
 Bonhomme (Jean)
 Borotra (Frank)
 Borrel (Robert)
 Bourg-Broc (Bruno)
 Bousquet (Jean)
 Mme Boutin (Christine)
 Bouvard (Loïc)
 Bouvet (Henri)
 Branger (Jean-Guy)
 Brial (Benjamin)
 Briane (Jean)
 Briant (Yvon)
 Brocard (Jean)
 Brochard (Albert)
 Bruné (Paulin)
 Bussereau (Dominique)
 Cabal (Christian)
 Caro (Jean-Marie)
 Carré (Antoine)
 Cassabel (Jean-Pierre)
 Cavallé (Jean-Charles)
 Cazalet (Robert)
 César (Gérard)
 Ceyrac (Pierre)
 Chaboche (Dominique)
 Chambrun (Charles de)
 Chammougon (Edouard)
 Chantelat (Pierre)
 Charbonnel (Jean)
 Charé (Jean-Paul)
 Charles (Serge)
 Charroppin (Jean)
 Charton (Jacques)
 Chasseguet (Gérard)
 Chastagnol (Alain)
 Chauvierre (Bruno)
 Chollet (Paul)
 Chometon (Georges)
 Claisse (Pierre)
 Clément (Pascal)
 Cointat (Michel)
 Colin (Daniel)
 Colombier (Georges)
 Corréze (Roger)
 Couanau (René)
 Couppel (Sébastien)

Cousin (Bertrand)
 Couturier (Roger)
 Couve (Jean-Michel)
 Couveinhes (René)
 Cozan (Jean-Yves)
 Cuq (Henri)
 Daillet (Jean-Marie)
 Dalbos (Jean-Claude)
 Debré (Bernard)
 Debré (Jean-Louis)
 Debré (Michel)
 Dehaine (Arthur)
 Delalande (Jean-Pierre)
 Delatre (Georges)
 Delattre (Francis)
 Delevoeye (Jean-Paul)
 Delfosse (Georges)
 Delmar (Pierre)
 Demange (Jean-Marie)
 Demuynck (Christian)
 Deniau (Jean-François)
 Deniau (Xavier)
 Deprez (Charles)
 Deprez (Léonce)
 Dernaux (Stéphane)
 Desanlis (Jean)
 Descaves (Pierre)
 Devédjian (Patrick)
 Dhinnin (Claude)
 Diebold (Jean)
 Diméglio (Willy)
 Domenech (Gabriel)
 Dominati (Jacques)
 Dousset (Maurice)
 Drut (Guy)
 Dubernard (Jean-Michel)
 Dugoin (Xavier)
 Durand (Adrien)
 Durieux (Bruno)
 Durr (André)
 Ehrmann (Charles)
 Falala (Jean)
 Fanton (André)
 Farran (Jacques)
 Féron (Jacques)
 Ferrand (Jean-Michel)
 Ferrari (Gratien)
 Fèvre (Charles)
 Fillon (François)
 Fossé (Roger)
 Foyer (Jean)
 Frédéric-Dupont (Edouard)
 Freulet (Gérard)
 Fréville (Yves)
 Fritch (Edouard)
 Fuchs (Jean-Paul)
 Galley (Robert)
 Gantier (Gilbert)
 Gastines (Henri de)
 Gaudin (Jean-Claude)
 Gaulle (Jean de)
 Geng (Francis)
 Gengenwin (Germain)
 Ghysel (Michel)
 Giscard d'Estaing (Valéry)
 Goasduff (Jean-Louis)
 Godefroy (Pierre)
 Godfrain (Jacques)
 Gollnisch (Bruno)
 Gonelle (Michel)

Gorse (Georges)
 Gougy (Jean)
 Goulet (Daniel)
 Gouze (Hubert)
 Grignon (Gérard)
 Griotteray (Alain)
 Grussenmeyer (François)
 Guéna (Yves)
 Guichard (Olivier)
 Guichon (Lucien)
 Haby (René)
 Hamaide (Michel)
 Hannoun (Michel)
 Mme d'Harcourt (Florence)
 Hardy (Francis)
 Hart (Joël)
 Herlory (Guy)
 Hersant (Jacques)
 Hersant (Robert)
 Holeindre (Roger)
 Houssin (Pierre-Rémy)
 Mme Hubert (Elisabeth)
 Hunault (Xavier)
 Hyst (Jean-Jacques)
 Jacob (Lucien)
 Jacquot (Denis)
 Jacquemin (Michel)
 Jacquot (Alain)
 Jalkh (Jean-François)
 Jean-Baptiste (Henry)
 Jeandon (Maurice)
 Jegou (Jean-Jacques)
 Julia (Didier)
 Kasperreit (Gabriel)
 Kergueris (Aimé)
 Kiffer (Jean)
 Klifa (Joseph)
 Koehl (Emile)
 Kuster (Gérard)
 Labbé (Claude)
 Lacarin (Jacques)
 Lachenaud (Jean-Philippe)
 Laflaur (Jacques)
 Lamant (Jean-Claude)
 Lamassoure (Alain)
 Lambert (Michel)
 Lauga (Louis)
 Legendre (Jacques)
 Legras (Philippe)
 Le Jaouen (Guy)
 Léonard (Gérard)
 Léontieff (Alexandre)
 Le Pen (Jean-Marie)
 Lepercq (Araud)
 Ligot (Maurice)
 Limouzy (Jacques)
 Lipkowsky (Jean de)
 Lorenzini (Claude)
 Lory (Raymond)
 Louet (Henri)
 Mamy (Albert)
 Mancel (Jean-François)
 Maran (Jean)
 Marcellin (Raymond)
 Marcus (Claude-Gérard)
 Marlière (Olivier)
 Martinez (Jean-Claude)
 Marty (Elié)
 Masson (Jean-Louis)

Ont voté contre

Mathieu (Gilbert)
Mauger (Pierre)
Maujoulan du Gasset
(Joseph-Henri)
Mayoud (Alain)
Mazeaud (Pierre)
Médécin (Jacques)
Mégret (Bruno)
Messmin (Georges)
Messmer (Pierre)
Mestre (Philippe)
Micaux (Pierre)
Michel (Jean-François)
Millon (Charles)
Miossec (Charles)
Montastruc (Pierre)
Montesquiou
(Aymeri de)
Mme Moreau (Louise)
Mouton (Jean)
Moyné-Bressand
(Alain)
Narquin (Jean)
Nenou-Pwataho
(Maurice)
Nungesser (Roland)
Ornano (Michel d')
Oudot (Jacques)
Paccou (Charles)
Paecht (Arthur)
Mme de Panafieu
(Françoise)
Mme Papon (Christiane)
Mme Papon (Monique)
Parent (Régis)
Pascallon (Pierre)
Pasquini (Pierre)

Pelchat (Michel)
Perben (Dominique)
Perbet (Régis)
Perdomo (Ronald)
Peretti Della Rocca
(Jean-Pierre de)
Pétricard (Michel)
Peyrat (Jacques)
Peyrefitte (Alain)
Peyron (Albert)
Mme Piat (Yann)
Pinçon (André)
Pinte (Etienne)
Poniatowski
(Ladislas)
Porteu de la Moran-
dière (François)
Ponjaud (Robert)
Préaumont (Jean de)
Prunol (Jean)
Raoult (Eric)
Raynal (Pierre)
Reveau (Jean-Pierre)
Revet (Charles)
Reymann (Marc)
Richard (Lucien)
Rigaud (Jean)
Roatta (Jean)
Robien (Gilles de)
Rocca Serra
(Jean-Paul de)
Rolland (Hector)
Rossi (André)
Rostolan (Michel de)
Roussel (Jean)
Roux (Jean-Pierre)
Royer (Jean)

Rufenacht (Antoine)
Saint-Ellier (Francis)
Salles (Jean-Jack)
Savy (Bernard)
Schenardi
(Jean-Pierre)
Séguéla (Jean-Paul)
Seitlinger (Jean)
Sergent (Pierre)
Sirgue (Pierre)
Soisson (Jean-Pierre)
Sourdille (Jacques)
Spieler (Robert)
Stasi (Bernard)
Stirbois (Jean-Pierre)
Taugourdeau (Martial)
Tenailon (Paul-Louis)
Terrot (Michel)
Thien Ah Koon
(André)
Tiberi (Jean)
Toga (Maurice)
Toubon (Jacques)
Tranchant (Georges)
Trémège (Gérard)
Ueberschlag (Jean)
Valleix (Jean)
Vasseur (Philippe)
Virapoullé (Jean-Paul)
Vivien (Robert-André)
Vuibert (Michel)
Vuillaume (Roland)
Wagner (Georges-Paul)
Wagner (Robert)
Weisenhom (Pierre)
Wiltzer (Pierre-André)

Florian (Roland)
Forgues (Pierre)
Fourné (Jean-Pierre)
Mme Frachon
(Martine)
Franceschi (Joseph)
Frêche (Georges)
Fuchs (Gérard)
Garmendia (Pierre)
Mme Gaspard
(Françoise)
Germon (Claude)
Giovaonelli (Jean)
Goumélon (Joseph)
Goux (Christian)
Grimont (Jean)
Guyard (Jacques)
Hernu (Charles)
Hervé (Edmond)
Hervé (Michel)
Huguet (Roland)
Mme Jacq (Marie)
Jalton (Frédéric)
Janetti (Maurice)
Jospin (Lionel)
Josselin (Charles)
Journet (Alain)
Joxe (Pierre)
Kuczeida (Jean-Pierre)
Labarrère (André)
Laborde (Jean)
Lacombe (Jean)
Laignel (André)
Mme Lalumière
(Catherine)
Lambert (Jérôme)
Lang (Jack)
Laurain (Jean)
Laurisergues
(Christian)
Lavédrine (Jacques)
Le Baill (Georges)
Mme Lecuir (Marie-
France)
Le Déaut (Jean-Yves)
Ledran (André)
Le Drian (Jean-Yves)
Le Foll (Robert)
Lefranc (Bernard)
Le Garrec (Jean)
Lejeune (André)

Lemoine (Georges)
Lengagne (Guy)
Leonetti (Jean-
Jacques)
Le Pensec (Louis)
Mme Leroux (Ginette)
Loncle (François)
Louis-Joseph-Dogué
(Maurice)
Mahéas (Jacques)
Malandain (Guy)
Malvy (Martin)
Marchand (Philippe)
Margnes (Michel)
Mas (Roger)
Mauroy (Pierre)
Mellick (Jacques)
Menga (Joseph)
Mermaz (Louis)
Métais (Pierre)
Metzinger (Charles)
Mexandeau (Louis)
Michel (Claude)
Michel (Henri)
Michel (Jean-Pierre)
Mitterrand (Gilbert)
Mme Mora
(Christiane)
Moulinet (Louis)
Nallet (Henri)
Natiez (Jean)
Mme Neiertz
(Véronique)
Mme Nevoux
(Paulette)
Notebart (Arthur)
Nucci (Christian)
Oehler (Jean)
Ortet (Pierre)
Mme Osselin
(Jacqueline)
Patriat (François)
Pénicaud
(Jean-Pierre)
Pesce (Rodolphe)
Peuziat (Jean)
Pezet (Michel)
Pierret (Christian)
Pistre (Charles)
Poperen (Jean)

Portheault
(Jean-Claude)
Pouchon (Maurice)
Prat (Henri)
Proveux (Jean)
Puaud (Philippe)
Queyranne (Jean-Jack)
Quilès (Paul)
Ravassard (Noté)
Renard (Michel)
Richard (Alain)
Rigal (Jean)
Rocard (Michel)
Rodet (Alain)
Roger-Machart
(Jacques)
Mme Roudy (Yvette)
Saint-Pierre
(Dominique)
Sainte-Marie (Michel)
Sanmarco (Philippe)
Santrot (Jacques)
Sapin (Michel)
Sarre (Georges)
Schreiner (Bernard)
Schwartzenberg
(Roger-Gérard)
Mme Sicard (Odile)
Siffre (Jacques)
Souchon (René)
Mme Soum (Renée)
Mme Stievenard
(Gistéle)
Stirn (Olivier)
Strauss-Kahn
(Dominique)
Mme Sublet
(Marie-Josèphe)
Sueur (Jean-Pierre)
Tavernier (Yves)
Théaudin (Clément)
Mme Toutain
(Ghislain)
Mme Trautmann
(Catherine)
Vadepied (Guy)
Vauzelle (Michel)
Vivien (Alain)
Wacheux (Marcel)
Welzer (Gérard)
Worms (Jean-Pierre)
Zuccarelli (Émile)

N'ont pas pris part au vote

D'une part :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale.

D'autre part :

MM.

Adevah-Peuf
(Maurice)
Alfonsi (Nicolas)
Anciant (Jean)
Auroux (Jean)
Mme Avicé (Edwige)
Ayrault (Jean-Marie)
Badet (Jacques)
Balligand
(Jean-Pierre)
Bapt (Gérard)
Barailla (Régis)
Bardin (Bernard)
Barrau (Alain)
Bartolone (Claude)
Bassinnet (Philippe)
Beaufils (Jean)
Béche (Guy)
Bellon (André)
Belorgey (Jean-Michel)
Bérégovoy (Pierre)
Bernard (Pierre)
Berson (Michel)
Besson (Louis)
Billardon (André)
Billon (Alain)
Blanc (Jacques)
Bockel (Jean-Marie)
Bonnemaison (Gilbert)
Bonnet (Alain)

Bonrepaux (Augustin)
Borel (André)
Mme Bouchardeau
(Huguette)
Boucheron (Jean-
Michel) (Charente)
Boucheron (Jean-
Michel)
(Ille-et-Vilaine)
Bourguignon (Pierre)
Bruno (Alain)
Calmat (Alain)
Cambolive (Jacques)
Carraz (Roland)
Cartelet (Michel)
Cassaing (Jean-Claude)
Castor (Elie)
Cathala (Laurent)
Césaire (Aimé)
Chanfaut (Guy)
Chapuis (Robert)
Charzat (Michel)
Chauveau
(Guy-Michel)
Chénard (Alain)
Chevallier (Daniel)
Chevénement (Jean-
Pierre)
Chouat (Didier)
Chupin (Jean-Claude)
Clert (André)

Coffineau (Michel)
Colin (Georges)
Collomb (Gérard)
Colonna (Jean-Hugues)
Crépeau (Michel)
Mme Cresson (Edith)
Darinot (Louis)
Dehoux (Marcel)
Delebarre (Michel)
Delehedde (André)
Derosier (Bernard)
Deschaux-Beaume
(Freddy)
Desséin (Jean-Claude)
Destrade (Jean-Pierre)
Dhaille (Paul)
Douyère (Raymond)
Drouin (René)
Mme Dufaix
(Georgina)
Dumas (Roland)
Dumont (Jean-Louis)
Durieux (Jean-Paul)
Durupt (Job)
Emmanueli (Henri)
Évin (Claude)
Fabius (Laurent)
Faugaret (Alain)
Fiszbin (Henri)
Fleury (Jacques)

Mise au point au sujet du présent scrutin

MM. Hubert Guze et Michel Lambert, portés comme ayant voté « contre », ont fait savoir qu'ils avaient voulu « ne pas prendre part au vote ».

SCRUTIN (N° 581)

sur l'amendement n° 32 de M. Michel Sapin avant l'article unique du projet de loi relevant les peines prévues par l'article L. premier du code de la route (interdiction des messages publicitaires en faveur des boissons alcoolisées à la radio et à la télévision).

Nombre de votants	572
Nombre des suffrages exprimés	572
Majorité absolue	287
Pour l'adoption	246
Contre	326

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (213) :

Pour : 211.

Contre : 2. - MM. Hubert Guoze et Michel Lambert.

Groupe R.P.R. (159) :

Contre : 156.

Non-votants : 3. - MM. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, André Fanton et Michel Renard.

Groupe U.D.F. (130) :

Contre : 128.

Non-votants : 2. - MM. Jacques Blanc et Henry Jean-Baptiste.

Groupe Front national (R.N.) (33) :

Contre : 33.

Groupe communiste (35) :

Pour : 35.

Non-inscrits (7) :

Contre : 7. - MM. Daniel Bernardet, Robert Borrel, Yvon Briant, Bruno Chauvierre, André Pinçon, Jean Royer et André Thien Ah Koon.

Ont voté pour**MM.**

Adevah-Peuf (Maurice)
 Alfonsi (Nicolas)
 Anciant (Jean)
 Ansart (Gustave)
 Asensi (François)
 Auchedé (Rémy)
 Auroux (Jean)
 Mme Avice (Edwige)
 Ayrault (Jean-Marie)
 Badet (Jacques)
 Balligand (Jean-Pierre)
 Bapt (Gérard)
 Barailla (Régis)
 Bardin (Bernard)
 Barrau (Alain)
 Barthe (Jean-Jacques)
 Bartolone (Claude)
 Bassinet (Philippe)
 Beaufla (Jean)
 Bèche (Guy)
 Bellon (André)
 Belorgey (Jean-Michel)
 Bérégovoy (Pierre)
 Bernard (Pierre)
 Berson (Michel)
 Besson (Louis)
 Billardon (André)
 Billon (Alain)
 Bockel (Jean-Marie)
 Bocquet (Alain)
 Bonnemaïson (Gilbert)
 Bonnet (Alain)
 Bonrepaux (Augustin)
 Bordu (Gérard)
 Borel (André)
 Mme Bouchardeau (Huguette)

Boucheron (Jean-Michel) (Charente)
 Boucheron (Jean-Michel) (Ille-et-Vilaine)
 Bourguignon (Pierre)
 Brune (Alain)
 Calmat (Alain)
 Cambolive (Jacques)
 Carraz (Roland)
 Carletet (Michel)
 Cassaing (Jean-Claude)
 Castor (Elic)
 Cathala (Laurent)
 Césaire (Aimé)
 Chanfaut (Guy)
 Chapuis (Robert)
 Charzat (Michel)
 Chauveau (Guy-Michel)
 Chénard (Alain)
 Chevallier (Daniel)
 Chevènement (Jean-Pierre)
 Chomat (Paul)
 Chouat (Didier)
 Chupin (Jean-Claude)
 Clert (André)
 Coffineau (Michel)
 Colin (Georges)
 Collomb (Gérard)
 Colonna (Jean-Hugues)
 Combrisson (Roger)
 Crépeau (Michel)
 Mme Cresson (Edith)
 Darinot (Louis)
 Dehoux (Marcel)
 Delebarre (Michel)
 Delchedde (André)

Derosier (Bernard)
 Deschamps (Bernard)
 Deschaux-Beaume (Freddy)
 Dessen (Jean-Claude)
 Destrade (Jean-Pierre)
 Dhaille (Paul)
 Douyère (Raymond)
 Drouin (René)
 Ducoloné (Guy)
 Mme Dufoix (Georgina)
 Dumas (Roland)
 Dumont (Jean-Louis)
 Durieux (Jean-Paul)
 Durupt (Job)
 Emmanuelli (Henri)
 Évin (Claude)
 Fabius (Laurent)
 Faugaret (Alain)
 Fiszbín (Henn)
 Fiterman (Charles)
 Fleury (Jacques)
 Florian (Roland)
 Forgues (Pierre)
 Fourré (Jean-Pierre)
 Mme Frachon (Martine)
 Franceschi (Joseph)
 Frêche (Georges)
 Fuchs (Gérard)
 Garmendia (Pierre)
 Mme Gaspard (Françoise)
 Gaysot (Jean-Claude)
 Germon (Claude)
 Giard (Jean)
 Giovannelli (Jean)
 Mme Goeriot (Colette)

Gourmelon (Joseph)
 Goux (Christian)
 Gremetz (Maxime)
 Grimont (Jean)
 Guyard (Jacques)
 Hage (Georges)
 Hermier (Guy)
 Hemu (Charles)
 Hervé (Edmond)
 Hervé (Michel)
 Hoarau (Elic)
 Mme Hoffmann (Jacqueline)
 Huguet (Roland)
 Mme Jacq (Marie)
 Mme Jacquaint (Muguette)
 Jalton (Frédéric)
 Janetti (Maurice)
 Jarosz (Jean)
 Jospin (Lionel)
 Josselin (Charles)
 Jourmet (Alain)
 Joxe (Pierre)
 Kucheida (Jean-Pierre)
 Labarrère (André)
 Laborde (Jean)
 Lacombe (Jean)
 Laignel (André)
 Lajoinie (André)
 Mme Lalumière (Catherine)
 Lambert (Jérôme)
 Lang (Jack)
 Laurain (Jean)
 Laurissergues (Christian)
 Lavédrine (Jacques)
 Lang (Jack)
 Laurain (Jean)
 Laurissergues (Christian)
 Lavédrine (Jacques)
 Le Baill (Georges)
 Mme Lecuir (Marie-France)
 Le Déaut (Jean-Yves)
 Ledran (André)
 Le Drian (Jean-Yves)
 Le Foll (Robert)
 Lefranc (Bernard)
 Le Garrec (Jean)
 Lejeune (André)
 Le Meur (Daniel)
 Lemoine (Georges)
 Lengagne (Guy)
 Leonetti (Jean-Jacques)
 Le Pensec (Louis)

MM.

Abelin (Jean-Pierre)
 Allard (Jean)
 Alphandéry (Edmond)
 André (René)
 Ansqer (Vincent)
 Arrighi (Pascal)
 Auberger (Philippe)
 Aubert (Emmanuel)
 Aubert (François d')
 Audinot (Gautier)
 Bachelet (Pierre)
 Bachelot (François)
 Baeckeroot (Christian)
 Barate (Claude)
 Barbier (Gilbert)
 Bardet (Jean)
 Barnier (Michel)
 Barre (Raymond)
 Barrot (Jacques)
 Baudis (Pierre)
 Baumel (Jacques)
 Bayard (Henri)
 Bayrou (François)
 Beaujean (Henri)
 Beaumont (René)
 Bécam (Marc)
 Bechter (Jean-Pierre)
 Bégault (Jean)
 Béguet (René)

Mme Leroux (Ginette)
 Leroy (Roland)
 Loncle (François)
 Louis-Joseph-Dogué (Maurice)
 Mahéas (Jacques)
 Malandain (Guy)
 Malvy (Martin)
 Marchais (Georges)
 Marchand (Philippe)
 Margnes (Michel)
 Mas (Roger)
 Mauroy (Pierre)
 Mellick (Jacques)
 Menga (Joseph)
 Metzinger (Charles)
 Mexandeu (Louis)
 Michel (Claude)
 Michel (Henri)
 Michel (Jean-Pierre)
 Mitterrand (Gilbert)
 Montdargent (Robert)
 Mme Mora (Christiane)
 Moulinet (Louis)
 Moutoussamy (Ernest)
 Nallet (Henri)
 Natiez (Jean)
 Mme Neiertz (Véronique)
 Mme Nevoux (Paulette)
 Notebart (Arthur)
 Nucci (Christian)
 Oehler (Jean)
 Ortel (Pierre)
 Mme Osselin (Jacqueline)
 Patriat (François)
 Pénicaut (Jean-Pierre)
 Pesce (Rodolphe)
 Peuziat (Jean)
 Peyret (Michel)
 Pezet (Michel)
 Pierret (Christian)
 Pistre (Charles)
 Poperen (Jean)
 Porelli (Vincent)
 Portheault (Jean-Claude)

Ont voté contre

Benoit (René)
 Benouville (Pierre de)
 Bernard (Michel)
 Bernardet (Daniel)
 Bernard-Reymond (Pierre)
 Besson (Jean)
 Bichet (Jacques)
 Bigeard (Marcel)
 Birraux (Claude)
 Bleuler (Pierre)
 Blot (Yvan)
 Blum (Roland)
 Mme Boisseau (Marie-Thérèse)
 Bollengier-Stragier (Georges)
 Bompard (Jacques)
 Bonhomme (Jean)
 Borotra (François)
 Borrel (Robert)
 Bourg-Broc (Bruno)
 Bousquet (Jean)
 Mme Boutin (Christine)
 Bouvard (Loïc)
 Bouvet (Henri)
 Branger (Jean-Guy)
 Brial (Benjamin)

Pourchon (Maurice)
 Prat (Henri)
 Proveux (Jean)
 Puaud (Philippe)
 Queyranne (Jean-Jack)
 Quilès (Paul)
 Ravassard (Noël)
 Reysier (Jean)
 Richard (Alain)
 Rigal (Jean)
 Rigout (Marcel)
 Rimbault (Jacques)
 Rocard (Michel)
 Rodet (Alain)
 Roger-Machart (Jacques)
 Mme Roudy (Yvette)
 Roux (Jacques)
 Saint-Pierre (Dominique)
 Sainte-Marie (Michel)
 Sanmarco (Philippe)
 Santrot (Jacques)
 Sapin (Michel)
 Sarre (Georges)
 Schreiner (Bernard)
 Schwartzberg (Roger-Gérard)
 Mme Sicard (Odile)
 Siffre (Jacques)
 Souchon (René)
 Mme Soum (Renée)
 Mme Stiévenard (Gisèle)
 Stim (Olivier)
 Strauss-Kahn (Dominique)
 Mme Sublet (Marie-Joséphine)
 Sœur (Jean-Pierre)
 Tavernier (Yves)
 Théaudin (Clément)
 Mme Toutain (Ghislainne)
 Mme Trautmann (Catherine)
 Vadepier (Guy)
 Vauzelle (Michel)
 Vergès (Paul)
 Vivien (Alain)
 Wacheux (Marcel)
 Welzer (Gérard)
 Worms (Jean-Pierre)
 Zuccarelli (Émile)

Briane (Jean)
 Briant (Yvon)
 Brocard (Jean)
 Brochard (Albert)
 Bruné (Paulin)
 Bussereau (Dominique)
 Cabal (Christian)
 Caro (Jean-Marie)
 Carré (Antoine)
 Cassabel (Jean-Pierre)
 Cavallé (Jean-Charles)
 Cazalet (Robert)
 César (Gérard)
 Ceyrac (Pierre)
 Chaboche (Dominique)
 Chambrun (Charles de)
 Chammougon (Edouard)
 Chantelat (Pierre)
 Charbonnel (Jean)
 Charé (Jean-Paul)
 Charles (Serge)
 Charroppin (Jean)
 Chartron (Jacques)
 Chasseguet (Gérard)
 Chastagnol (Alain)
 Chauvierre (Bruno)
 Chollet (Paul)
 Chometon (Georges)

Claisse (Pierre)
Clément (Pascal)
Cointat (Michel)
Colin (Daniel)
Colombier (Georges)
Corrèze (Roger)
Couanau (René)
Coupel (Sébastien)
Cousin (Bertrand)
Couturier (Roger)
Couve (Jean-Michel)
Couvêinhes (René)
Cozan (Jean-Yves)
Cuq (Henri)
Daillet (Jean-Marie)
Dalbos (Jean-Claude)
Debré (Bernard)
Debré (Jean-Louis)
Debré (Michel)
Dehaine (Arthur)
Delalande
(Jean-Pierre)
Delatre (Georges)
Delatre (Francis)
Delevoye (Jean-Paul)
Delfosse (Georges)
Delmar (Pierre)
Demange (Jean-Marie)
Demuynek (Christian)
Deniau (Jean-François)
Deniau (Xavier)
Deprez (Charles)
Deprez (Léonce)
Dermaux (Stéphane)
Desanlis (Jean)
Descaves (Pierre)
Devedjian (Patrick)
Dhinnin (Claude)
Diebold (Jean)
Diméglio (Willy)
Domenech (Gabriel)
Dominati (Jacques)
Dousset (Maurice)
Drut (Guy)
Dubernard
(Jean-Michel)
Dugoin (Xavier)
Durand (Adrien)
Durieux (Bruno)
Durr (André)
Ehrmann (Charles)
Falala (Jean)
Farran (Jacques)
Féron (Jacques)
Ferrand (Jean-Michel)
Ferrari (Gratien)
Fèvre (Charles)
Fillon (François)
Fossé (Roger)
Foyer (Jean)
Frédéric-Dupont
(Edouard)
Freslet (Gérard)
Fréville (Yves)
Fritch (Edouard)
Fuchs (Jean-Paul)
Galley (Robert)
Gantier (Gilbert)
Gastines (Henri de)
Gaudin (Jean-Claude)
Gaulle (Jean de)
Geng (Francis)
Gengenwin (Germain)
Ghysel (Michel)
Giscard d'Estaing
(Valéry)
Goasduff (Jean-Louis)
Godefroy (Pierre)
Godfrain (Jacques)
Gollnisch (Bruno)
Gonelle (Michel)
Gorse (Georges)
Gougy (Jean)
Goulet (Daniel)
Gouze (Hubert)
Grignon (Gérard)
Griotteray (Alain)

Grussenmeyer
(François)
Guéna (Yves)
Guichard (Olivier)
Guichon (Lucien)
Haby (René)
Hamaide (Michel)
Hannoun (Michel)
Mme d'Harcourt
(Florence)
Hardy (Francis)
Hart (Joël)
Herlory (Guy)
Hersant (Jacques)
Hersant (Robert)
Holeindre (Roger)
Houssin (Pierre-Rémy)
Mme Hubert
(Elisabeth)
Hunault (Xavier)
Hyst (Jean-Jacques)
Jacob (Lucien)
Jacquat (Denis)
Jaquemin (Michel)
Jacquot (Alain)
Jalkh (Jean-François)
Jean-Baptiste (Henry)
Jeandon (Maurice)
Jegou (Jean-Jacques)
Julia (Didier)
Kaspereit (Gabriel)
Kergueris (Aimé)
Kiffer (Jean)
Kliifa (Joseph)
Kochl (Emile)
Kuster (Gérard)
Labbé (Claude)
Lacarin (Jacques)
Lachenaud (Jean-
Philippe)
Lafleur (Jacques)
Lamant (Jean-Claude)
Lamassoure (Alain)
Lambert (Michel)
Lauga (Louis)
Legendre (Jacques)
Legras (Philippe)
Lr. Jaouen (Guy)
Léonard (Gérard)
Léontieff (Alexandre)
Le Pen (Jean-Marie)
Lepereq (Arnaud)
Ligot (Maurice)
Limouzy (Jacques)
Lipkowski (Jean de)
Lorenzini (Claude)
Lory (Raymond)
Louet (Henri)
Mamy (Albert)
Mancel (Jean-François)
Maran (Jean)
Marcellin (Raymond)
Marcus (Claude-
Gérard)
Marlière (Olivier)
Martinez (Jean-Claude)
Marty (Elie)
Masson (Jean-Louis)
Mathieu (Gilbert)
Mauger (Pierre)
Maujouan du Gasset
(Joseph-Henri)
Mayoud (Alain)
Mazeaud (Pierre)
Médecin (Jacques)
Mégret (Bruno)
Mesmin (Georges)
Messmer (Pierre)
Mestre (Philippe)
Micau (Pierre)
Michel (Jean-François)
Millon (Charles)
Miossec (Charles)
Montastruc (Pierre)
Montesquieu
(Aymeri de)
Mme Moreau (Louise)

Mouton (Jean)
Moyné-Bressand
(Alain)
Narquin (Jean)
Nenou-Pwataho
(Maurice)
Nungesser (Roland)
Ornano (Michel d')
Oudot (Jacques)
Paccou (Charles)
Paecht (Arthur)
Mme de Panafieu
(Françoise)
Mme Papon (Christiane)
Mme Papon (Monique)
Parent (Régis)
Pascallon (Pierre)
Pasquini (Pierre)
Pelchat (Michel)
Perben (Dominique)
Perbet (Régis)
Perdomo (Ronald)
Peretti Della Rocca
(Jean-Pierre de)
Péricard (Michel)
Peyrat (Jacques)
Peyrefitte (Alain)
Peyron (Albert)
Mme Piat (Yann)
Pinçon (André)
Pinte (Etienne)
Poniatowski
(Ladislas)
Porteu de la Moran-
dière (François)
Poujade (Robert)
Préaumont (Jean de)
Proriol (Jean)
Raoult (Eric)
Raynal (Pierre)
Reveau (Jean-Pierre)
Revet (Charles)
Reymann (Marc)
Richard (Lucien)
Rigaud (Jean)
Roatta (Jean)
Robien (Gilles de)
Rocca Serra
(Jean-Paul de)
Rolland (Hector)
Rossi (André)
Rostolan (Michel de)
Roussel (Jean)
Roux (Jean-Pierre)
Royer (Jean)
Rufenacht (Antoine)
Saint-Elhier (Francis)
Salles (Jean-Jack)
Savy (Bernard)
Schenardi
(Jean-Pierre)
Séguéla (Jean-Paul)
Seitlinger (Jean)
Sergent (Pierre)
Sirgue (Pierre)
Soisson (Jean-Pierre)
Sourdille (Jacques)
Spieler (Robert)
Stasi (Bernard)
Stirbois (Jean-Pierre)
Taugourdeau (Martial)
Tenaille (Paul-Louis)
Terrot (Michel)
Thien Ah Koon
(André)
Tiberi (Jean)
Toga (Maurice)
Toubon (Jacques)
Tranchant (Georges)

Trémège (Gérard)
Ueberschlag (Jean)
Valleix (Jean)
Vasseur (Philippe)

Virapoullé (Jean-Paul)
Vivien (Robert-André)
Vuibert (Michel)
Vuillaume (Roland)

Wagner (Georges-Paul)
Wagner (Robert)
Weisenhorn (Pierre)
Wiltzer (Pierre-André)

N'ont pas pris part au vote

D'une part :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale.

D'autre part :

MM. Jacques Blanc, André Fanton, Henry Jean-Baptiste et Michel Renard.

Mises au point au sujet du présent scrutin

MM. Robert Borrel, Hubert Gouze, Michel Lambert et André Pinçon, portés comme ayant voté « contre », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

M. Henry Jean-Baptiste, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », a fait savoir qu'il avait voulu voter « contre ».

SCRUTIN (N° 582)

sur l'amendement n° 11 de M. François Asensi avant l'article unique du projet de loi relevant les peines prévues par l'article L. premier du code de la route (possibilité pour des associations de se constituer partie civile contre les auteurs de certains délits routiers).

Nombre de votants	569
Nombre des suffrages exprimés	355
Majorité absolue	178

Pour l'adoption	32
Contre	323

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (213) :

Abstentions volontaires : 212.

Non-votant : 1. - M. Roland Carraz.

Groupe R.P.R. (159) :

Contre : 157.

Non-votants : 2. - MM. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale et Michel Renard.

Groupe U.D.F. (130) :

Contre : 128.

Non-votants : 2. - MM. Jacques Blanc et Pierre Micau.

Groupe Front national (R.N.) (33) :

Contre : 33.

Groupe communiste (35) :

Pour : 32.

Non-votants : 3. - MM. Gérard Bordu, Charles Fiterman et Jacques Rimbault.

Non-inscrits (7) :

Contre : 5. - MM. Daniel Bernardet, Yvon Briant, Bruno Chauvierre, Jean Royer et André Thien Ah Koon.

Abstentions volontaires : 2. - MM. Robert Borrel et André Pinçon.

Ont voté pour

MM.

Ansart (Gustave)
Asensi (François)
Auchédé (Rémy)
Barthe (Jean-Jacques)
Bocquet (Alain)
Chomat (Paul)
Combrisson (Roger)
Deschamps (Bernard)
Ducloné (Guy)
Gayssot (Jean-Claude)
Giard (Jean)

Mme Goeuriot
(Colette)
Gremetz (Maxime)
Hage (Georges)
Hermier (Guy)
Hoarau (Elie)
Mme Hoffmann
(Jacqueline)
Mme Jacquaim
(Muguette)
Jayssot (Jean)
Lajoinie (André)

Le Meur (Daniel)
Leroy (Roland)
Marchais (Georges)
Mercieca (Paul)
Montdargent (Robert)
Moutoussamy (Ernest)
Peyret (Michel)
Porelli (Vincent)
Reyssier (Jean)
Rigout (Marcel)
Roux (Jacques)
Vergés (Paul)

Ont voté contre

MM.

Abelin (Jean-Pierre)
Allard (Jean)
Alphandéry (Edmond)
André (René)
Ansquer (Vincent)
Arrighi (Pascal)
Aubergier (Philippe)
Aubert (Emmanuel)
Aubert (François d')
Audinot (Gautier)
Bachelet (Pierre)
Bachelot (François)
Baekeroot (Christian)
Barate (Claude)
Barbier (Gilbert)
Bardet (Jean)
Barnier (Michel)
Barre (Raymond)
Barrot (Jacques)
Baudis (Pierre)
Baumel (Jacques)
Bayard (Henri)
Bayrou (François)
Beaujean (Henri)
Beaumont (René)
Bécam (Marc)
Bechter (Jean-Pierre)
Bégault (Jean)
Béguet (René)
Benoît (René)
Benouville (Pierre de)
Bernard (Michel)
Bernardet (Daniel)
Bernard-Reymond
(Pierre)
Besson (Jean)
Bichet (Jacques)
Bigéard (Marcel)
Birraux (Claude)
Bleuler (Pierre)
Blot (Yvan)
Blum (Roland)
Mme Boisseau
(Marie-Thérèse)
Bollengier-Stragier
(Georges)
Bompard (Jacques)
Bonhomme (Jean)
Borotra (Franc)
Bourg-Broc (Bruno)
Bousquet (Jean)
Mme Boutin
(Christine)
Bouvard (Loïc)
Bouvet (Henri)
Branger (Jean-Guy)
Brial (Benjamin)
Briane (Jean)
Briant (Yvon)
Brocard (Jean)
Brochard (Albert)
Bruné (Paulin)
Bussereau (Dominique)
Cabal (Christian)
Caro (Jean-Marie)
Carré (Antoine)
Cassabel (Jean-Pierre)

Cavaillé (Jean-Charles)
Cazalet (Robert)
César (Gérard)
Ceyrac (Pierre)
Chaboche (Dominique)
Chambrun (Charles de)
Chammougon
(Edouard)
Chantelat (Pierre)
Charbonnel (Jean)
Charié (Jean-Paul)
Charles (Serge)
Charroppin (Jean)
Chartron (Jacques)
Chasseguet (Gérard)
Chastagnol (Alain)
Chauvierre (Bruno)
Chollet (Paul)
Chometon (Georges)
Claisse (Pierre)
Clément (Pascal)
Cointat (Michel)
Colin (Daniel)
Colombier (Georges)
Corrèze (Roger)
Couanau (René)
Coupel (Sébastien)
Cousin (Bertrand)
Couturier (Roger)
Couve (Jean-Michel)
Couveinhes (René)
Cozan (Jean-Yves)
Cuq (Henri)
Daillet (Jean-Marie)
Dalbos (Jean-Claude)
Debré (Bernard)
Debré (Jean-Louis)
Debré (Michel)
Dehaine (Arthur)
Delalande
(Jean-Pierre)
Delatre (Georges)
Delatre (Francis)
Delevoe (Jean-Paul)
Delfosse (Georges)
Delmar (Pierre)
Demange (Jean-Marie)
Demuynek (Christian)
Deniau (Jean-François)
Deniau (Xavier)
Deprez (Charles)
Deprez (Léonce)
Dermaux (Stéphane)
Desanlis (Jean)
Descaves (Pierre)
Devédjian (Patrick)
Dhinnin (Claude)
Diebold (Jean)
Diméglio (Willy)
Domenech (Gabriel)
Dominati (Jacques)
Dousset (Maurice)
Druet (Guy)
Dubernard
(Jean-Michel)
Dugoin (Xavier)
Durand (Adrien)
Durieux (Bruno)

Durr (André)
Ehrmann (Charles)
Falala (Jean)
Fanton (André)
Farran (Jacques)
Féron (Jacques)
Ferrand (Jean-Michel)
Ferrari (Gratien)
Fèvre (Charles)
Fillon (François)
Fossé (Roger)
Foyer (Jean)
Frédéric-Dupont
(Edouard)
Freulet (Gérard)
Fréville (Yves)
Fritch (Edouard)
Fuchs (Jean-Paul)
Galley (Robert)
Gantier (Gilbert)
Gastines (Henri de)
Gaudin (Jean-Claude)
Gaulle (Jean de)
Geng (Francis)
Gengenwin (Germain)
Ghysel (Michel)
Giscard d'Estaing
(Valéry)
Goasduff (Jean-Louis)
Godéfroy (Pierre)
Godfrain (Jacques)
Gollnisch (Bruno)
Gonelle (Michel)
Gorse (Georges)
Gougy (Jean)
Goulet (Daniel)
Grignon (Gérard)
Griotteray (Alain)
Grussenmeyer
(François)
Guéna (Yves)
Guichard (Olivier)
Guichon (Lucien)
Haby (René)
Hamaide (Michel)
Hannoun (Michel)
Mme d'Harcourt
(Florence)
Hardy (Francis)
Hart (Joël)
Herlory (Guy)
Hersant (Jacques)
Hersant (Robert)
Holeindre (Roger)
Houssin (Pierre-Rémy)
Mme Hubert
(Elisabeth)
Hunault (Xavier)
Hyst (Jean-Jacques)
Jacob (Lucien)
Jacquat (Denis)
Jacquemin (Michel)
Jacquot (Alain)
Jalkh (Jean-François)
Jean-Baptiste (Henry)
Jeandon (Maurice)
Jegou (Jean-Jacques)
Julia (Didier)

Kaspereit (Gabriel)
Kerguéris (Aimé)
Kiffer (Jean)
Klifa (Joseph)
Koehl (Emile)
Kuster (Gérard)
Labbé (Claude)
Lacarin (Jacques)
Lachenaud (Jean-
Philippe)
Lafleur (Jacques)
Lamant (Jean-Claude)
Lamassoure (Alain)
Lauga (Louis)
Legendre (Jacques)
Legras (Philippe)
Le Jaouen (Guy)
Léonard (Gérard)
Léontieff (Alexandre)
Le Pen (Jean-Marie)
Lepercq (Arnaud)
Ligot (Maurice)
Limouzy (Jacques)
Lipkowski (Jean de)
Lorenzini (Claude)
Lory (Raymond)
Louet (Henri)
Mamy (Albert)
Mancel (Jean-François)
Maran (Jean)
Marcellin (Raymond)
Marcus (Claude-
Gérard)
Marlière (Olivier)
Martinez (Jean-Claude)
Marty (Elie)
Masson (Jean-Louis)
Mathieu (Gilbert)
Mauger (Pierre)
Maujouan du Gasset
(Joseph-Henri)
Mayoud (Alain)
Mazeaud (Pierre)
Médecin (Jacques)
Mégret (Bruno)
Mesmin (Georges)
Messmer (Pierre)
Mestre (Philippe)
Michel (Jean-François)

Millon (Charles)
Miossec (Charles)
Montastruc (Pierre)
Montcscuiou
(Aymeri de)
Mme Moreau (Louise)
Mouton (Jean)
Moyné-Bressand
(Alain)
Narquin (Jean)
Nenou-Pwataho
(Maurice)
Nungesser (Roland)
Ornano (Michel d')
Oudot (Jacques)
Paccou (Charles)
Paecht (Arthur)
Mme de Panafieu
(Françoise)
Mme Papon (Christiane)
Mme Papon (Monique)
Parent (Régis)
Pascallon (Pierre)
Pasquini (Pierre)
Pelchat (Michel)
Perben (Dominique)
Perbet (Régis)
Perdomo (Ronald)
Peretti Della Rocca
(Jean-Pierre de)
Péricard (Michel)
Peyrat (Jacques)
Peyrefitte (Alain)
Peyron (Albert)
Mme Piat (Yann)
Pinte (Etienne)
Poniatowski
(Ladislav)
Porteu de la Moran-
dière (François)
Poujade (Robert)
Préaumont (Jean de)
Proriol (Jean)
Raoult (Eric)
Raynal (Pierre)
Reveau (Jean-Pierre)
Revet (Charles)
Reymann (Marc)
Richard (Lucien)

Rigaud (Jean)
Roatta (Jean)
Robien (Gilles de)
Rocca Serra
(Jean-Paul de)
Rolland (Hector)
Rossi (André)
Rostolan (Michel de)
Roussel (Jean)
Roux (Jean-Pierre)
Royer (Jean)
Rufenacht (Antoine)
Saint-Ellier (Francis)
Salles (Jean-Jack)
Savy (Bernard)
Schenardi
(Jean-Pierre)
Séguela (Jean-Paul)
Seitlinger (Jean)
Sergent (Pierre)
Sirgue (Pierre)
Soisson (Jean-Pierre)
Sourdille (Jacques)
Spieler (Robert)
Stasi (Bernard)
Stirbois (Jean-Pierre)
Taugourdeau (Martial)
Tenailon (Paul-Louis)
Terrot (Michel)
Thien Ah Koon
(André)
Tiberi (Jean)
Toga (Maurice)
Toubon (Jacques)
Tranchant (Georges)
Trémège (Gérard)
Ueberschlag (Jean)
Valleix (Jean)
Vasseur (Philippe)
Virapoullé (Jean-Paul)
Vivien (Robert-André)
Vuibert (Michel)
Vuillaume (Roland)
Wagner (Georges-Paul)
Wagner (Robert)
Weisenhorn (Pierre)
Wiltzer (Pierre-André)

Se sont abstenus volontairement

MM.

Adevah-Pœuf
(Maurice)
Alfonsi (Nicolas)
Anciant (Jean)
Auroux (Jean)
Mme Avice (Edwige)
Ayrault (Jean-Marie)
Badet (Jacques)
Balligand
(Jean-Pierre)
Bapt (Gérard)
Barailla (Régis)
Bardin (Bernard)
Barrau (Alain)
Bartolone (Claude)
Bassinot (Philippe)
Beaufils (Jean)
Bêche (Guy)
Bellon (André)
Belorgey (Jean-Michel)
Bérégovoy (Pierre)
Bernard (Pierre)
Berson (Michel)
Besson (Louis)
Billardon (André)
Billon (Alain)
Bockel (Jean-Marie)
Bonnemaison (Gilbert)
Bonnet (Alain)
Bonrepaux (Augustin)
Borel (André)
Borrel (Robert)
Mme Bouchardeau
(Huguette)

Boucheron (Jean-
Michel) (Charente)
Boucheron (Jean-
Michel)
(Ille-et-Vilaine)
Bourguignon (Pierre)
Brune (Alain)
Calmat (Alain)
Cambolive (Jacques)
Cartelet (Michel)
Cassaing (Jean-Claude)
Castor (Elie)
Cathala (Laurent)
Césaire (Aimé)
Chanfrault (Guy)
Chapuis (Robert)
Charzat (Michel)
Chauveau
(Guy-Michel)
Chénard (Alain)
Chevallier (Daniel)
Chevéncment (Jean-
Pierre)
Chouat (Didier)
Chupin (Jean-Claude)
Clert (André)
Coffineau (Michel)
Colin (Georges)
Collomb (Gérard)
Colonna (Jean-Hugues)
Crépeau (Michel)
Mme Cresson (Edith)
Darinet (Louis)
Dehoux (Marcel)

Delebarre (Michel)
Delehedde (André)
Derosier (Bernard)
Deschaux-Beaume
(Freddy)
Dessien (Jean-Claude)
Destrade (Jean-Pierre)
Dhaille (Paul)
Douyère (Raymond)
Drouin (René)
Mme Dufoix
(Georgina)
Dumas (Roland)
Dumont (Jean-Louis)
Durieux (Jean-Paul)
Durupt (Job)
Emmanueli (Henri)
Évin (Claude)
Fabius (Laurent)
Faugaret (Alain)
Fiszbin (Henri)
Fleury (Jacques)
Florian (Roland)
Forgues (Pierre)
Fouillé (Jean-Pierre)
Mme Frachon
(Martine)
Franceschi (Joseph)
Frêche (Georges)
Fuchs (Gérard)
Garmendia (Pierre)
Mme Gaspard
(Françoise)
Germon (Claude)

Giovannelli (Jean)
Gourmelon (Joseph)
Goux (Christian)
Gouze (Hubert)
Grimont (Jean)
Guyard (Jacques)
Hernu (Charles)
Hervé (Edmond)
Hervé (Michel)
Huguet (Roland)
Mme Jacq (Marie)
Jalton (Frédéric)
Janetti (Maurice)
Jospin (Lionel)
Josselin (Charles)
Journet (Alain)
Joxe (Pierre)
Kuczeida (Jean-Pierre)
Labarrère (André)
Laborde (Jean)
Lacombe (Jean)
Laignel (André)
Mme Lalumière
(Catherine)
Lambert (Jérôme)
Lambert (Michel)
Lang (Jack)
Laurain (Jean)
Laurissergues
(Christian)
Lavédrine (Jacques)
Le Baill (Georges)
Mme Lecuir (Marie-
France)

Le Déaut (Jean-Yves)
Ledran (André)
Le Drian (Jean-Yves)
Le Foll (Robert)
Lefranc (Bernard)
Le Garrec (Jean)
Lejeune (André)
Lemoine (Georges)
Lengagne (Guy)
Leonetti (Jean-
Jacques)
Le Pensec (Louis)
Mme Leroux (Ginette)
Loncle (François)
Louis-Joseph-Dogué
(Maurice)
Mahéas (Jacques)
Malandain (Guy)
Malvy (Martin)
Marchand (Philippe)
Margnes (Michel)
Mas (Roger)
Mauroy (Pierre)
Mellick (Jacques)
Menga (Joseph)
Mermaz (Louis)
Métais (Pierre)
Metzinger (Charles)
Mexandeau (Louis)
Michel (Claude)
Michel (Henri)
Michel (Jean-Pierre)
Mitterrand (Gilbert)

Mme Mora
(Christiane)
Moulinet (Louis)
Nallet (Henri)
Natiez (Jean)
Mme Neiertz
(Véronique)
Mme Neveux
(Paulette)
Notebart (Arthur)
Nucci (Christian)
Oehler (Jean)
Ortet (Pierre)
Mme Osaselin
(Jacqueline)
Patriat (François)
Pénicaud
(Jean-Pierre)
Pesce (Rodolphe)
Peuziat (Jean)
Pezet (Michel)
Pierret (Christian)
Pinçon (André)
Pistre (Charles)
Poperen (Jean)
Portheault
(Jean-Claude)
Pourchon (Maurice)
Prat (Henri)
Proveux (Jean)
Puaud (Philippe)
Queyranne (Jean-Jack)
Quilès (Paul)
Ravassard (Noël)

Richard (Alain)
Rigal (Jean)
Rocard (Michel)
Rodet (Alain)
Roger-Machart
(Jacques)
Mme Roudy (Yvette)
Saint-Pierre
(Dominique)
Sainte-Marie (Michel)
Sanmarco (Philippe)
Santrot (Jacques)
Sapin (Michel)
Sarre (Georges)

Schreiner (Bernard)
Schwartzberg
(Roger-Gérard)
Mme Sicard (Odile)
Siffre (Jacques)
Souchon (René)
Mme Soum (Renée)
Mme Stiévenard
(Gisèle)
Stim (Olivier)
Strauss-Kahn
(Dominique)
Mme Sublet
(Marie-Joséphine)

Sueur (Jean-Pierre)
Tavernier (Yves)
Théaudin (Clément)
Mme Toutain
(Ghislaine)
Mme Trautmann
(Catherine)
Vadepiéd (Guy)
Vauzelle (Michel)
Vivien (Alain)
Wacheux (Marcel)
Welzer (Gérard)
Worms (Jean-Pierre)
Zuccarelli (Émile)

N'ont pas pris part au vote

D'une part :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale.

D'autre part :

MM. Jacques Blanc, Gérard Bordu, Roland Carraz, Charles Fiterman, Pierre Micaux, Michel Renard et Jacques Rimbault.

Mises au point au sujet du présent scrutin

MM. Robert Borrel, Roland Carraz et André Pinçon, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu « s'abstenir volontairement ».

MM. Gérard Bordu, Charles Fiterman et Jacques Rimbault, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

