

JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9<sup>e</sup> Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

(29<sup>e</sup> SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1<sup>re</sup> séance du mercredi 10 mai 1989

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. LAURENT FABIUS

1. **Hommage à la mémoire des victimes de Nouvelle-Calédonie** (p. 715).

MM. le président, Michel Rocard, Premier ministre.

2. **Souhaits de bienvenue à deux délégations de Parlements étrangers** (p. 715).

3. **Questions au Gouvernement** (p. 715).

#### NOUVELLE-CALÉDONIE (p. 715)

MM. René Rouquet, Michel Rocard, Premier ministre.

#### IRAN (p. 717)

MM. Jean-Yves Le Déaut, Roland Dumas, ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

#### LIBAN (p. 717)

MM. Gérard Bapt, Roland Dumas, ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

#### VOTE PAR PROCURATION DES RETRAITÉS (p. 718)

MM. René Couveinhes, Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités territoriales.

#### PRÊTS BONIFIÉS À L'AGRICULTURE (p. 720)

MM. Louis Goasduff, Henri Nallet, ministre de l'agriculture et de la forêt.

#### LIBERTÉS SYNDICALES EN FRANCE (p. 721)

Mme Muguette Jacquaint, M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement.

#### LOI DE PROGRAMMATION MILITAIRE (p. 721)

MM. Arthur Paecht, Jean-Pierre Chevènement, ministre de la défense.

#### MAL LOGÉS (p. 722)

MM. Ladislav Poniatowski, Louis Besson, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé du logement.

#### PRODUCTION PAR E.D.F. DE COURANT ÉLECTRIQUE DE HAUTE QUALITÉ (p. 724)

MM. Francis Geng, Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

#### PÊCHE FRANÇAISE (p. 724)

MM. Jean Beaufils, Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer.

#### SÉCURITÉ EN EUROPE ET MISSILES À COURTE PORTÉE (p. 725)

MM. François Asensi, Roland Dumas, ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

#### JOUEURS DE BASKET NATURALISÉS (p. 726)

MM. Edouard Landrain, Roger Bambuck, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, chargé de la jeunesse et des sports.

#### DROITS DE L'HOMME EN AFRIQUE DU SUD (p. 726)

M. Jean-Pierre Bequet, Mme Edwige Avice, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

#### *Suspension et reprise de la séance* (p. 727)

### PRÉSIDENTE DE M. MICHEL COFFINEAU

4. **Désignation d'un candidat à un organisme extra-parlementaire** (p. 727).

5. **Sécurité routière.** - Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 727).

M. Léo Grézar, rapporteur de la commission des lois.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis de la commission de la production.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

Discussion générale :

MM. Serge Charles,  
Roger Gouhier,  
Gérard Vignoble,  
Jean-Pierre Fourré,  
Charles Fèvre,  
Claude Miqueu,  
Germain Gengenwin,  
François Colcombet.

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

6. **Ordre du jour** (p. 743).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. LAURENT FABIUS

La séance est ouverte à quinze heures.

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

1

### HOMMAGE A LA MÉMOIRE DES VICTIMES DE NOUVELLE-CALÉDONIE

**M. le président.** (*Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement se lèvent.*) Mes chers collègues, on comprendra, j'en suis sûr, qu'au début de cette séance j'évoque avec vous, en quelques mots, les événements sanglants qui ont endeuillé la Nouvelle-Calédonie et qui ont profondément frappé nos concitoyens.

Sans doute, nous n'avons pas tous ici la même appréciation du devenir de ce territoire, mais je pense que nous devons savoir nous retrouver sur l'essentiel lorsqu'il s'agit de préserver les chances du dialogue et de la paix, comme nous l'avons fait, par exemple, en votant ensemble la loi du 4 juillet 1988.

Je sais aussi que nous avons en commun, quelles que soient nos différences d'opinion, la même horreur du meurtre et de la violence et que nous condamnons avec la même fermeté les crimes, quels qu'ils soient, dus au fanatisme et à l'aveuglement.

Nous avons déploré, l'an dernier, la mort tragique de gardarmes en Nouvelle-Calédonie. Nous déplorons aujourd'hui la mort tragique de Jean-Marie Tjibaou et de Yeiwéné Yeiwéné.

Monsieur le Premier ministre, le dialogue entre les communautés a été rétabli à travers les accords de Matignon, et l'action de ceux qui viennent de disparaître, comme celle de notre collègue Jacques Lafleur, comme la vôtre aux côtés du Président de la République, a été décisive.

Tous, nous mesurons tragiquement, aujourd'hui, combien est difficile la tâche des hommes de bonne volonté lorsque se réveillent les ferments de la haine et de la division. En s'engageant comme ils l'ont fait sur le chemin de la paix, Jean-Marie Tjibaou et Yeiwéné Yeiwéné le savaient certainement. Ils l'ont payé de leur vie. Et pourtant, je suis convaincu que la voie de l'espérance existe toujours.

Mes chers collègues, en votre nom à tous, j'exprime aux familles et aux proches des victimes de Nouvelle-Calédonie, à la population du territoire, nos sentiments d'affliction profonde et de chaleureuse sympathie.

Je vous remercie.

La parole est à M. le Premier ministre.

**M. Michel Rocard, Premier ministre.** Monsieur le président, après les mots que vous avez su choisir pour évoquer ce qu'il peut y avoir de commun, à travers des interprétations différentes, et légitimement différentes - la France s'honore d'être une démocratie -, dans l'émotion de tous les membres qui composent cette assemblée, le Gouvernement n'a rien d'autre à dire que son approbation à ces mots-là.

La référence que vous avez faite à la loi du 4 juillet 1988, en effet unanime, est celle qui, ici, nous permet d'évoquer ensemble ce que nous pouvons éprouver devant une nouvelle situation d'incertitude.

Si j'ai souhaité prendre la parole après vous, c'est pour m'associer au vœu que la volonté de dialogue, la persévérance dans la recherche de la concertation et de la réconciliation demeurent la référence commune des orientations de cette assemblée, aussi bien que des vœux que je formule,

sans doute en même temps que tous ses membres, en faveur du territoire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

2

### SOUHAITS DE BIENVENUE A DEUX DÉLÉGATIONS DE PARLEMENTS ÉTRANGERS

**M. le président.** Mes chers collègues, je vous signale la présence dans les tribunes de deux délégations de parlements étrangers.

En votre nom, j'adresse nos très chaleureux souhaits de bienvenue à la délégation de l'Assemblée fédérale de la République socialiste de Tchécoslovaquie conduite par M. le professeur Zdenek Ceska, président de la commission législative et constitutionnelle de cette assemblée. (*Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement se lèvent et applaudissent.*)

J'adresse les mêmes vœux de bon séjour en France à la délégation de parlementaires finlandais, conduite par M. Ingvar S. Melin, vice-président de la commission des affaires étrangères du Parlement de la République finlandaise. (*Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement se lèvent et applaudissent.*)

Je suis sûr que nos amis tchécoslovaques et finlandais apprécieront comme elle le mérite notre séance de questions d'actualité.

3

### QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

Le « tourniquet » fait qu'aujourd'hui c'est au groupe socialiste d'avoir le premier la parole.

#### NOUVELLE-CALÉDONIE

**M. le président.** La parole est à M. René Rouquet.

**M. René Rouquet.** Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Jean-Marie Tjibaou et Yeiwéné Yeiwéné ont été lâchement assassinés le jeudi 4 mai.

**M. Robert Pandraud.** Par qui ?

**M. René Rouquet.** Comme l'ensemble des Français, nous avons tous été profondément choqués et attristés à l'annonce de la mort de celui qui fut l'un des artisans de la paix en Nouvelle-Calédonie. (*Murmures sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Lors des obsèques de ces deux hommes à Nouméa dimanche dernier, nous avons pu l'un et l'autre, monsieur le Premier ministre, mesurer à quel point l'émotion était réelle et intense parmi la population.

**M. Gabriel Kasperoît.** Notre président est plus intelligent que ce député. Peut-être est-ce pour cela qu'il est président !

**M. René Rouquet.** Vous aviez su mettre un terme à une situation pour le moins difficile, lorsque, le 26 juin 1988, ont été signés les accords de Matignon.

Aujourd'hui, chacun d'entre nous s'interroge sur les conséquences possibles de ce drame. Les Français souhaitent connaître les mesures que vous comptez prendre pour répondre aux interrogations suscitées par la situation sur l'île

d'Ouvéa, en particulier, et dans l'ensemble du territoire, afin que l'esprit des accords de Matignon soit préservé. La décision de ne pas reporter les élections provinciales prévues le 11 juin nous a paru fondée au regard des circonstances actuelles.

Enfin, monsieur le Premier ministre, je voudrais vous assurer du soutien le plus total du groupe socialiste pour toutes les actions qui ont contribué, par le passé, et qui contribueront, à l'avenir, à maintenir en Nouvelle-Calédonie une paix durable et fraternelle. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

**M. Michel Rocard, Premier ministre.** Monsieur le député, tous les hommes de cœur, de bonne volonté et de paix n'ont pu qu'être bouleversés par l'assassinat de Jean-Marie Tjibaou et de Yeiwéné Yeiwéné. Pourquoï, en effet, ont-ils été tués, si ce n'est parce que quelques criminels fanatiques n'avaient pas admis qu'ils choisissent le chemin de la poignée de main, de la négociation, où personne ne gagne tout, et de la démocratie, où on pactise avec l'autre, pour atteindre l'idéal qui demeurait le leur ?

Chacun peut, je crois, mesurer davantage aujourd'hui le courage personnel, jusqu'au sacrifice suprême, la hauteur de vues et l'esprit de tolérance qu'il a fallu à Jean-Marie Tjibaou, comme à Jacques Lafleur, pour s'engager dans la voie étroite et difficile du dialogue, du développement et du partage. « Partage », le mot était de Jacques Lafleur.

Au lendemain de cette tragédie, beaucoup ont pu se demander si les accords de Matignon n'avaient pas été, eux aussi, mortellement atteints. Monsieur le député, cette question fut également un court moment, la mienne. Je suis parti en Nouvelle-Calédonie avec cette question. Je retiens des entretiens que j'ai eus avec l'ensemble des parties prenantes à ces accords, à l'occasion des obsèques de Jean-Marie Tjibaou et Yeiwéné Yeiwéné, la détermination que tous ont solennellement affirmée de voir poursuivre la démarche entreprise pour construire une Nouvelle-Calédonie réconciliée, plus équilibrée dans son développement économique, plus juste dans le partage des responsabilités.

Nous le devons à Jean-Marie Tjibaou et à Yeiwéné Yeiwéné qui ont payé de leur vie leur commune volonté que le destin du territoire ne soit plus fondé sur le sang, la violence et la haine.

Nous le devons à Jacques Lafleur qui n'a pas hésité, lui non plus, à braver l'incompréhension et même l'hostilité d'une partie de la population d'origine européenne pour, selon sa propre expression, « donner et pardonner », c'est-à-dire pour réparer une part des injustices commises à l'égard du peuple canaque depuis près d'un siècle et demi.

Nous le devons au peuple français qui, en adoptant la loi référendaire du 6 novembre dernier, s'est engagé à son tour aux côtés des signataires des accords de Matignon et de la rue Oudinot.

C'est pourquoi j'ai signé, dès mon retour de Nouméa, après avoir eu un doute sur la possibilité de le faire, le décret, publié au *Journal officiel* de ce matin, convoquant les électeurs de Nouvelle-Calédonie le 11 juin prochain pour élire leurs assemblées provinciales. Le calendrier de nos engagements sera exécuté à la lettre et sans retard.

**M. Gabriel Kaspereit.** D'ailleurs, c'est la loi !

**M. le Premier ministre.** En plus...

**M. Claude Labbé et M. Robert Pandreud.** Non, c'est la loi !

**M. Robert-André Vivien.** Vous appliquez la loi !

**M. le Premier ministre.** Mais il est arrivé que des événements...

**M. Gabriel Kaspereit.** Alors, il aurait fallu une autre loi pour la défaire !

**M. le Premier ministre.** Messieurs, j'aime vous entendre. Cela veut dire sans doute que cette loi est bonne.

**M. Xavier Deniau.** Non ! Cela veut dire tout simplement que c'est la loi !

**M. Robert-André Vivien.** La loi est la loi !

**M. Gabriel Kaspereit.** *Dura lex, sed lex !*

**M. le Premier ministre.** Au conseil des ministres de ce matin, M. Léopold Jorédié a été nommé membre du comité consultatif placé auprès du Haut commissaire de la République, pour pourvoir le siège laissé vacant par la mort de Jean-Marie Tjibaou.

Les actes d'administration, y compris les visites ministérielles sur le territoire, continueront à la même fréquence. M. Mellick maintiendra le voyage qu'il avait prévu. Mme André doit y aller bientôt. Nous étudions tous les projets de développement sans aucun retard.

Après les élections provinciales, le ministre des départements et territoires d'outre-mer retournera en Nouvelle-Calédonie pour faire le point de l'application des accords au terme d'une année d'administration directe du territoire par l'Etat. Moi-même, j'installerai prochainement le comité de suivi de ces accords, dont nous étions convenus avec Jacques Lafleur et Jean-Marie Tjibaou.

Je crois savoir que c'est également avant la fin juillet que la mission d'information, créée par la commission des lois de votre assemblée pour suivre l'application de la loi référendaire, doit se rendre sur le territoire.

Ainsi, il sera loisible à chacun de constater que les engagements pris ont été tenus, même si, comme il est naturel lorsqu'il s'agit de développement économique, de formation des hommes, de rééquilibrage interrégional et interethnique, les effets n'en sont pas encore tous perceptibles directement par l'opinion calédonienne.

Monsieur le député, la détermination du Gouvernement est sans faille. Est-ce pour autant que l'avenir est sans risque ? Devant l'extraordinaire émotion provoquée par le meurtre de Jean-Marie Tjibaou et de Yeiwéné Yeiwéné, beaucoup de thèses et d'hypothèses ont été échauffées. Une instruction est ouverte. Seules les analyses balistiques permettront de déterminer s'il y avait d'autres assassins que celui qui a trouvé la mort à la suite de son crime. Je me refuse, pour ma part, à entrer dans des supputations. Bien sûr, il y avait et il y a, dans chaque camp, dans chaque communauté, des adversaires de la paix retrouvée et des accords de Matignon. Mais c'est insuffisant pour conclure à un complot criminel dont l'idée même est trop dangereuse pour être avancée à la légère même si la question est légitime.

Il y a des sourires que j'aimerais ne pas voir dans cette salle au cours de cette séance. *(Exclamations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française. - Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Gabriel Kaspereit.** Il y avait des sanglots de trop, dimanche.

**M. Chariss Ehrmann.** N'oubliez pas que le drapeau tricolore est celui de la France !

**M. le Premier ministre.** La situation sur l'île d'Ouvéa reste assurément suivie de très près *(Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République)* tant par le Haut-commissaire de la République que par le Gouvernement, non pas que l'île d'Ouvéa soit le camp retranché hors des lois de la République que certains ont cru pouvoir complaisamment décrire. Il reste en effet une tribu où une poignée de jeunes gens armés interdit l'accès, notamment à la gendarmerie. C'est le seul cas en Nouvelle-Calédonie. C'est même le seul cas sur l'île d'Ouvéa. Partout ailleurs, monsieur le député, y compris à Ouvéa, sur la majorité de son territoire, l'autorité de l'Etat s'exerce normalement.

**M. Arthur Dehaine.** Qu'allez-vous faire ?

**M. le Premier ministre.** Cette situation n'est pas totalement satisfaisante, c'est vrai.

**M. Robert-André Vivien.** C'est le moins qu'on puisse dire ! *(Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** Un peu de pudeur, monsieur Vivien !

**M. François Loncle et M. Gérard Bapt.** Demandez à Pons !

**M. le président.** Mesdames, messieurs, un peu de silence, s'il vous plaît !

**M. le Premier ministre.** Qui pourrait croire qu'on ramènerait le calme complet par une opération de force ?

Là encore, monsieur le député, je me refuse à ce que le sang coule, que ce soit celui de nos gendarmes (« Ah ! » sur plusieurs bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française) ou celui d'un groupe extrémiste. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

La violence n'a pas d'autre remède que le dialogue et la patience.

**M. Robert Pandraud.** Qui a tué Machoro ?

**M. le Premier ministre.** Pour le reste, le préfet délégué, chargé du développement économique, sera sous peu à Ouvéa pour travailler avec les autorités municipales au projet de développement de l'île.

La paix est une affaire de volonté, de patience, de dialogue. Ce n'est, monsieur le député, assurément pas un long fleuve tranquille. (*Murmures sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

Sur cette route difficile, et finalement plus risquée que la violence, le résultat est connu d'avance. La Nouvelle-Calédonie continue d'avoir besoin du geste de fraternité de toute la communauté nationale. C'est celui que, dans sa coutume, nous aurait demandé Jean-Marie Tjibaou, tout comme il avait, en 1984, au lendemain même de l'assassinat de ses deux frères, choisi le dialogue contre l'affrontement et, contre la spirale de la mort, l'espérance et la vie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

#### IRAN

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Ma question s'adresse à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

Le président du parlement iranien, M. Rafsadjani, a, vendredi dernier, lancé un véritable appel au meurtre contre les ressortissants américains, britanniques et français, déclarant : « Ce n'est pas compliqué de tuer des Américains ou des Français ; il y en a tellement partout dans le monde ! » Ces propos sont inacceptables et intolérables.

Ils ont suscité l'émotion de nos compatriotes ; notamment des Français établis à l'étranger, qui sont 1 500 000 dans le monde, dont 50 000 au Proche-Orient.

Ces déclarations ont suscité la réprobation internationale.

Ces allégations ne sont pas compatibles avec les obligations qui devraient régir les relations entre Etats souverains, car il s'agit d'un appel au terrorisme prononcé par un des plus hauts responsables de l'Iran.

Nous devons, et nous venons de le rappeler pour la Nouvelle-Calédonie, refuser tous les fanatismes.

S'agit-il, monsieur le ministre d'Etat, de menaces réelles ou d'une surenchère à usage interne ? Ne serait-ce pas la réponse des Iraniens aux avancées diplomatiques françaises sur le Proche-Orient et la volonté de contrecarrer le dialogue qui pourrait conduire à la paix dans cette région du monde ?

L'attentat au Liban contre deux collaborateurs du chef de l'O.L.P., les défilés de Baalbek et le récent enlèvement d'un ressortissant ouest-allemand à Beyrouth nous rappellent qu'une minorité n'a toujours pas accepté la voie de la paix.

Nous avons apprécié la rapidité avec laquelle vous avez fait part de l'indignation du Gouvernement français. Mais, au-delà de notre condamnation et de notre réprobation, nous avons le sentiment qu'une position commune européenne n'a pas été affirmée avec suffisamment de netteté.

Monsieur le ministre d'Etat, quelle attitude diplomatique pouvons-nous adopter vis-à-vis d'un pays qui ne respecte ni règles ni lois et qui légalise le terrorisme international ? Ne convient-il pas de définir avec fermeté une position commune européenne ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.* - *M. Bernard Stasi applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'Etat, ministre des affaires étrangères.

**M. Roland Dumas, ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, à peine venons-nous de parler de la violence en Nouvelle-Calédonie qu'il nous faut en traiter d'une autre façon pour une autre région du monde, comme si une sorte de fatalité pesait sur l'humanité tout entière.

Monsieur le député, ne dit-on pas que les mots les plus simples sont les plus efficaces ? J'en userais donc pour répondre à votre question.

Les propos que vous venez de rapporter et qui ont été prononcés par le président du Parlement iranien sont inadmissibles. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs des groupes de l'Union du centre, Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.*)

Et je tiens à vous dire que le Gouvernement partage entièrement les sentiments d'indignation que vous avez exprimés à l'égard de ces propos et qui, j'en suis sûr, sont ceux de l'ensemble de cette assemblée.

Nous l'avons dit dès le premier jour, et je le répète ici avec toute la solennité qui s'attache aux déclarations qui sont faites en ces lieux au nom du gouvernement de la République, dès que nous avons eu connaissance de ces déclarations, qu'elles créaient à l'égard de l'Iran une responsabilité pour toute action de violence qui surviendrait désormais. Nous avons dit aussi qu'elles sont un défi aux efforts en cours pour parvenir à la paix au Proche-Orient par la négociation, en rappelant que la France y apportait un appui résolu.

Simultanément, des démarches diplomatiques ont été faites auprès des autorités iraniennes, à Paris et à Téhéran, pour marquer l'indignation de la France et le rejet pur et simple de tels propos. Je précise qu'à Téhéran cette démarche a été effectuée par notre chargé d'affaires, puisque, comme vous le savez, c'est seulement à ce niveau que se situent nos relations diplomatiques depuis le déclenchement de l'affaire Rushdie.

Cette action a été soutenue par une déclaration des Douze provoquée par le Gouvernement français.

En outre, et pour répondre à la question précise que vous m'avez adressée, une réunion des pays de la Communauté aura lieu au cours des prochains jours pour examiner la situation résultant des déclarations du président du Parlement iranien et les mesures qu'elle appelle en réplique.

**M. Gabriel Kasperit.** Ce ne sont pas des questions au Gouvernement ; ce sont des déclarations gouvernementales !

**M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.** Aux Nations unies, nous avons soutenu la proposition de la Grande-Bretagne tendant à faire adopter par le Conseil de sécurité tout entier une déclaration condamnant les propos de M. Rafsadjani. Cette proposition est en cours d'examen. La France fait et fera tout ce qui est en son pouvoir pour qu'elle aboutisse.

Vous le constaterez avec moi, au niveau national comme au niveau européen, aux Nations unies - et je l'attends de la communauté internationale tout entière - l'indignation s'est exprimée spontanément et les propos que vous avez rapportés ont été condamnés avec la plus grande fermeté.

Quelles que soient, monsieur le député, les interprétations que l'on donne, ici et là, aux propos du président du Parlement iranien qui s'inscriraient dans le contexte d'un débat intérieur à l'Iran - M. Rafsadjani serait, dit-on, candidat à une prochaine élection - je répète que nous ne pouvons pas tolérer de tels appels au meurtre et à la violence, qui bafouent les règles les plus élémentaires touchant au respect de la vie humaine et aux relations internationales. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Didier Julia et M. Robert Pandraud.** C'est du bla-bla !

#### LIBAN

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Bapt.

**M. Gérard Bapt.** Monsieur le président, ma question s'adresse à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères et concerne le Liban.

De nouveau, après quelques accalmies, le canon tonne au Liban où l'on déplore encore des dizaines de morts et des centaines de blessés au cours des derniers jours.

Des actions diplomatiques du Président de la République et du Gouvernement ont pourtant abouti aux initiatives souhaitées de la part du Conseil de sécurité de l'O.N.U. qui a confié une mission exploratoire à son secrétaire général et surtout de la part de la Ligue arabe avec l'annonce d'un cessez-le-feu et de l'envoi d'un corps d'observateurs arabes. Mais, le cessez-le-feu a été violé et le déploiement des obser-

vateurs arabes a été impossible, ce qui était sans doute l'objectif recherché par la Syrie alors que le général Aoun accepte toutes les résolutions du plan de la ligue arabe.

Deux millions de personnes - population civile libanaise, chrétienne ou musulmane - souffrent d'une pénurie aiguë de soins et de produits de première nécessité.

Monsieur le ministre d'Etat, sur le plan humanitaire, par quelle initiative la Communauté économique européenne peut-elle prendre, dans les plus brefs délais, le relais de l'action française ?

Sur le plan politique, la communauté internationale pourrait-elle accepter la disparition du Liban, Etat membre de l'O.N.U., cofondateur de la Ligue arabe ? La disparition d'un Etat au Moyen-orient ne serait-elle pas un précédent lourd de dangers pour l'avenir ?

La disparition du Liban est inacceptable pour la communauté des nations. Elle l'est encore plus pour la France et l'Europe.

Quelle action, monsieur le ministre d'Etat, la France mène-t-elle aujourd'hui pour qu'un cessez-le-feu durable soit imposé à Beyrouth et à la Syrie afin que les Libanais puissent revivre ensemble, afin que le Liban puisse retrouver sa souveraineté et reconstruire son unité ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs du groupe de l'Union du centre.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

**M. Roland Dumas, ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je remercie M. Bapt de me donner une nouvelle fois l'occasion de rappeler brièvement comment la France, très longtemps seule - je répète : « seule » - parmi les puissances, s'est efforcée de traduire en actes l'intérêt particulier qu'elle porte au Liban et à ses populations plongées dans de tragiques épreuves.

J'ai eu l'occasion d'informer l'Assemblée nationale des actions qui avaient été entreprises au cours des semaines passées. Permettez-moi de ne pas y revenir.

Une trêve fragile, limitée, s'était malgré tout instaurée à la suite de ces initiatives et des relais que la diplomatie française avait pu trouver auprès des organisations internationales. Cette trêve fragile et limitée paraissait devoir se consolider, notamment par l'acceptation qu'avait faite le général Aoun de levée du blocus, qui avait été demandée par la Ligue arabe, mais cette trêve est rompue depuis samedi dernier.

Beyrouth est à nouveau la proie de bombardements aveugles et meurtriers.

**M. Bernard Dorozier.** La Syrie !

**M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.** Face à cette situation, je tiens à déclarer ici au nom du Gouvernement que la France ne cédera pas au découragement. Elle poursuit et poursuivra inlassablement ses efforts afin que survive un Liban libre, un Liban uni et un Liban indépendant ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs du groupe de l'Union du centre.)*

Dès la reprise des bombardements, le 6 mai, nous avons lancé un nouvel appel pressant à toutes les parties pour qu'elles cessent le feu.

Nous avons saisi le secrétaire général de la Ligue arabe et le ministre koweïtien des affaires étrangères qui, comme vous le savez, préside le Comité des Six.

Nous avons alerté le secrétaire général des Nations unies dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par le Conseil de sécurité.

J'ai enfin demandé à notre ambassadeur à Moscou de se rapprocher des dirigeants soviétiques à la suite des dernières déclarations, particulièrement fermes et intéressantes, de M. Chevardnadze, en marquant notre disposition à coordonner nos efforts, en liaison avec ceux de la Ligue arabe. Je pense pouvoir m'entretenir avec le chef de la diplomatie soviétique à ce sujet dans les jours, voire dans les heures qui viennent.

Nous entendons donc, monsieur le député, maintenir sans relâche une pression sur tous ceux qui détiennent une responsabilité dans la mise en place et le respect du cessez-le-feu non seulement sur les parties libanaises qui sont parties prenantes au conflit, mais aussi sur les puissances étrangères

qui attendent ou qui peuvent empêcher de poursuivre l'action de bombardement. Nous demeurons en contact permanent avec toutes les parties de même qu'avec la Ligue arabe, les Nations unies et les principales puissances.

Les jours qui viennent, marqués par le retour sur place des représentants du comité de la Ligue, seront, croyez-le bien, mesdames, messieurs, déterminants, notamment pour obtenir le respect du cessez-le-feu et la mise en place des observateurs arabes qui doivent se rendre au Liban.

J'attends d'une heure à l'autre que M. le secrétaire général, qui m'a fait porter un message en ce sens aujourd'hui même par M. Kouchner, prenne de son côté des initiatives.

Vous voudrez bien constater avec moi, monsieur le député, mesdames, messieurs, que le Gouvernement n'entend pas relâcher et ne relâchera jamais ses efforts aussi longtemps que le Liban n'aura pas retrouvé son unité, son intégrité territoriale et sa souveraineté. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs du groupe de l'Union du centre.)*

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

#### VOTE PAR PROCURATION DES RETRAITÉS

**M. le président.** La parole est à M. René Couveinhes.

**M. René Couveinhes.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, les élections européennes approchent. *(Ah ! sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. François Hollande.** C'est un scoop !

**M. René Couveinhes.** Et je voudrais appeler l'attention du Gouvernement sur les nouvelles modalités du vote par procuration, notamment pour les retraités et les préretraités. *(Très bien ! sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

Cette question préoccupe tous mes collègues. D'ailleurs, plusieurs d'entre eux ont déjà interrogé M. le ministre de l'intérieur. Mais la réponse qu'il leur a faite n'est pas satisfaisante.

D'après la mise à jour du 1<sup>er</sup> février 1989 de l'instruction sur le vote par procuration, la notion de congés de vacances ne peut s'appliquer qu'à des personnes actives. Mais pouvons-nous tolérer que les retraités soient exclus du droit légitime de voter par procuration sous prétexte qu'ils exercent au même moment le droit, tout aussi légitime, de prendre des congés ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française. - Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Gabriel Kasperoit.** Labarrère, arrête de rigoler ! C'est sérieux !

**M. le président.** Mes chers collègues, un peu de silence. Cette question sur les élections européennes nous intéresse tous. *(Sourires.)*

Continuez, monsieur Couveinhes.

**M. Robert Pandraud.** Il ne faut pas mépriser les retraités !

**M. René Couveinhes.** Vous savez que les personnes âgées prennent souvent les vacances en groupe pour des raisons financières et qu'elles réservent longtemps à l'avance en versant des acomptes très importants. Et si une élection survient, il faut qu'elles payent un dédit élevé pour changer leur date de départ. Ce qui revient à dire, mes chers collègues, qu'elles doivent maintenant payer pour exercer leur droit de vote. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République. - Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Robert Pandraud.** C'est le suffrage censitaire !

**M. René Couveinhes.** Bel exemple pour le tourisme social !

**M. André Santini.** A-La Grande-Motte !

**M. Arthur Dehaine.** M. Couveinhes a raison !

**M. René Couveinhes.** N'est-il pas encore possible de corriger cette injustice...

**M. Jean Rouffils.** Vous êtes vraiment inquiet !

**M. Gabriel Kasperoit.** C'est l'Empire autoritaire !

**M. René Couveinhes.** ... en imaginant par exemple que les agences de voyages, les associations ou les syndicats pourraient fournir des attestations prouvant que le vote par procuration est justifié ? Une simple déclaration sur l'honneur pourrait peut-être suffire, comme c'est le cas pour l'obtention d'un grand nombre de documents officiels.

**M. Gabriel Kaspereit.** Une telle déclaration suffit !

**Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République.** Bravo !

**M. François 'oncle.** Il faut faire plus long !

**M. Alain Richard.** C'est un canular !

**M. René Couveinhes.** Si le législateur avait voulu limiter l'exercice du droit de procuration, il n'aurait pas utilisé dans l'article L. 71 du code électoral le terme de « citoyen », mais au contraire celui de « personne active ».

Nous n'avons pas le droit de tolérer une telle injustice l'année même où nous célébrons l'égalité des citoyens devant la loi ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs du groupe Union pour la démocratie française.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités territoriales.

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, je tiens à vous rassurer : le Gouvernement ne veut, en aucune manière, porter atteinte au droit des retraités de prendre des congés (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.* - *Exclamations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*), d'autant plus que la nature même de la retraite, c'est d'être un congé permanent ! (*Exclamations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

**M. René Couveinhes.** Pas du tout !

**M. Gabriel Kaspereit.** C'est scandaleux !

**M. le président.** Mes chers collègues, c'est un sujet important, M. Baylet a des choses à nous dire. Il faut qu'il puisse les dire dans le silence. Il a la parole, et lui seul !

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** La date des élections européennes a été fixée, monsieur le député, il y a plusieurs mois !

Cela étant dit, en règle générale, et par application de l'article L. 62 du code électoral, les électeurs exercent leur droit de vote en se présentant personnellement au bureau de vote du lieu de leur inscription.

**M. Gabriel Kaspereit.** S'ils le peuvent !

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** Le vote par procuration revêt donc un caractère dérogatoire et, bien entendu, l'interprétation de ces dispositions ne peut, dans ces conditions, qu'être très stricte.

**M. Serge Charles.** C'est Joxe qui a fait cela !

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** C'est le législateur qui l'a voulu, monsieur le député ! (*Protestations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

**M. Gabriel Kaspereit.** Mais ce n'est pas vrai ! C'est une interprétation d'ordre réglementaire !

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** Depuis la loi du 30 décembre 1988, ne peuvent être admises à voter par procuration que les personnes qui se trouvent absentes de leur commune d'inscription pour des raisons indépendantes de leur volonté dûment constatées ou qui, tout en étant présentes sont dans l'incapacité physique de se rendre à leur bureau de vote, pour cause de maladie par exemple.

Les retraités en vacances, monsieur le député, ne relèvent ni de l'un, ni de l'autre de ces cas. (*Protestations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

**M. René Couveinhes.** Et les personnes actives ?

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** Certes, comme vous le rappelez, peuvent voter par procuration les citoyens qui ont quitté leur résidence habituelle pour prendre leurs congés de vacances, mais cette faculté n'est offerte qu'à ceux qui peuvent justifier d'un titre de congés...

**M. Gabriel Kaspereit.** C'est vous qui le dites ! Ce n'est pas dans la loi !

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** ... c'est-à-dire aux personnes actives qui n'ont pas toute liberté de choisir leur période de vacances, ce qui n'est pas, monsieur le député, le cas des retraités. (*Vives protestations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

**M. le président.** S'il vous plaît, mes chers collègues !

**M. Gabriel Kaspereit.** Vous transformez l'esprit de la loi !

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** Une extension des dispositions en vigueur au bénéfice des retraités serait contraire au principe essentiel qui fonde tous les cas où cette procédure est autorisée, à savoir l'existence d'un événement ou d'une situation interdisant à l'électeur, pour des raisons indépendantes de sa volonté, de se rendre personnellement à son bureau de vote.

**M. René Couveinhes.** Les retraités n'ont donc pas droit aux vacances ?

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, les retraités ne peuvent donc être admis à voter par procuration. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Gabriel Kaspereit.** Les bureaux d'aide sociale organisent des voyages !

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** Mais écoutez-moi, messieurs, je vous en prie ! (*Nouvelles exclamations sur les mêmes bancs.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, je suis obligé de vous rappeler la règle de base de nos débats. Une question est posée, le ministre apporte sa réponse. Vous en pensez ce que vous voulez, mais vous n'avez pas à manifester bruyamment, sinon personne ne peut s'entendre !

Monsieur Baylet, vous avez la parole et je vous demande, chers collègues, de bien vouloir l'écouter en silence : c'est le respect que vous devez à notre tradition parlementaire.

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** Merci, monsieur le président. Je rappelle d'ailleurs aux députés de l'opposition tout simplement la loi qui a été votée par l'Assemblée. (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Gabriel Kaspereit.** C'est honteux !

**M. Patrick Balkany.** Vous avez peur des électeurs !

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** Tout assouplissement de ces règles irait à l'encontre des préoccupations qui ont été exprimées par le législateur...

**Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République.** Mais non, mais non !

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** ... en adoptant la loi du 30 décembre 1988 qui tend à limiter le champ d'application de la procédure de vote par procuration. (*Vives protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Vous le savez pertinemment, à l'occasion de chaque scrutin, un large contentieux se développe sur les votes par procuration. (*Nouvelles protestations sur les mêmes bancs.*)

Vous le savez, mesdames, messieurs les députés, même si cela a l'air de ne pas intéresser les membres de l'opposition ! (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

La fraude électorale - c'est quelque chose de sérieux ! - existe encore, certes de manière minime, mais elle existe dans ce pays.

**M. Gabriel Kaspereit.** Adressez-vous à vos camarades communistes !

**M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat.** Vous le savez, vous devriez vous en préoccuper ! (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

En conséquence, tout texte qui apporte davantage de rigueur - c'est le cas pour les dispositions sur le vote par procuration - devrait bénéficier de votre soutien. C'est en tout cas la volonté du Gouvernement. Cela a été la volonté du législateur et nous nous y conformerons. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. - Vives protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, il faut bien que chacun se rende compte que les échanges auxquels il vient d'être procédé, donnent, en particulier aux téléspectateurs, une image déplorable du Parlement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. - Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

On a posé une question qui était parfaitement légitime...

**M. Patrick Balkany.** Oui !

**M. le président.** ... sur les droits et les difficultés des personnes âgées. On l'a posée parce que l'on s'intéresse à elles. Il fallait laisser le Gouvernement répondre. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) C'est l'opinion qui est juge et il n'y a pas lieu d'interrompre.

#### PRÊTS BONIFIÉS À L'AGRICULTURE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Goasduff, dans le silence s'il vous plaît !

**M. Jean-Louis Goasduff.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.

Monsieur le ministre, depuis quelques mois, les caisses régionales de crédit agricole rencontrent des difficultés en matière de réalisation de prêts bonifiés à l'agriculture. Entre décembre 1987 et décembre 1988, le montant des prêts bonifiés réalisables a progressé de 20 p. 100.

Dans mon département, le Finistère, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1989, la situation s'est rapidement dégradée, malgré une réduction de 7 p. 100 du montant des entrées de dossiers sur le premier trimestre 1989 par rapport au premier trimestre de l'année passée.

Le montant des prêts bonifiés réalisables est passé de 83 millions de francs à 100 millions de francs, ce qui a engendré des délais de réalisation excessifs. Au rythme de réalisation du premier trimestre 1989, les délais atteignent actuellement treize mois pour les C.U.M.A. - coopératives d'utilisation du matériel agricole -, neuf mois pour les prêts spéciaux d'élevage et les prêts pour les productions végétales et six mois et demi pour les prêts spéciaux de modernisation.

A ce jour, les caisses ne connaissent pas encore les contingents définitifs pourtant annoncés depuis quelques mois, alors que les années précédentes les contingents de prêts bonifiés à l'agriculture étaient connus au plus tard fin février.

Que pensez-vous faire, monsieur le ministre, pour remédier rapidement à cette situation rencontrée par nos agriculteurs déjà confrontés à des difficultés économiques que vous connaissez bien, particulièrement en Bretagne où les exploitants agricoles, par manque de surfaces, se sont spécialisés dans la production hors sol. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.

**M. Henri Mallat, ministre de l'agriculture et de la forêt.** Monsieur le député, je dois vous féliciter de vous préoccuper ainsi des conséquences de vos actes. (*Très bien ! et applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Paul Charlé.** Facile ! Très facile !

**M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.** En effet, vous êtes de ceux qui ont décidé, il y a un peu plus d'un an, de privatiser la Caisse nationale de Crédit agricole. (*Eh oui ! et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Robert Pandraud.** N'importe quoi !

**M. Jacques Godfrain.** Cela n'a rien à voir !

**M. Michel Colnat.** Le Crédit agricole est devenu la première banque française !

**M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.** Et vous me rendrez sans doute cet hommage que j'en étais un ferme détracteur.

Cela dit, il nous faut maintenant gérer les conséquences de cette décision.

**M. Raymond Douyère.** Eh oui !

**M. Xavier Denieu.** Allez dire cela aux agriculteurs !

**M. Jean-Louis Goasduff.** Cela n'a vraiment rien à voir !

**M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.** Je vais vous prouver le contraire !

**M. Jacques Toubon.** C'est de la désinformation !

**M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.** Jusqu'à votre décision, monsieur le député, la Caisse nationale de Crédit agricole était un établissement public...

**M. Yves Dollo.** Et voilà !

**M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.** ... qui, au nom d'une mission d'établissement public, détenait le monopole de la distribution des prêts bonifiés à l'agriculture.

**M. Raymond Douyère.** Eh oui !

**M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.** Désormais, il s'agit d'une société anonyme de droit privé. Par ailleurs, d'autres banques ont fait savoir qu'elles avaient, à leur tour, l'intention de financer l'agriculture et qu'elles voulaient donc distribuer des prêts bonifiés.

C'est donc là un sujet difficile que le Gouvernement prend au sérieux...

**M. Xavier Denieu.** Depuis un an !

**M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.** ... mais qu'il se garde bien de trancher immédiatement à la différence de ce que vient de faire celui que j'appellerai le véritable grand-père de cette loi, M. Pasqua, qui a déclaré qu'il fallait mettre fin au monopole de la distribution des prêts bonifiés par le Crédit agricole. (*Tiens ! Tiens ! sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*) Moi je me suis bien gardé de le faire ! (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

**M. Alain Richard.** L'opposition est de plus en plus silencieuse !

**M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.** A la demande du Premier ministre, je consulte depuis plusieurs semaines les organisations professionnelles pour essayer de trouver un système qui sauvegarde les intérêts des agriculteurs et qui prenne aussi en compte le changement de statut de la Caisse nationale de Crédit agricole.

En attendant, il faut continuer à financer l'agriculture. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de maintenir pour six mois les enveloppes des prêts bonifiés au niveau de 1988 et d'augmenter la base des prêts bonifiés dont bénéficient les C.U.M.A. de 50 p. 100 comme les députés l'avaient demandé lors du débat budgétaire. (*Très bien ! sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

Dans quelques jours, Pierre Bérégovoy et moi ferons une proposition au Premier ministre pour que nous arrivions à sortir de la difficulté réelle dans laquelle nous a mis la décision de privatiser la Caisse nationale de Crédit agricole.

Monsieur le député, dans cette affaire, notre préoccupation essentielle est de maintenir à l'avantage des agriculteurs un système de financement performant et efficace. Je rappelle ici que le Gouvernement s'est engagé à maintenir l'enveloppe des prêts bonifiés.

Dès que nous aurons résolu le problème de la distribution des prêts bonifiés, Pierre Bérégovoy et moi-même reprendrons nos conversations avec les organisations professionnelles pour augmenter les enveloppes de prêts bonifiés bénéficiant à l'agriculture, ainsi que l'ont demandé les organisations professionnelles et ainsi que nous pensons qu'il est juste de le faire.

**M. Jean-Paul Charlé.** Pendant ce temps, les agriculteurs attendent !

**M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.** Si vous me le permettez, monsieur le député, chaque chose en son temps, il fallait bien tirer les conséquences des décisions que vous-même avez prises. (*Applaudissements vifs et prolongés sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** Nous passons aux questions du groupe communiste.

#### LIBERTÉS SYNDICALES EN FRANCE

**M. le président.** La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Comme chaque année depuis une dizaine d'années, près de 12 000 militants syndicaux et délégués ont été licenciés en 1987, selon les chiffres officiels.

Cette véritable agression contre les libertés syndicales dans l'entreprise et les droits des travailleurs se confirme pour l'année 1988 et pour les premiers mois de 1989.

Une étude ministérielle montre que le patronat déguise de plus en plus ses demandes en licenciements économiques, car, dans ce cas, le pourcentage d'autorisations est plus grand.

Ainsi, le patronat de droit divin devient intouchable lorsqu'il invoque des difficultés économiques pour mieux mettre à la porte des travailleurs qui résistent à la politique de casse industrielle et de chômage. Deux exemples seulement illustrent mon propos.

Parce qu'il dénonce dans la presse un accident mortel de travail, un ouvrier du Nord, Michel Delledeuil, est licencié. Quant aux quatre vingt un fonctionnaires territoriaux de La Seyne, ils ne sont toujours pas réintégrés malgré les décisions de justice.

A l'occasion du Bicentenaire de la Révolution française une loi d'amnistie s'impose, comme l'a demandé André Lajoinie, pour réintégrer dans leurs droits et dans leur emploi l'ensemble des délégués et travailleurs licenciés en raison de leur activité syndicale ou politique.

Monsieur le Premier ministre, et c'est là ma question, les « dix de Renault-Billancourt » représentent à la fois le symbole de l'intervention des travailleurs dans leur entreprise et le symbole de la répression. Cette dernière est d'autant plus inconcevable qu'elle émane d'une entreprise publique. Ils vont se rendre demain en délégation à la présidence de la République, soutenus par l'ensemble des travailleurs du pays, pour exiger leur maintien à leur poste de travail.

Entendez-vous, s'agissant d'une entreprise nationale, faire en sorte que M. Lévy donne satisfaction à cette exigence de liberté et de justice ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

**M. Jean Poporen, ministre chargé des relations avec le Parlement.** Madame le député, M. le garde des sceaux a préparé la réponse qui vous est due. Mais, vous le savez, il suit actuellement devant le Sénat l'important débat sur le code pénal et il n'a donc pu être des nôtres.

Je dois vous rappeler combien, dès 1982, des dispositions nouvelles ont été prises pour consolider la garantie des libertés syndicales dans le droit français, et donc l'importance et la dimension des textes votés par une large majorité à l'époque.

Les lois Auroux, puisque c'est de ces textes qu'il s'agit, notamment celle du 28 octobre 1982 relative au développement des institutions représentatives du personnel, ont notamment accru l'exercice des libertés syndicales à l'intérieur des entreprises. En particulier, a été facilité l'exercice des missions dévolues aux représentants du personnel : libre circulation dans l'entreprise et à l'extérieur de l'entreprise, crédit d'heures, présomption de bonne utilisation des heures de délégation et, surtout, protection renforcée de ces représentants contre le licenciement.

A partir du moment où il y a conflit, la protection est assurée par les tribunaux et les juges répressifs examinent avec une particulière attention les poursuites pour entrave exercés soit sur constitution de partie civile, soit à l'initiative des parquets.

Vous nous apportez des informations. Sous réserve de vérification, je suis en mesure de vous dire, au nom du garde des sceaux, que, actuellement, la Chancellerie n'a pas quant à elle connaissance de violations des libertés syndicales qui ne feraient pas l'objet de poursuites.

Poursuivant votre propos, vous avez repris une question qui a été déjà évoquée la semaine dernière. Je ne vous reproche pas de la poser à nouveau.

**M. André Lajoinie.** Elle n'est pas résolue !

**M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.** Simplement, vous conviendrez qu'une réponse très détaillée vous a été apportée par M. le garde des sceaux, réponse dont la substance est que l'affaire des salariés protégés licenciés par la régie Renault et dont la réintégration a été récemment refusée relève de l'application de la loi d'amnistie votée le 20 juillet 1988.

Comme vous le savez, la Cour de cassation est actuellement saisie de cette question. C'est dire, et c'est sans doute pour cette raison que vous l'évoquez à nouveau, que du point de vue de la marche de la justice, le sujet n'est pas épuisé.

Pour le reste, le Gouvernement, vous le savez bien, est attentif chaque fois qu'un cas de cette nature est évoqué. Il l'est aussi, M. le Premier ministre l'a rappelé maintes fois ici même, à ce que soient menés, pour l'amélioration des conditions d'exercice des libertés syndicales comme sur toute autre question liée à la vie des entreprises, la concertation, le dialogue, la négociation.

Vous annoncez une délégation. Naturellement, la Chancellerie aura à en connaître et donnera son point de vue. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe Union pour la démocratie française.

#### LOI DE PROGRAMMATION MILITAIRE

**M. le président.** La parole est à M. Arthur Paecht.

**M. Arthur Paecht.** Ma question s'adresse à M. le ministre de la défense.

Monsieur le ministre, une fois encore *Le Canard Enchaîné* est décidément mieux renseigné que le Parlement. Mercredi dernier, il a en effet divulgué la teneur d'un rapport de la Cour des comptes qui vous était destiné et qui dénonce péle-mêle l'imprévoyance, l'incompétence et l'irresponsabilité, pour ne pas dire l'incurie, de nos industriels et de nos états-majors, bref, des responsables de la défense.

**M. Jean Beaufils.** C'est un peu exagéré !

**M. Arthur Paecht.** Curieusement, mais cela ne peut pas être le fait du hasard, cette indiscrétion scandaleuse survient au moment où vous exposez vous-même, monsieur le ministre - et vous avez eu raison de le faire - les difficultés que vous rencontrez au sein du Gouvernement pour maintenir à un niveau tout juste acceptable l'enveloppe financière nécessaire à la poursuite de l'équipement de nos armées dans le cadre de la loi de programmation que nous avons votée à la quasi-unanimité.

**M. Alain Richard.** Merci pour lui !

**M. Arthur Paecht.** En réalité, tout se passe comme s'il fallait absolument faire admettre à l'opinion publique française que, grâce à M. Gorbatchev, toute menace est à présent écartée et qu'il n'y a pas lieu de consentir autant d'efforts en faveur de la défense, d'autant plus - voir la démonstration de la Cour des comptes - que nos responsables dilapident allégrement les budgets qui leur sont alloués.

Je sais mieux que d'autres, pour l'avoir souvent dénoncé, qu'on ne peut tout faire et surtout qu'on ne peut tout financer. Des choix s'imposent en permanence.

Je sais bien, pour l'avoir souvent souligné dans mes rapports, que des erreurs ont été commises. Mais, et cela me paraît plus important, je sais aussi que, même si elle change de nature, la menace perdure et la désinformation à laquelle nous assistons ne vise qu'à nous affaiblir et à faire en sorte que la défense ne soit plus la priorité la plus exigeante pour le Gouvernement de la France.

La même campagne est menée avec succès de l'autre côté du Rhin. Encore un peu, et la très académique polémique sur la participation ou la non-participation à la bataille de l'avant sera « caduque », comme on dit depuis quelques jours, pour la bonne raison que l'avant sera chez nous !

Dans ces conditions, et en ne sous-estimant ni votre détermination ni vos difficultés, je me demande, monsieur le ministre, s'il ne faut pas envisager de renoncer à l'actualisation d'une loi de programmation déjà compromise sur le plan financier, actualisation à l'occasion de laquelle les choix retenus ne le seraient que selon des critères d'ordre financier ou budgétaire.

Nous sommes nombreux ici, sur à peu près tous les bancs, à rester très attachés au principe du consensus sur la défense. Mais ce consensus, il faut qu'il soit réel, il ne faut pas qu'il soit formel.

**M. André Lajoinie.** Il n'y a pas de consensus !

**M. Louis Mexandreau.** La question !

**M. Arthur Paecht.** Elle vient ! Patientez comme je patiente lorsque je vous écoute ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.*)

**M. André Lajoinie.** Hé, les guerriers de la droite ! Il n'y a pas de consensus !

**M. Arthur Paecht.** Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il serait temps de repenser les missions dévolues à nos armées dès lors qu'on doit réduire les moyens financiers, ce qui aurait au moins le mérite de la clarté ? Une réflexion stratégique en profondeur s'impose, car le saupoudrage des crédits sur des systèmes d'armes « glissants » serait sans aucun doute la pire des politiques. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, de l'Union du centre et sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la défense.

**M. Jean-Pierre Chevènement, ministre de la défense.** Monsieur le député, vous avez posé, au fond, trois questions. D'abord, comment se fait-il que la presse ait pu faire état d'un référé de la Cour des comptes dont la haute juridiction avait pris soin de préciser le caractère confidentiel ? Je le regrette tout comme vous.

**M. François Loncle.** Et la liberté de la presse ?

**M. le ministre de la défense.** Je pense que cela s'explique par la vivacité d'un débat par ailleurs utile et pédagogique, dans la mesure où il permet à certains de prendre conscience de la complexité de l'exercice de programmation militaire.

Je pense naturellement que certaines des observations contenues dans le rapport ne sont pas fondées en ce sens que les restrictions budgétaires conduisent à un allongement des délais et à un raccourcissement des séries et, par conséquent, à une élévation des coûts unitaires. Par ailleurs, certaines estimations initiales ont un caractère évaluatif et elles diffèrent des devis définitifs. Les deux ne peuvent pas être mis sur le même plan.

J'ajoute que l'on nous envie à l'étranger notre système de délégation générale pour l'armement. J'ai reçu il y a peu de temps encore une délégation du Congrès américain qui souhaitait voir comment nous procédions pour tenir des devis toujours très serrés au départ. C'est d'ailleurs le caractère très serré de ces devis qui explique certains dépassements, d'ailleurs minimes et en tous cas nullement excessifs compte tenu des paris technologiques engagés dans des programmes tels que le sous-marin nucléaire lanceur d'engins de nouvelle génération.

**M. Charles Ehrmann.** Ce n'est pas le cas pour le Rafale !

**M. le ministre de la défense.** Votre deuxième question a trait à l'état de la menace.

Notre défense, je le rappelle, a pour but l'indépendance de la France, pays pacifique qui aspire à la paix et à la stabilité. Notre concept de défense est fondé sur la suffisance. En gros, les missions imparties à nos forces armées sont de trois ordres : la dissuasion nucléaire pour verrouiller l'équilibre géostratégique en Europe et, naturellement, la défense du territoire qui en est le complément nécessaire ; la capacité à remplir nos engagements en Europe vis-à-vis de nos alliés et la possibilité de contribuer, de manière déterminante, à l'émergence d'un rôle européen de défense conventionnelle ; enfin, notre capacité de projection dans le monde, car la France, ne l'oublions pas, est présente sur cinq océans et quatre continents, et elle a des obligations en Afrique et une politique au Proche et au Moyen-Orient.

Cette politique, vous l'avez rappelé, fait l'objet d'un assez large consensus, qui est un atout formidable pour la France. Ou le mesure mieux de Washington ou de Moscou. Ce ne sont pas seulement la qualité des matériels et la qualité des hommes, à laquelle je veux rendre hommage, mais aussi la

profondeur de ce consensus qui donne à la France une certaine crédibilité et constitue pour notre politique étrangère un atout important - je pense que vous êtes de ceux qui le mesurent pleinement.

Vous dites que ce n'est peut-être pas la peine d'actualiser rapidement la loi de programmation. J'écoute votre conseil, et je me pose quelques questions. Si j'ai bien compris votre propos, vous souhaitez ne pas actualiser autrement qu'en hausse. Mais le problème ne se pose pas en ces termes, et j'ai eu l'occasion de dire ici que si des économies peuvent être faites sans préjudice pour notre défense, il faut avoir le courage de les faire. En revanche, si des économies devaient se faire au préjudice de notre défense, il faut avoir le courage de ne pas les faire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union du centre.*)

Cela dit, monsieur le député, le dossier technique est prêt. Il a été transmis à M. le Président de la République et à M. le Premier ministre. Nous pouvons maintenant raisonnablement nous orienter vers une décision dont je pourrais vous livrer tous les éléments, car je ne crains pas un débat à livre ouvert devant la représentation nationale qui a la maturité nécessaire pour juger.

**M. le président.** Pouvez-vous vous acheminer vers votre conclusion, monsieur le ministre ?

**M. le ministre de la défense.** Je m'y achemine, monsieur le président.

La représentation nationale peut, je crois, discuter dans le calme, sans arrière-pensées démagogiques, avec le souci de servir la patrie, de la doter d'une défense moderne et suffisante, ni plus ni moins. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

MAL LOGÉS

**M. le président.** La parole est à M. Ladislav Poniatowski.

**M. Ladislav Poniatowski.** Ma question concerne à la fois le ministre de l'équipement et le ministre de la santé. C'est pourquoi je m'adresse à M. le Premier ministre.

**M. André Santini.** Il est absent !

**M. Ladislav Poniatowski.** A l'occasion d'une récente émission de télévision sur l'aide humanitaire internationale, un sondage a montré que plus de 60 p. 100 des Français étaient prêts à apporter leur soutien à une action humanitaire. C'est très bien. C'est même rassurant de savoir qu'autant de Français sont prêts à apporter leur contribution à des peuples frappés par la famine, la maladie ou la violence.

Mais ne sommes-nous pas en train de nous donner bonne conscience en oubliant ce qui se passe chez nous, devant notre porte ? L'abbé Pierre vient de lancer un nouvel appel au secours à tous ses amis en faveur des 400 000 sans-abri de France. Sa fondation, la *Fondation abbé Pierre pour le logement des plus défavorisés*, vient de lancer une campagne dans tous les médias afin de mobiliser l'opinion publique et de nous interpeller tous, membres du Gouvernement, députés, maires, responsables de logements sociaux, sur la situation des deux millions de mal logés dont la détresse s'aggrave chaque jour, notamment avec le chômage. (*Murmures sur les bancs du groupe socialiste.*)

Nous rencontrons tous dans nos permanences, nous parlementaires, des familles prises dans l'engrenage qui aboutit à la nouvelle pauvreté : deux salaires, puis un seul, diminution de l'aide personnalisée au logement, fin des allocations familiales...

**M. Jean-Pierre Brard.** Où est Méhaignerie ?

**M. Jean Tardito.** Il se moque de nous ?

**M. Ladislav Poniatowski** ... sans compter le cycle infernal des emprunts pour payer les dettes ou les impôts. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

Il suffit d'un imprévu comme la maladie ou le chômage pour que tout cet équilibre précaire s'effondre et bascule définitivement.

**M. Pierre Tebanou.** La faute à qui ?

**M. Ladislav Poniatowski.** Les services du ministère de la santé ont estimé à un million et demi le nombre de personnes frappées par cette nouvelle pauvreté.

Le problème du logement ne se pose plus en 1989 comme il se posait en janvier 1954 lors du premier appel pathétique de l'abbé Pierre : aujourd'hui, on n'expulse plus par moins quinze degrés des familles entières. Il demeure pourtant et s'accroît à mesure que le chômage dure.

Le chômage recule, et nous nous en réjouissons tous. Malheureusement, les 2 600 000 demandeurs d'emploi restent chômeurs de plus en plus longtemps. Le revenu minimum d'insertion est une amélioration, mais c'est une mauvaise solution qui risque d'endormir les gens dans la médiocrité. (*Exclamations sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

Comme le dit l'abbé Pierre lui-même, l'insertion est une plaisanterie si l'on ne se soucie de l'endroit où la personne va loger.

**M. Hubert Falco.** Très bien !

**M. Ladislas Poniatowski.** Monsieur le Premier ministre, l'abbé Pierre s'adresse à vous en tant que chef du Gouvernement et à nous tous en tant qu'élus lorsqu'il dit : « Il faut pousser chaque ville, chaque département à établir son programme local de l'habitat. ».

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** Merci de vos conseils !

**M. Jean-Pierre Brard.** Les mal logés dans vos châteaux !

**M. Michel Maylan.** Un peu de dignité, messieurs !

**M. Ladislas Poniatowski.** « Il y a à travers la France, dans les vieux quartiers, près de 1 800 000 logements qui ne sont pas habités parce que pas entretenus. »

**M. Marcelin Berthelot.** Les châteaux !

**M. Ladislas Poniatowski.** « Avec un petit coup de main, tous pourraient être parfaitement habitables. »

Est-ce au-dessus des moyens de la France de financer leur réhabilitation ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et de l'Union du centre et sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. François Loncle.** Dites cela au conseil général de l'Eure !

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

**M. Louis Besson, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé du logement.** Monsieur le député, mes premiers mots seront pour me réjouir que les déclarations toutes récentes de l'abbé Pierre, déclarations que vous venez de rapporter, mais de façon incomplète, trouvent un écho dans cette assemblée.

**M. Louis Mexandeau.** Plus que dans les châteaux !

**M. le ministre chargé du logement.** L'ayant rencontré dans ma ville voilà quelques mois, je veux saluer sa détermination au service d'une cause juste.

Sur ce lourd dossier, je suis en mesure de vous préciser quelle est ma volonté et quelle est celle du Gouvernement tout entier.

J'ai eu l'occasion depuis six semaines, et encore hier devant le Conseil économique et social, de souligner à plusieurs reprises la priorité que le Gouvernement entend accorder au logement des plus défavorisés.

**M. Jean-Pierre Brard.** Cela ne se voit pas !

**M. le ministre chargé du logement.** Un peu de patience !

Il est exact que les nombreux et complexes systèmes d'aide publique laissent encore de côté un trop grand nombre de ménages et de personnes. Le rapport Bloch-Lainé qui vient de nous être remis le rappelle fortement. Les quelque 100 milliards de francs d'aide publique versés chaque année pour le logement ont une efficacité sociale, hélas ! insuffisante.

Le droit à l'insertion est, comme vous le savez, une des grandes ambitions de la politique du Gouvernement.

**M. Jean-Pierre Brard.** C'est du vent !

**M. le ministre chargé du logement.** Ce droit passe nécessairement par l'affirmation et par la mise en pratique d'un droit au logement. Il nécessite des choix et, disons-le clairement, des redéploiements importants au sein du budget du logement. J'entends pour ma part m'y employer prioritairement.

Dès maintenant, plusieurs axes d'intervention doivent être soulignés.

Premier axe : le logement des défavorisés est l'affaire de tous.

C'est l'affaire de l'Etat certes, mais c'est aussi celle des collectivités locales et de leurs élus, celle des organismes d'H.L.M. et de leurs administrateurs, celle des associations et, il est vrai, celle aussi des particuliers propriétaires de logements vacants qu'ils n'offrent pas à la location.

**M. Jean-Pierre Brard.** Et l'Etat !

**M. le ministre chargé du logement.** L'élaboration de plans départementaux pour le logement des défavorisés associant tous les partenaires concernés constitue à mes yeux une priorité. Des instructions très fermes ont été récemment données aux préfets sur ce point, et le Comité interministériel pour les villes a mis en place, lors de sa dernière réunion qui s'est tenue il y a moins de trois semaines, des possibilités de financement nouvelles pour ces plans, afin de les rendre encore plus attractifs pour les départements. Je souhaite que l'appel qui a été lancé soit entendu par tous. En effet, jusqu'à ce jour - et je le déplore -, seuls cinq conseils généraux ont répondu positivement.

Deuxième axe d'intervention : le parc de logements disponibles pour les personnes et ménages à faibles ressources doit être développé.

Les moyens d'y parvenir sont multiples et ils doivent être mieux utilisés. C'est ainsi que j'ai décidé de faciliter l'intervention des organismes d'H.L.M. dans l'acquisition de logements anciens, y compris en n'exigeant pas que des travaux soient faits. J'ai également demandé aux préfets de moduler les taux de subvention aux organismes constructeurs en fonction du caractère social des opérations qu'ils proposent de réaliser.

Pour sa part, la Caisse des dépôts et consignations a décidé, pour l'exercice 1989, de consacrer 400 millions de francs à des actions destinées spécialement au logement des plus pauvres.

Quant à moi, j'entends vous proposer bientôt de modifier la loi dite loi Méhaignerie,...

**M. Louis Pierna.** Il faut la supprimer !

**M. le ministre chargé du logement.** ... notamment sa disposition introduite par l'amendement de M. Tiberi, qui facilite la transformation de logements en locaux professionnels. A une époque où le parc est insuffisant et où les disparitions de logements privés s'élèvent à plus de 50 000 par an, cette facilité ne nous semble pas justifiée, et nous vous inviterons à la remettre en cause.

**M. Bernard Bardin.** Très bien !

**M. le ministre chargé du logement.** Par ailleurs, j'ai confirmé à M. Geindre la mission qui lui avait été confiée par M. Maurice Faure sur les modalités d'attribution des logements d'H.L.M. Dans ce domaine, il faut définir les conditions d'une plus grande transparence et créer de véritables partenariats locaux.

Troisième axe d'intervention : il faut garantir à tous un niveau de revenu permettant de payer un loyer normal.

C'est pourquoi nous avons assorti le dispositif du revenu minimum d'insertion, dont vous avez dit qu'il n'était pas une bonne solution, mais dont l'abbé Pierre, que vous auriez pu aussi citer sur ce point, (*Protestations sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française*) a indiqué qu'elle était de loin la moins mauvaise et indispensable...

**M. Ladislas Poniatowski.** C'est lui que j'ai cité !

**M. le ministre chargé du logement.** Certes, mais vous auriez dû lire complètement les déclarations de l'abbé Pierre. Il a ajouté que cette solution était « indispensable ».

Nous avons, disais-je, assorti le dispositif du R.M.I. de l'ouverture d'un droit à une allocation logement pour tous les titulaires du R.M.I., et ce sans distinction de logement, qu'il soit privé ou en H.L.M., qu'il soit conventionné ou non.

Par ailleurs, les orientations du X<sup>e</sup> Plan retenues par le Gouvernement, et votées par l'Assemblée en première lecture, ont confirmé la nécessité de maintenir le pouvoir d'achat des aides personnelles au logement, c'est-à-dire de stopper l'érosion qu'elles ont connue régulièrement depuis plusieurs années.

En conclusion, je veux réaffirmer solennellement la volonté du Gouvernement de tout faire pour que les objectifs sociaux de la politique du logement soient maintenus et renforcés. Mais, encore une fois, cela suppose le concours de tous, tant au plan local qu'au plan national.

S'il advenait qu'après vous être opposé à l'institution de l'impôt de solidarité sur la fortune, vous proposiez d'en augmenter raisonnablement le rendement, et ce dans un consensus national qui empêcherait que cette demande justifiée d'un effort supplémentaire fasse l'objet d'une polémique et donc qui éviterait tout risque de conséquences économiques négatives,...

**M. Pascal Clément.** Trop long !

**M. le ministre chargé du logement.** ... vous me verriez, monsieur le député, applaudir à votre initiative et agir de telle sorte qu'elle soit utilisée de façon prioritaire au service de la cause du logement des plus démunis. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** Nous passons aux questions du groupe de l'Union du centre.

PRODUCTION PAR E.D.F.  
DE COURANT ÉLECTRIQUE DE HAUTE QUALITÉ

**M. le président.** La parole est à M. Francis Geng.

**M. Francis Geng.** Mes chers collègues, ma question s'adresse à M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

Selon des renseignements que j'ai recueillis à plusieurs reprises, E.D.F. devrait prendre la décision de produire et de distribuer du courant électrique de très haute qualité dans certaines zones seulement, où seraient ainsi attirées des industries de pointe.

Il est évidemment souhaitable que, dans la compétitivité européenne et mondiale, les chefs d'entreprise puissent être assurés des meilleures prestations possibles de services publics tels qu'E.D.F. Toutefois, il serait très dommageable, dans le cadre d'une politique équilibrée d'aménagement du territoire, que certains industriels trouvent dans cette mesure nouvelle un encouragement à quitter les zones rurales déjà plus ou moins bien favorisées dans lesquelles ils sont implantés ou qu'ils soient découragés de venir s'y installer.

Monsieur le ministre, qu'en est-il exactement, et quelles sont vos intentions pour garantir l'égalité de tous les utilisateurs devant ce véritable service public qu'est E.D.F. et pour assurer la continuité et la qualité du courant électrique sur quelque point du territoire que ce soit ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union du centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Monsieur le député, mes intentions sont bonnes à l'égard des intérêts dont vous vous faites le porte-parole.

Il est vrai qu'E.D.F., pour des raisons techniques et économiques très contraignantes, souhaite améliorer la desserte de certains pôles qui exigent une qualité de courant particulière. Mais il est non moins exact que l'effort constant d'E.D.F., effort qui va être encore renforcé, vise à assurer la meilleure desserte possible des zones qui ne sont pas privilégiées, afin de garantir, comme cela a toujours été notre politique et celle de ce service public, une desserte parfaitement égalitaire des Français.

De 1973 à 1985, l'effort principal d'E.D.F. a porté sur la production d'électricité. Mais depuis 1985, une inflexion très marquée a été décidée, et c'est ainsi qu'un effort tout à fait important sera accompli en matière d'investissement en

faveur des réseaux. A cet égard, j'ai signé récemment avec E.D.F. un plan d'objectifs qui prévoit que 23 milliards de francs seront consacrés à ces investissements au cours des cinq années du plan. Donc, le taux d'interruption de la desserte, qui, il est vrai, existe dans certaines zones, devrait au contraire s'améliorer d'une manière tout à fait sensible.

Par ailleurs, dans les zones rurales, c'est-à-dire dans celles qui suscitent particulièrement votre intérêt, le F.A.C.E. - fonds d'amortissement des charges d'électrification - va continuer, comme il l'a fait jusqu'à présent, à financer environ 2 milliards de travaux par an. Je veillerai - et c'est d'ailleurs également le souci d'E.D.F. - à ce que l'effort porte particulièrement sur la desserte des zones sensibles, c'est-à-dire précisément celles où le peuplement est rare et où les réseaux sont actuellement d'une qualité qui a été jugée relativement médiocre.

Je puis donc vous assurer que dans les prochaines années la desserte de toutes les populations sera assurée selon un principe d'égalité des citoyens ou plus exactement des clients. J'ajoute également le souci d'E.D.F. - à ce que l'effort sera assurée dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui ou que dans le passé. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

PÊCHE FRANÇAISE

**M. le président.** La parole est à M. Jean Beaufils.

**M. Jean Beaufils.** Ma question s'adresse à M. le ministre chargé de la mer.

Monsieur le ministre, le monde de la pêche connaît aujourd'hui une certaine inquiétude.

Inquiétude de la profession face aux aides modestes obtenues de la part de la C.E.E. pour la modernisation et le renouvellement de la flotte : les pêcheurs français ne disposeront, en effet, que de 35 millions de francs d'aide. Or cette somme concernera la construction seulement de seize navires, alors que 250 dossiers sont aujourd'hui en attente.

Inquiétude encore des petits chantiers qui, à cause entre autres du permis de mise en exploitation visant à réguler la construction, connaissent des difficultés pouvant aller jusqu'à la fermeture de certains d'entre eux.

Inquiétude, enfin et encore, pour la grande pêche après la répartition des quotas. La pêche malouine, même si elle a connu des compensations après son abandon des lieux de pêche de Saint-Pierre-et-Miquelon, mais aussi et surtout les armements de grande pêche de la Manche, comme ceux de Boulogne et de Dieppe, se trouvent aujourd'hui dans une situation difficile.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous intervenir auprès de la C.E.E. pour que la répartition des aides soit moins pénalisante pour notre pays ? Quelle aide pouvez-vous proposer à la grande pêche pour la recherche de nouveaux lieux de pêche et pour passer ce cap difficile ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer.** Monsieur le député, la question que vous me posez concerne à la fois la réduction des droits réservés à la France, en particulier au large du Canada, et la diminution de la ressource en général, comme le confirment tous les rapports d'experts français ou internationaux.

Le plan d'orientation pluriannuel des pêches, qui a été arrêté en décembre 1987, prévoit une diminution de 2,7 p. 100 de notre flotte par rapport à ce qu'elle était en 1983.

En juillet 1988, lorsque je suis arrivé place de Fontenoy, rien n'avait été prévu, que ce soit pour informer le monde des professionnels ou pour dialoguer avec lui. Rien n'avait donc été préparé. Or nous connaissions les directives de la Commission de Bruxelles, qui sont très rigides et qui, à mes yeux, ont été prises de façon trop précipitée.

Si je n'étais pas intervenu pour faire respecter ce plan d'orientation pluriannuel des pêches, nous ferions aujourd'hui l'objet de sanctions se traduisant non seulement par la suppression du bénéfice des aides communautaires, mais aussi par l'interdiction de l'attribution d'aides nationales.

C'est pourquoi j'ai demandé au Comité central des pêches d'étudier ce dossier et de me faire des propositions. Celles-ci ont conduit à la mise en place de permis de mise en exploitation des bateaux de pêche.

Selon moi, le plan d'orientation pluriannuel des pêches ne concerne pas la diminution de notre effort de pêche. Bien au contraire, il met l'accent sur la modernisation et sur le renouvellement de la flotte. Aujourd'hui, ce qui compte pour les chantiers - et je l'ai rappelé lors d'un récent débat -, c'est que les investissements soient orientés vers la modernisation et vers le renouvellement de la flotte, et non vers une nouvelle capacité de celle-ci. En effet, nombre de bateaux ne peuvent plus partir, dans la mesure où il n'y a pas assez de poissons à pêcher, et vous le savez à Boulogne, monsieur le député.

J'ai donc obtenu de la Commission et du Conseil des ministres, un assouplissement des conditions d'obtention des aides communautaires. Dans l'attente du versement total de ces aides, nous avons obtenu un premier versement de 38 millions de francs, qui représente 18 p. 100 de l'enveloppe communautaire. La France, avec 18 p. 100, a été bien servie, dans la mesure où l'Espagne, qui est, elle aussi, très demanderesse, n'a obtenu que 8 p. 100. Les pêcheurs français n'ont certes pas obtenu ce qu'ils souhaitaient, mais ils ont été bien défendus !

Une prochaine tranche, pour les petits navires notamment, sera étudiée et débloquée à la fin de cette année.

Les dossiers limités que vous avez rappelés sont la conséquence de projets très coûteux, et pour lesquels un effort de diminution de kilowatts permettait ainsi d'aller dans la bonne direction.

Par ailleurs, j'ai obtenu, lors d'un récent conseil informel des ministres de la pêche, que l'on puisse faire le point sur le dossier concernant le plan d'orientation pluriannuel des pêches pendant la présidence française. Je m'emploierai à cette occasion à atténuer les difficultés de la pêche artisanale.

J'ai demandé à mes collaborateurs de rechercher, en liaison avec les élus régionaux, dont vous êtes, ainsi que M. Lengagne, et avec les professionnels, les moyens d'accompagnement du programme d'orientation pluriannuel. C'est ainsi que pourrait être étudiée la possibilité d'extraire du critère du kilowatt les bateaux utilisés par les pêcheurs retraités.

En ce qui concerne le dossier du Canada, de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Saint-Malo, les décisions prises, qui réduisent les droits de pêche accordés à notre pays, ne permettent pas d'assurer aux armements et de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Saint-Malo des conditions satisfaisantes de rentabilité. C'est la raison pour laquelle des quotas ont été déterminés.

En ce qui concerne l'armement de Saint-Malo, secteur qui est le plus affecté, une exclusivité de pêche a été accordée à la Comapêche pour la crevette dans les eaux du Groënland, et un quota de 75 p. 100 pour le cabillaud dans les eaux de Norvège et du Spitzberg.

S'agissant des armements de Dieppe et de Boulogne, sur lesquels vous m'avez alerté à de nombreuses reprises, ainsi que mon prédécesseur, M. Lengagne, mon souci est de maintenir le développement économique d'exploitation des armements dieppois et boulognais. Dans le même temps, je suis prêt à aider à la fois la recherche de nouvelles zones de pêche et les armements dans cette recherche.

Je pense avoir répondu ainsi au souhait que vous avez exprimé, monsieur le député. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

**M. le président.** Le groupe socialiste ayant théoriquement épuisé le temps qui lui était imparti, je vais donner la parole aux orateurs des autres groupes. S'il reste du temps en fin de séance, je reviendrai au groupe socialiste, mais seulement dans cette éventualité.

#### SÉCURITÉ EN EUROPE ET MISSILES A COURTE PORTÉE

**M. le président.** Pour le groupe communiste, la parole est à M. François Asensi.

**M. François Asensi.** Monsieur le ministre d'Etat, que pensez-vous des déclarations que M. Chirac a faites tout récemment aux Etats-Unis ? Celui-ci vient d'exprimer son parfait accord avec le président Bush à propos de la modernisation des missiles nucléaires à courte portée en Europe. Il vient d'appeler le gouvernement français à faire des pressions sur la République fédérale d'Allemagne pour lui faire accepter le principe de la modernisation des missiles de l'Otan sur son territoire.

Ce choix est, selon nous, celui de la tension en Europe. Il est dangereux et coûteux. Il tourne le dos aux exigences de sécurité, il n'a rien à voir avec nos besoins de défense nationale.

Le gouvernement français, qui poursuit dans le cadre de l'application de la loi de programmation militaire la fabrication des missiles Hadès - qui sont précisément des missiles nucléaires à courte portée, que refuse l'opinion de la République fédérale d'Allemagne -, partage-t-il le point de vue de M. Chirac sur la modernisation des missiles Lance ? (*Murmures sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Le gouvernement français va-t-il pousser le consensus jusqu'à exercer des pressions sur le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, comme le font les Américains, pour contraindre ce pays à accepter cette nouvelle génération de missiles nucléaires, plus performants bien sûr, mais plus meurtriers, et plus dangereux pour la paix ?

Va-t-il, au contraire, entendre les forces de paix, qui, en Europe, se manifestent et le feront une nouvelle fois à Paris, le 25 juin, pour accélérer le processus de désarmement sur notre continent ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

**M. Roland Dumas, ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.** Monsieur le député, à l'occasion de la visite effectuée par un ancien Premier ministre aux Etats-Unis d'Amérique, vous m'interrogez en fait en donnant un éclairage particulier à votre question touchant à la modernisation de l'armement nucléaire à courte portée, sur ce problème beaucoup plus important, qui est celui de la sécurité en Europe.

Permettez-moi d'abord de constater avec vous, et de m'en réjouir, que nous sommes entrés dans une phase de baisse des tensions en Europe et que, grâce à la fois à l'évolution en Union soviétique et dans certains pays de l'Est ainsi qu'à la volonté des pays occidentaux, un certain nombre de progrès ont été accomplis sur la voie du désarmement. Il faut le souligner et s'en féliciter, puisque la France a pris sa part et entend toujours prendre sa part au désarmement universel.

Cela s'est traduit d'abord par la conclusion des travaux de la conférence de Vienne et l'ouverture de négociations sur le désarmement conventionnel en Europe. Cela s'est traduit aussi par des initiatives quant au désarmement chimique. A cet égard, je me plais à rappeler que la conférence qui s'est tenue à Paris au début de l'année 1989 a donné à ces négociations une impulsion nouvelle dont il faut souligner la portée.

Certes des progrès doivent encore être accomplis. Ils doivent surtout l'être dans la recherche de la disparition des différences qui existent en Europe entre les arsenaux qui sont accumulés depuis des années, de part et d'autre du rideau de fer, par l'Alliance atlantique et le Pacte de Varsovie.

Cela étant rappelé, j'en viens à votre question concernant la modernisation de l'armement nucléaire à très courte portée. L'Europe reste, en l'état actuel des choses, la cible potentielle d'une guerre, d'un affrontement, notamment avec l'utilisation de l'armement à très courte portée. Vous avez du reste fait une distinction, dont je vous remercie puisque je la fais moi-même, entre l'armement d'origine américaine et l'armement français.

En ce qui concerne l'armement nucléaire à très courte portée d'origine américaine, je vous renvoie, si vous le voulez bien, avec toute la courtoisie incluse dans mon propos, à la réponse que j'ai faite à l'Assemblée nationale la semaine passée. Au mois de mars 1988, les seize pays de l'Alliance ont décidé de maintenir au niveau nécessaire, et en tant que de besoin, l'armement permettant d'éviter le risque de guerre sur le continent européen.

M. le ministre de la défense nationale, dont j'ai écouté avec attention la réponse à l'un de vos collègues a rappelé quelles étaient les règles qui présidaient aux décisions touchant à l'armement nucléaire français à très courte portée. Force de dissuasion - dissuasion du faible au fort - modernisation en tant que de besoin ou tout au moins mise à niveau, seuil de crédibilité ou de suffisance : tels sont les trois paramètres qui commandent la politique de la défense nationale en Europe en ce qui concerne l'armement nucléaire à très courte portée.

Compte tenu du dispositif propre à l'Alliance et de la place que nous occupons à cet égard, la France décide et décidera seule de l'opportunité, selon les nécessités du moment, d'une modernisation éventuelle, et elle le fera en assurant la seule défense de ses intérêts nationaux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

#### JOUEURS DE BASKET NATURALISÉS

**M. le président.** Pour le groupe de l'Union du centre, la parole à M. Édouard Landrain.

**M. Édouard Landrain.** Ma question s'adresse à M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, mais je constate, et je m'en félicite, que c'est M. le secrétaire d'Etat chargé de la jeunesse et des sports qui me répondra. Elle a trait au problème posé par le statut des naturalisés dans le monde sportif français.

En effet, aussi bizarre que cela paraît, la nationalité française peut être différemment interprétée selon la discipline pratiquée. On a vu, il y a peu, un footballeur, français de fraîche date, jouer contre la France en coupe d'Europe avec l'équipe de son pays d'origine, la Yougoslavie, dont il était de surcroît le capitaine, et aider, avec talent, à vaincre sa nouvelle patrie, l'éliminant ainsi de la compétition. Tout le monde peut en rire mais c'est, paraît-il, légal. Comprenez qui pourra !

On peut voir par contre des basketteurs d'origine américaine, également naturalisés français, résidant en France, empêchés de pratiquer leur métier - ils sont professionnels - dans le championnat de France, sous prétexte que la fédération française, s'appuyant sur les règlements internationaux, les assimile malgré tout à des étrangers, au motif qu'ils sont non sélectionnables en équipe de France car naturalisés depuis moins de trois ans.

On est en plein délire, ou du moins l'on y comprend pas grand-chose. Ainsi, ces règles bizarres interdisent à des joueurs professionnels français d'exercer dans leur pays d'adoption, dans le club de leur choix, leur métier, ce qui, avouez-le, pose le problème du respect du code du travail lui-même.

Plus fort : les clubs qui ont osé braver les règles fédérales ont été déclassés, avec matchs perdus, pour toutes les rencontres disputées avec ces joueurs français dans le championnat de France, au risque de compromettre leur avenir.

Y aurait-il différentes interprétations possibles du code de la nationalité ? On peut même entendre dire que, dans certains cas, on accorde un peu trop rapidement la citoyenneté française dans une intention mercantile.

Le Conseil d'Etat est actuellement saisi par les clubs lésés. La chose n'est pas encore jugée. Je ne me permettrai donc pas, par correction, de demander le sentiment du Gouvernement sur ce problème particulier. Mais quand on lit ces jours-ci dans la presse que la fédération française de football jongle à son tour avec le nombre et la qualité des nationalités et les règles de la Communauté économique européenne, on peut légitimement s'inquiéter et douter de l'avenir. Il y a urgence à régler ces graves problèmes qui discréditent le monde sportif.

D'autant qu'on peut s'interroger sur le rôle de service public joué par les fédérations, qui ne disposent en réalité de d'un statut d'association.

**M. François Loncle.** C'est vrai !

**M. Édouard Landrain.** Je voudrais, au nom du groupe de l'Union du centre, savoir s'il est dans les intentions du Gouvernement de réunir - le plus vite possible serait le mieux - les fédérations sportives nationales afin d'analyser avec elles leurs règlements, en vue de tenter de les harmoniser dans le respect de l'esprit sportif, du code de la nationalité, du code du travail et des règles européennes sur la libre circulation des travailleurs.

J'aimerais également savoir si le Gouvernement a l'intention d'associer les élus à l'étude de ces difficiles problèmes auxquels il convient de trouver rapidement une solution. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union du centre.*)

**M. Georges Hage.** Question opportune !

**M. le président.** La parole est M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, chargé de la jeunesse et des sports.

**M. Roger Bambuck, secrétaire d'Etat.** Monsieur Landrain, je répondrai très nettement à votre question d'actualité : il ne peut y avoir deux types de Français, surtout en cette année du bicentenaire de la Révolution. Nous ne pouvons pas revenir en arrière en ce qui concerne la nationalité française qui a été accordée à des joueurs pour leur permettre de s'exprimer dans notre pays.

Il faut cependant tenir compte d'un fait. Les articles 16 et 17 de la loi du 16 juillet 1984 font obligation aux fédérations de sélectionner la meilleure équipe de France possible de manière à nous représenter dans les compétitions internationales. Les fédérations doivent donc donner la possibilité à un maximum de Français de participer à des compétitions de haut niveau.

Or les règlements internationaux de la fédération de football précisent qu'un joueur antérieurement sélectionné dans une équipe de sa nationalité d'origine est considéré à vie comme faisant partie de cette équipe nationale.

Pour ce qui concerne la fédération internationale de basket, un délai de trois ans doit être respecté pour qu'un joueur qui aura changé de nationalité puisse s'exprimer dans l'équipe nationale de son pays d'adoption. Il y a donc là un conflit dont il faut tenir compte pour la préparation de nos équipes nationales.

Autre difficulté que vous avez notée : à partir de 1993, nous devons nécessairement adapter nos règlements fédéraux pour que le sport français puisse lui aussi jouer son rôle et s'adapter au grand marché qui va s'ouvrir.

**M. Léonce Deprez.** Eh oui !

**M. Roger Bambuck, secrétaire d'Etat.** C'est pour cette raison que M. le Premier ministre a saisi le Conseil d'Etat le 15 février de cette année, afin que nous puissions, sur le plan strictement légal, poser le problème du fonctionnement du mouvement sportif, en particulier des fédérations. Dès que les conclusions du Conseil d'Etat seront connues, je me propose d'organiser une réunion de l'ensemble des fédérations concernées par ce problème afin de chercher des solutions qui nous permettront d'adapter le mouvement sportif aux exigences de l'évolution de la compétition internationale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

#### DROITS DE L'HOMME EN AFRIQUE DU SUD

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

La parole est à M. Jean-Pierre Bequet, miraculé du temps ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Pierre Bequet.** Ma question s'adresse à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

Une fois de plus, malheureusement, la situation des droits de l'homme en Afrique du Sud suscite notre inquiétude. Le 1<sup>er</sup> mai dernier, M. David Webster, professeur à l'université de Johannesburg, était abattu devant son domicile. Membre de plusieurs mouvements de lutte anti-apartheid, il avait fait campagne contre la détention sans jugement et était l'auteur d'un rapport effectué à la demande des Nations unies sur les meurtres et les disparitions mystérieuses d'opposants au régime sud-africain.

De même, l'état d'urgence imposé en 1985, levé pendant trois mois puis rétabli le 16 juin 1986, persiste. Cette législation permet, rappelons-le, les détentions sans procès, de très longue durée, pendant lesquelles tortures et mauvais traitements sont appliqués de façon quasi systématique. Au nom de cet état, contraire aux principes universels des droits de l'homme, des centaines de personnes ont été arrêtées. Plus grave encore, plus choquant, des centaines d'enfants ont subi le même sort. Dans la prison centrale de Pretoria, douze per-

sonnes ont été pendues depuis le début de l'année. Le 16 février, pour mettre fin au mouvement de grève qui s'était développé dans les prisons, le ministre de la loi et de l'ordre promettait de libérer un nombre important de prisonniers détenus en vertu de l'état d'urgence.

Une fois de plus, contraint, sous la pression des Sud-Africains qui luttent pour la dignité et la démocratie, de faire un geste susceptible d'amadouer la communauté internationale, qui a unanimement condamné le régime d'apartheid, le gouvernement de Pretoria n'a pas tenu parole. Si les libérations promises ont bien eu lieu, la liberté retrouvée est tout à fait relative pour la majorité des prisonniers libérés. Soumis à des restrictions draconiennes, ils se voient dénier tout droit à une vie professionnelle et sociale normale. Consignés à leur domicile du coucher du soleil à l'aube, et pour certains vingt-quatre heures sur vingt-quatre, ils doivent pointer une ou deux fois par jour au poste de police. Certains de ces prisonniers étaient, en vertu de l'état d'urgence, détenus sans jugement depuis près de trois ans.

Ma question est simple : quelle action la France développe-t-elle, seule ou avec ses partenaires européens, pour favoriser une évolution de ce pays allant dans le sens de la justice, de la démocratie et des droits de l'homme ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

**Mme Edwige Avice, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.** Monsieur le député, le Gouvernement n'a cessé d'œuvrer en vue du démantèlement du système intolérable de l'apartheid, pour dénoncer les violations des droits de l'homme qu'un tel système provoque et pour les condamner, qu'il s'agisse de la détention sans jugement, au nom d'une conception inadmissible de la sécurité de personnes suspectées de s'opposer à l'apartheid, qu'il s'agisse de mauvais traitements infligés même à des enfants incarcérés pour avoir simplement revendiqué le droit de vivre dans des conditions décentes, qu'il s'agisse enfin d'assassinats dont les auteurs ne courent guère de risques.

Notre ambassade a représenté le Gouvernement français aux obsèques de Daniel Webster, marquant ainsi publiquement le témoignage de la France.

Nous avons demandé qu'une démarche soit effectuée par les Douze pour obtenir que l'état d'urgence imposé depuis 1985 soit aboli. Cette démarche a été faite le 26 avril.

Dois-je vous rappeler les interventions faites par la France, et avec elle par les Douze, pour l'abolition de la peine de mort ?

Le Gouvernement français souhaite bien évidemment que les autorités de Pretoria répondent favorablement à cette requête et qu'un premier pas soit fait vers le rétablissement d'une situation plus acceptable au regard des droits de l'homme. Les premières réactions sud-africaines à la démarche européenne laissent malheureusement craindre une nouvelle prolongation de l'état d'urgence. Dans ces conditions, on peut d'ores et déjà émettre des doutes sur la manière dont se dérouleront les élections législatives prévues au mois de septembre prochain.

Le Gouvernement, je vous l'assure, ne relâche pas ses efforts, à titre bilatéral ou de concert avec ses partenaires, pour que les autorités mettent enfin en place les conditions propres à favoriser le dialogue entre toutes les composantes de la société sud-africaine. La libération de tous les prisonniers politiques et la levée de l'état d'urgence sont, aux yeux de la France, des préalables indispensables à l'instauration de réelles négociations entre les autorités de Pretoria et les représentants véritables des diverses communautés de ce pays. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

#### Suspension et reprise de la séance

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

*(La séance, suspendue à seize heures cinquante-cinq, est reprise à dix-sept heures dix, sous la présidence de M. Michel Coffineau.)*

#### PRÉSIDENTE DE M. MICHEL COFFINEAU, vice-président

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

4

#### DÉSIGNATION D'UN CANDIDAT À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** J'informe l'Assemblée qu'il y a lieu de désigner un représentant de l'Assemblée nationale au sein du Conseil national de la montagne à la suite de la cessation du mandat de député de M. Louis Besson.

Conformément à la décision prise précédemment, l'Assemblée voudra sans doute confier à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales le soin de présenter un candidat.

La candidature devra être remise à la présidence avant le jeudi 25 mai 1989, à dix-huit heures.

5

#### SÉCURITÉ ROUTIÈRE

##### Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi

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

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

**M. Léo Gréard, rapporteur.** Mesdames, messieurs, la mortalité violente issue de causes accidentelles, routières au premier plan, s'attaque avec une régularité redoutable aux citoyens de notre pays, et plus particulièrement aux hommes jeunes de quinze à trente-quatre ans, qui sont touchés par près de la moitié des décès. Tels sont les faits bruts, les statistiques les confirment.

Entre 1972 et 1988, plus de 210 000 personnes ont payé un tribut mortel, sans appel d'aucune sorte, à la circulation routière, et 5 800 000 blessés ont été dénombrés, certains étant infirmes à vie.

Devant cette situation inacceptable et reconnue unanimement comme telle, quelles analyses faire et quels remèdes apporter ?

Les gouvernements successifs ont renforcé la répression des délits routiers. Ils les ont redéfinis. C'est la conduite en état d'ivresse qui a été plus particulièrement visée. Ils ont tenté d'améliorer le contentieux de masse constitué par les infractions routières courantes en étendant le champ d'application des amendes forfaitaires. Mais il ne s'agit là que de certains éléments parmi beaucoup d'autres.

Parallèlement, si les conducteurs disposent de plus en plus d'énergie cinétique sous leur commande d'accélérateur, les véhicules ont amélioré leur sécurité passive - habitacles précédés de volumes déformables, ergonomie de l'automobile plus affinée, par exemple -, les moyens de retenue des passagers devenus obligatoires ont apporté une part significative à ces actions de prévention.

Le parc routier lui-même, toujours riche en points noirs cependant, a évolué et doit encore le faire.

Dans un exposé introductif aussi bref, on ne peut que revenir à la statistique : moins de blessés, maintien du nombre des morts au-dessus de dix mille par an, donc aggravation des accidents. Dans ces conditions, toutes les causes d'accidents, en général multifactoriels, doivent être recherchées et traitées cas par cas. La tâche n'est pas simple.

L'examen du projet de loi a amené notre commission à travailler dans plusieurs directions en liaison avec la commission de la production et des échanges. La commission des lois a tenté de rester dans le cadre prévu sans tomber dans la généralisation qui aurait conduit à une loi d'orientation impossible à étudier en aussi peu de temps.

La plus spectaculaire des mesures est l'institution du permis de conduire à points. Une procédure automatique de réduction des six points alloués à tout conducteur aboutit à une logique de sensibilisation, de dissuasion et de pédagogie. C'est une innovation en France. Le système a cours dans des pays étrangers. Là-bas, l'opinion l'a accepté, répondant en cela à une préoccupation réelle de ses conducteurs. Faut-il voir une liaison forte entre la moindre mortalité routière de ces pays et la pratique de la réduction de points ? Il est tellement plus confortable d'évoquer des raisons telles que les mentalités différentes ou l'air du temps !

Innovation donc en France.

Les délits, donc les faits les plus graves, sont responsables de la perte de la moitié du capital : homicides et blessures involontaires, conduite en état d'ivresse, conduite en étant sous le coup d'une suppression de permis, délit de fuite.

Les infractions, selon leur gravité, seront marquées par la perte d'un ou deux points, les plus bénignes restant justiciables de la seule amende forfaitaire, minorée si elle est réglée rapidement, normale si elle est réglée en temps opportun, et majorée si elle ne l'est pas du tout.

La privation de points pourra être cumulée avec les autres sanctions, que celles-ci soient liées à l'action de la justice ou consécutives à une décision administrative.

C'est pourquoi, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, un des moments importants de notre discussion sera consacré à vous interroger sur la proposition de la commission tendant à compléter le dispositif de la loi par un chapitre III bis relatif à la suspension administrative du permis de conduire. En effet, il est apparu que le permis de conduire à points, réductible automatiquement en cas d'infraction, s'ajoute au dispositif en vigueur et qu'un allègement concomitant des procédures administratives pourrait être prévu. Il ne s'agit ni d'une compensation, ni d'un « donnant, donnant », ni d'un échange : il s'agit d'un raisonnement visant à rendre plus cohérentes entre elles les actions judiciaires et administratives tendant au même but, avec l'espoir tout simple du succès de la mesure instaurant le permis à points qui, selon l'esprit du législateur, devrait provoquer une prise de conscience du conducteur, qu'il soit professionnel ou non.

Parallèlement à cette mesure, en soi responsabilisante, des dispositions de récupération, automatique également, des points perdus sont prévues : périodes triennales de bonne conduite ou actions volontaristes de la part des conducteurs. Mais de quelles actions peut-il s'agir ? A cet égard aussi, nous nous interrogeons.

Nous nous soucions aussi de l'information du conducteur encourageant la perte de points et de la façon dont lui sera notifié l'état de son permis de conduire. Et c'est là qu'est l'innovation : un document, resté depuis bientôt cent ans intangible, qui peut être ou bien valable ou bien retiré complètement, et parfois modulé par la justice, va se trouver en quelque sorte précaire, soumis à gestion par le seul jeu du bon ou du mauvais usage du véhicule à moteur. Cet aspect pédagogique est essentiel. Il faudra une prise en charge continue, explicative, informative de cet état de fait pour que l'efficacité de la mesure soit chiffrable et, surtout, qu'elle perdure. Rien n'est pire, en matière de conduite automobile, que l'accoutumance et l'habitude.

Un élément d'espoir est fourni par les résultats associés du port de la ceinture de retenue et de la limitation de vitesse : la chute de mortalité assez importante que l'on a pu constater entre 1972 et 1978 pourrait, sans que l'on en ait la preuve, être imputée à un rebond psychologique complémentaire.

Je passerai rapidement sur le jeu des amendes forfaitaires, que j'ai déjà évoqué et sur lequel d'autres orateurs interviendront. C'est sur d'autres aspects du projet de loi, monsieur le ministre, que je voudrais appeler votre attention.

Vous l'avez dit, il ne s'agit que d'un des éléments du dispositif destiné à contenir, puis à réduire l'insécurité routière. Mais les commissaires ont voulu élargir le débat, sachant bien que certains de leurs amendements retenus ou non en commission avaient un caractère réglementaire. Par cette

voie, ils ont souhaité, de façon responsable, décrire le paysage très interministériel, très national de l'action de lutte contre l'insécurité. Ainsi, ils sont allés de la prise de conscience par l'usager du danger des drogues inhibant ou réduisant le temps de réaction, dont la France détient aussi le record de consommation, à l'annonce de la vitesse limite automatique par un appareil de bord, ou encore de l'auto-éthylométrie de précaution à un apprentissage du code, voire de la conduite, plus précoce, dans l'esprit des dispositions récemment adoptées pour les futurs jeunes conducteurs.

Monsieur le ministre, le législateur souhaite connaître vos intentions pour développer de façon coordonnée - et, si possible, pour évaluer - des actions pédagogiques et préventives réelles, efficaces et accessibles au plus grand nombre, grâce à la modicité de leur coût.

En conclusion, le rapporteur estime que le projet actuel représente une première bonne démarche. Elle se réalisera en deux étapes, sur deux ans : après une phase de sensibilisation, d'information et préparation, viendra une phase de montée en puissance du système, qui privilégiera la pédagogie et la responsabilité, sans pour autant créer des fissures dans la répression et sans oublier - dernier argument certes, mais indispensable - que les victimes, elles, ont souvent été condamnées sans appel. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** M. le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, depuis 1972, la lutte contre l'insécurité routière est une priorité nationale : cette année-là, on a dénombré plus de 16 500 tués sur les routes de France et il est clairement apparu que l'on ne pouvait s'accommoder plus longtemps de cette hécatombe annuelle.

Depuis lors, les actions engagées ont notamment porté sur le renforcement de la lutte contre l'alcool au volant, pour la limitation des vitesses autorisées, sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité et sur l'amélioration des infrastructures routières.

Des campagnes d'information et de sensibilisation ont régulièrement été organisées : force est de constater que les résultats ont suivi.

Le nombre des tués sur la route a été ramené à environ 10 000 par an et toutes les mesures que je viens de rappeler, souvent contestées lors de leur instauration, sont aujourd'hui largement acceptées, même si elles ne sont pas toujours suffisamment respectées.

Ainsi, plus personne ne conteste sérieusement l'efficacité de la ceinture de sécurité qui, en cas d'accident, divise le risque d'être tué par 2,3 pour le conducteur et par 3 pour les passagers, ni les effets positifs de la limitation des vitesses, puisque le récent rapport Giraudet a souligné qu'un relèvement de dix kilomètres heure des vitesses maximales autorisées se traduirait par une augmentation de 12 p. 100 des accidents graves.

Cette évolution positive des mentalités démontre qu'il faut parfois savoir prendre le risque de l'impopularité, rappel utile à un moment où il est nécessaire d'aller plus loin. En effet, depuis cinq ou six ans et, malgré l'amélioration restée sans lendemain constatée en 1987, les chiffres ne s'améliorent plus et semblent s'être stabilisés autour de 10 000 tués et de 250 000 blessés par an.

Je m'arrête quelques instants sur ces chiffres : ils signifient concrètement que chaque jour près de 30 personnes trouvent la mort sur les routes, alors que près de 700 autres sont blessées pour un nombre quotidien d'accidents corporels qui s'établit à 480.

Quotidiennement des vies sont fauchées, des familles brisées, les jeunes payant d'ailleurs le plus lourd tribut à l'insécurité routière. Le coût annuel global de ce gâchis humain est estimé à près de 100 milliards de francs soit l'équivalent de notre déficit budgétaire.

Alors, oui, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, pour des raisons humaines bien sûr mais économiques aussi, il est urgent de donner une impulsion nouvelle à la politique de la sécurité routière.

En cette matière, rien n'est inéluctable, l'action est payante, comme l'atteste l'analyse des statistiques de 1988.

Les sept premiers mois de l'année avaient été marqués par une progression de 10 p. 100 des accidents corporels, de 15,7 p. 100 du nombre de tués et de 10,3 p. 100 du nombre de blessés.

Face à cette dégradation, le Gouvernement a réagi par des mesures spectaculaires largement relayées par les médias. La multiplication des contrôles, la présence au bord des routes de membres du corps préfectoral, pouvant retirer immédiatement leurs permis aux conducteurs fautifs, ont eu des effets évidents, puisque durant les cinq derniers mois de l'année, la tendance s'est inversée, le nombre des accidents corporels diminuant de 9 p. 100, celui des tués de près de 5 p. 100 et celui des blessés de 10 p. 100.

Il faut donc agir, mais agir autrement et viser avant tout la modification du comportement du conducteur qui est en cause dans 94 p. 100 des accidents : tel est bien l'objectif de la politique qui se met en place.

Agir avec tout le monde, en associant des organismes comme la prévention routière, dont l'action est bien connue, en sensibilisant, toujours davantage, les collectivités locales déjà associées à l'effort collectif à travers les plans départementaux d'actions de sécurité routière et les programmes « Réagir » et « Objectif moins 10 p. 100 » et en faisant participer les parlementaires aux réflexions menées.

Je tiens à rappeler ici les travaux du groupe d'études sur la sécurité routière - présidé par M. Jean-Paul Fuchs - auquel nos collègues ont été nombreux à adhérer.

Agir, enfin, au niveau européen : je reviendrai tout à l'heure sur ce point précis.

Le projet de loi dont nous discutons aujourd'hui constitue le volet législatif des mesures arrêtées lors du comité interministériel du 27 octobre 1988. Dissuasion et pédagogie sont les deux vecteurs de ce texte. On les retrouve, à des degrés divers, dans les trois grandes séries de mesures proposées : augmentation du taux de certaines amendes, création d'une amende forfaitaire minorée et instauration du permis à points.

Je m'étendrai plus particulièrement sur ce dernier sujet, auquel la commission de la production et des échanges, en accord avec la commission des lois, a consacré ses travaux.

Le permis à points n'est certes pas une idée neuve. On parle depuis très longtemps de son instauration en France et de nombreux pays étrangers, comme les Etats-Unis, le Canada, le Japon, la République fédérale d'Allemagne ou le Royaume-Uni, l'ont déjà adopté.

Le dispositif qui nous est proposé se caractérise par sa clarté : tous les permis de conduire seront affectés d'un certain nombre de points, vraisemblablement six ; la commission d'infractions graves, c'est-à-dire des délits et des contraventions de quatrième et de cinquième classes, provoquera automatiquement un retrait de points ; lorsque le capital initial sera épuisé, le permis de conduire sera annulé et son titulaire ne pourra le repasser avant un délai d'un an ; enfin, il sera possible de reconstituer le nombre de points initial : totalement si aucune nouvelle infraction n'est commise dans un délai de trois ans, ou partiellement, en suivant une formation spécifique.

La commission de la production a donné un avis favorable à l'adoption de ces dispositions. Toutefois, elle souhaite améliorer le dispositif d'information du contrevenant et préciser le contenu de la formation, qui devra comprendre un programme de sensibilisation aux causes et aux conséquences des accidents de la route. Ces modifications ne remettent pas en cause l'économie générale du texte ; bien au contraire, elles visent à renforcer son caractère pédagogique.

L'instauration du permis à points signifie que désormais le conducteur français ne sera plus titulaire d'un droit de conduire intangible : ce droit se méritera par l'adoption d'un style de conduite respectueux des règles élémentaires du code de la route.

En fragilisant le permis des conducteurs coupables d'une infraction, le but est de les inciter à réfléchir avant de commettre d'autres infractions qui pourraient provoquer l'annulation de leur permis et l'impossibilité de le repasser avant un délai d'un an.

Pédagogique, ce dispositif l'est puisque, pour celui qui a déjà perdu des points, le seul moyen de reconstituer son capital initial sera de suivre une formation spécifique ou de changer de conduite et de ne pas commettre de nouvelles infractions pendant un délai de trois ans.

Cette pédagogie se trouve même renforcée par l'aspect très dissuasif du dispositif.

Le nombre initial de points sera faible, afin de ne pas sécuriser à l'excès les conducteurs qui verront dès le premier retrait de points leur capital entamé de façon significative, ce qui ne serait pas le cas, si l'on retenait un nombre de points trop élevé.

La perte de points liée à la commission d'une infraction sera certaine, puisque même le juge ne pourra en dispenser un contrevenant.

Enfin, la sanction liée à la perte totale des points est lourde : annulation du permis et interdiction de le repasser avant un an. Elle sera donc dissuasive.

Le dispositif du permis à points constitue donc un ensemble cohérent, où se mêlent pédagogie, dissuasion et répression, visant un seul but : responsabiliser les conducteurs en les incitant à assumer les conséquences de leurs agissements et surtout à modifier leur comportement au volant, bref à changer de conduite.

Cette réforme importante soulève pourtant une question : la logique du permis à points ne pousse-t-elle pas, à terme, vers la suppression de la procédure de la suspension administrative du permis de conduire ?

Cette dernière procédure, parfois critiquée dans son principe, ne peut dans l'immédiat être abandonnée du fait de l'efficacité que lui confère son caractère très dissuasif. Mais, à partir de 1992, le permis à points fonctionnant, la possibilité de cette suppression méritera d'être sérieusement étudiée. Le permis à points contribuera d'ailleurs à désengorger les commissions administratives de retrait, en soustrayant à leur compétence les petits excès de vitesse.

Isolé de son contexte, ce projet de loi peut paraître comme très répressif, mais il doit être replacé dans l'ensemble de la politique du Gouvernement en la matière.

Dans le dernier budget, cette politique s'est traduite par la priorité absolue accordée à la lutte contre l'insécurité routière : les crédits consacrés aux campagnes nationales d'information ont progressé de plus de 60 p. 100, les autorisations de programme ont augmenté de 46 p. 100, le programme de construction d'autoroutes a été accéléré, tout comme le programme d'élimination des points noirs.

Les crédits inscrits à ce titre dans le budget de 1989 doivent permettre de supprimer quatre-vingt-sept points noirs, la totalité d'entre eux devant être éliminée d'ici à cinq ans.

A côté du budget, les mesures arrêtées lors du comité interministériel du 27 octobre 1988 doivent aussi être prises en considération : elles témoignent du nouveau cours donné à la politique de sécurité routière. L'actuel projet de loi n'en est que la traduction législative, traduction ayant forcément une coloration répressive puisque, en vertu de la Constitution, c'est au Parlement qu'il revient d'autoriser la mise en place des sanctions, alors qu'il n'est nul besoin d'une loi, par exemple, pour développer l'enseignement de la sécurité à l'école ou pour décider de lancer des campagnes d'information.

Elément d'une politique volontaire et cohérente, ce projet de loi conduit à s'interroger sur les perspectives d'avenir en matière de sécurité routière.

Le récent « Livre blanc », remis par la commission présidée par M. Giraudet, constitue à ce titre un document essentiel, mais j'insisterai plus particulièrement sur deux points : la réforme globale du permis de conduire et la marche vers une Europe de la sécurité routière.

La création du permis à points, doit être considérée comme la première étape d'une refonte plus globale du permis de conduire. En effet, il est nécessaire de réformer nos méthodes d'apprentissage de la conduite et sans doute de revoir les programmes de l'examen.

J'avais d'ailleurs, dans un premier temps, envisagé de proposer un amendement largement inspiré des propositions du rapport Giraudet, et visant, d'une part à généraliser l'apprentissage anticipé de la conduite, pouvant mener dès dix-huit ans à l'obtention d'un permis définitif, d'autre part à mettre en place, pour ceux qui n'auraient pas suivi d'apprentissage anticipé, une période probatoire de deux ans pendant laquelle ils feraient l'objet d'un suivi pédagogique - ils ne pourraient pas conduire des véhicules trop puissants et devraient respecter des règles particulières pouvant se traduire par un permis à points renforcé.

J'ai renoncé à cette idée, car le dossier ne paraît pas encore prêt. Or il serait regrettable qu'une initiative prématurée ne vienne gâcher les chances de réussite d'un tel projet ; mais je demande au Gouvernement, de faire procéder le plus rapidement possible, à l'ensemble des études nécessaires. Les jeunes conducteurs ne doivent pas continuer à être les victimes privilégiées de l'hécatombe routière.

Cette réforme globale du permis de conduire, doit aussi tenir compte de la nécessité d'instaurer une Europe de la sécurité routière.

A l'heure actuelle, la situation varie beaucoup d'un pays de la communauté à l'autre : le nombre de tués va de 1 à 2,8 par million d'habitants, de 1 à 4 par million de véhicules, de 1 à 4,5 par million de kilomètres-véhicules.

Les réglementations sont aussi très divergentes, le taux d'alcoolémie admis variant de 0,5 à 1 gramme par litre de sang, sauf en Italie où aucune mesure n'existe dans ce domaine.

De même, les limitations de vitesse ne sont pas harmonisées : elles varient de 45 à 60 kilomètres à l'heure en agglomération, de 80 à 100 kilomètres à l'heure en rase campagne, de 100 à 130 kilomètres à l'heure sur les autoroutes, sauf en République fédérale d'Allemagne où l'on se refuse à instaurer une limitation de vitesse sur autoroutes.

L'harmonisation ne sera donc pas aisée, d'autant plus que la faiblesse des moyens financiers consacrés, en 1986, par la Communauté ; à l'année européenne de la sécurité routière - 1 million d'ECU, soit 32 fois moins que pour l'année de l'environnement - témoigne d'une absence certaine de volonté politique de la Communauté dans ce domaine.

La présidence française doit être l'occasion de sensibiliser tous les pays concernés, de faire progresser une politique qui intéresse tous les citoyens européens et d'accélérer l'adoption des cinq directives actuellement en préparation.

La France, traditionnellement considérée comme le mauvais élève de l'Europe en matière de sécurité routière, donne d'ailleurs l'exemple par les mesures qu'elle prend : le permis à points est ainsi en lui-même un facteur d'harmonisation, puisqu'il va nous rapprocher de pays comme le Royaume-Uni ou la République fédérale d'Allemagne. De même l'instauration, à brève échéance, d'un contrôle technique des véhicules, sera un élément de rapprochement des législations.

En conclusion, je reviens sur la nécessité de modifier en profondeur les comportements des conducteurs : la volonté de pédagogie qui se dégage de ce projet de loi va dans le bon sens, mais je tiens à insister sur l'importance des campagnes d'information et de sensibilisation du public.

L'examen des tableaux statistiques montre, en effet, que deux facteurs principaux contribuent à améliorer le bilan des accidents de la route : l'augmentation des contrôles et le lancement de campagnes d'information.

Ces dernières ont, de plus, l'avantage de laisser des traces, de participer au nécessaire changement d'attitude à l'égard de la conduite automobile.

Cet effort de communication s'appuie essentiellement sur les grands médias d'information, mais il doit aussi passer par l'enseignement de la sécurité routière, dès le plus jeune âge, à l'école.

C'est à force d'explications que, depuis près de vingt ans, quelques idées simples se sont imposées, comme l'utilité de la ceinture de sécurité, l'acceptation du principe de la limitation des vitesses ou encore les dangers de l'alcool au volant.

Aujourd'hui, il faut continuer, et je ne peux que vous engager, messieurs les ministres, à développer sur ce projet de loi une importante action d'explication.

En effet, il serait regrettable qu'un tel texte utile dans son principe, efficace dans ces modalités et facteur d'harmonisation européenne, soit mal reçu, parce que mal compris par ceux à qui il s'adresse. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, je

tiens d'abord à remercier les commissions concernées et tout particulièrement les rapporteurs : la clarté et la profondeur de l'analyse que viennent de vous présenter M. Grézar et M. Baeumler faciliteront le travail du Parlement et du Gouvernement sur un projet de loi que je crois important dans un domaine où vous et nous avons beaucoup réfléchi et beaucoup investi.

Oui, la sécurité routière est un sujet important et grave. Beaucoup a été dit en la matière, par les voix les plus autorisées et les plus solennelles. Permettez-moi, de nouveau, après vos rapporteurs, d'en rappeler les principaux éléments.

La sécurité routière nous concerne tous : chacun aujourd'hui est susceptible d'emprunter la route, soit dans un véhicule personnel, soit dans un véhicule professionnel ou un moyen de transport collectif, soit tout simplement comme piéton. La possession d'une voiture est devenue une pratique courante : plus des trois quarts des ménages en ont une, contre la moitié il y a vingt ans.

Le fait que la voiture soit devenue d'usage courant et l'ampleur des déplacements ne sont sans doute pas étrangers au sentiment de grande confiance qu'ont les conducteurs dans leurs capacités : confiance accrue souvent par le sentiment d'appartenance très fort qui les lie à leur véhicule. Il y a beaucoup de vrai dans cette analyse suivant laquelle nombre de conducteurs se croient, en quelque sorte, invulnérables : l'accident est pour autrui, pas pour soi !

Et pourtant la réalité est là, et chacun doit s'en pénétrer : la route condamne à mort, chaque année, plus de 10 000 personnes ; elle en blesse près de 250 000 autres et plusieurs dizaines de milliers pour la vie durant. Elle frappe indifféremment professionnels de la route, conducteurs occasionnels ou piétons.

Mais j'observe aussi que l'accident est la première cause de mortalité des jeunes de quinze à vingt-cinq ans, en particulier en raison de la gravité des accidents où sont impliqués les deux-roues.

On a dit avant moi le poids très lourd de ce bilan : lourd de vies brisées ; lourd d'affections meurtries ; lourd aussi de charges financières : environ 100 milliards de francs chaque année ; lourd de gâchis enfin : je reviendrai dans un moment sur les causes des accidents.

Faut-il baisser les bras ? Faut-il invoquer l'inévitable tribus au confort du voyage, au déplacement, à la vitesse ? C'est évidemment une pensée inacceptable. Parce qu'il est déterminé à réagir, le Gouvernement vous présente aujourd'hui ce projet comme élément d'un ensemble que je vais détailler dans un instant.

Avant d'y venir, il convient de regarder les choses plus au fond ; cet examen doit nous guider pour les mesures à mettre en œuvre.

En apparence, le nombre des accidents a été croissant en France jusqu'en 1972 : cette année-là, il y a eu dans notre pays sur la route 16 600 tués, près de 390 000 blessés et 275 000 accidents, alors que le nombre de véhicules en circulation était de 16 millions, soit 10 millions de moins qu'aujourd'hui.

Le fléau a suscité, dans les années soixante-dix, d'importantes mesures. Elles ont été de trois ordres.

En premier lieu, pour faire face à l'important accroissement du trafic routier - il a doublé sur le réseau national depuis 1972 - la voirie a été considérablement améliorée.

Les améliorations ont porté d'abord sur la capacité. Accroissement, par exemple, du réseau autoroutier, sur lequel il y a trois fois moins d'accidents : il existe aujourd'hui 6 900 kilomètres d'autoroutes au lieu de 2 100 en 1972. Augmentation aussi de la longueur des routes à chaussées séparées : 3 000 kilomètres désormais contre 900 en 1972.

Elles ont aussi porté sur la qualité du réseau : résorption des « points noirs » ; pose de glissières et de signalisations ; mise hors gel des routes - c'est le cas aujourd'hui de 80 p. 100 de la voirie nationale - et réfection des revêtements ; éclairages.

En deuxième lieu ont été imposées des réglementations portant sur le comportement du conducteur. Chacun les connaît. Il s'agit des premières limitations de vitesse, du bouclage obligatoire de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, du port du casque pour les usagers des deux roues, de la consommation d'alcool.

Enfin, en troisième lieu, les véhicules ont fait l'objet de précautions beaucoup plus systématiques pour la protection des passagers, découlant des études sur le comportement des véhicules en cas de choc. A la suite de ces recherches, la structure des véhicules a été modifiée, les ceintures ont été perfectionnées. Les pare-brise feuilletés ont été généralisés, de même que le limiteur de vitesse pour les poids lourds. La stabilité au freinage est meilleure et, désormais, le dispositif ABS se développe. Bref, les performances des véhicules - je parle ici de celles qui intéressent la sécurité - ont été améliorées.

Ces mesures ont porté leurs fruits. La courbe des victimes s'est infléchie. De 16 600 en 1972 - je mentionne ici les décès -, elle est revenue à 13 200 en 1975 ; à 12 500 en 1980 ; à 11 700 en 1984. Le nombre des accidents corporels et celui des blessés ont également diminué. Il faut naturellement s'en féliciter.

Mais deux éléments doivent tempérer cet optimisme. Je veux en souligner toute l'importance devant l'Assemblée nationale : ils sont au cœur de notre débat de ce jour.

D'une part, si l'amélioration de la sécurité routière a été à peu près régulière jusqu'en 1984, en revanche, depuis cette date, les évolutions positives et négatives se succèdent. Tout se passe comme si nous avions atteint un plancher, autrement dit comme si les mesures prises avaient produit leur plein effet.

D'autre part, la gravité des accidents corporels, exprimée en nombre de tués pour 100 accidents, est, elle, en croissance depuis 1978. Elle était alors de 4,9 tués et a atteint 6 tués en 1988, ce qui la ramène exactement à son niveau de 1972.

Comment s'explique cette évolution défavorable ? Essentiellement par le comportement des usagers de la route. Les études qui ont été faites sur plus de 15 000 accidents mortels montrent que, dans 5 p. 100 des cas seulement, le comportement du conducteur ne peut être mis en cause. Dans tous les autres cas, il y a responsabilité humaine et, dans près de trois cas sur quatre, ce sont l'absence de ceinture ou de casque, l'alcool ou la vitesse qui sont en cause.

Si la pratique du port du casque ou le bouclage de la ceinture de sécurité sont relativement effectifs depuis la fin de 1986, ce n'est pas encore le cas dans les villes, où cette discipline s'est relâchée et ne concerne plus qu'un usager sur deux, parfois moins. Or les trois quarts des accidents corporels se produisent dans les villes.

Et si les constatations de consommation d'alcool avant la conduite font apparaître celle-ci comme stable grâce aux efforts qui ont été faits, et peut-être en légère amélioration depuis peu, elle reste encore beaucoup trop élevée.

Mais c'est en matière de vitesse que la réalité des faits invite le plus à agir. Plus d'un usager sur deux dépasse les vitesses maximales autorisées sur la route. Les dépassements les plus importants se multiplient et les vitesses moyennes ne cessent d'augmenter : environ un kilomètre-heure par an. Or cet accroissement de un kilomètre-heure représente 3 p. 100 à 4 p. 100 de tués et de blessés supplémentaires.

C'est la raison pour laquelle, aujourd'hui, les efforts faits en matière de sécurité du réseau, de résistance du véhicule et de réglementation se trouvent en grande partie annulés. C'est pourquoi il convient de reprendre des initiatives déterminées en la matière.

Le Gouvernement y est d'autant plus décidé que les comparaisons internationales condamnent absolument l'idée que nous aurions atteint un minimum incompressible, termes que vous me permettrez de récuser vigoureusement. Il y a peu de pays qui, en termes d'indicateurs de sécurité routière, font plus mal que nous. Au contraire, tout montre que, à niveau de vie et d'équipement comparable, nous sommes parmi les nations où la route est la plus meurtrière. L'Italie, l'Allemagne fédérale, le Danemark, les Pays-Bas et, plus encore, le Japon, les Etats-Unis, le Royaume-Uni, font beaucoup mieux que nous. Nous pouvons, si nous le voulons, c'est-à-dire si chaque usager de la route en prend conscience, parvenir sans difficulté majeure à diminuer de moitié le nombre d'accidents.

Telle n'était pas l'évolution constatée voici un an. Au début de 1988, le nombre des accidents s'est accru. Si la tendance observée s'était prolongée toute l'année, nous aurions déploré près de 1 000 morts supplémentaires sur la période.

Refusant la fatalité de ce constat, et conformément à la demande de M. le président de la République, le Gouvernement a décidé de réagir vigoureusement et, surtout, de manière durable et profonde.

Avec Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux, nous avons encore en mémoire la visite faite avec le Premier ministre au chevet des accidentés de la route à l'hôpital Raymond-Poincaré de Garches, où sont soignés les polytraumatisés les plus graves. Nous pouvons vous assurer que ce qu'on voit dans cet établissement a de quoi ranimer toutes les énergies en faveur de la sécurité routière, plaçant celle-ci au niveau d'une véritable exigence nationale.

Dès l'été dernier, en première urgence, les directives indispensables étaient adressées aux préfets. Elles ont permis d'enrayer une partie de la dégradation constatée pendant les six premiers mois de 1988.

Et le 27 octobre 1988, le Premier ministre a réuni un comité interministériel de sécurité routière. Un ensemble de mesures y a été arrêté : elles visent à peser sur tous les facteurs qui sont à l'origine des accidents, en définissant une politique de sécurité routière fondée, au-delà de la seule répression, sur des actions durables d'éducation, de formation et de prévention.

Agir d'abord par l'éducation : en accord avec Lionel Jospin, ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, nous sommes convenus de donner à la sécurité routière une plus grande place dans la formation dispensée à l'école primaire et au collège. Nous étudions actuellement la possibilité de faire de l'attestation scolaire de sécurité routière un élément d'évaluation des acquis des élèves.

Agir aussi sur la formation des conducteurs : un nouvel élan a été donné pour encourager les jeunes à pratiquer l'apprentissage anticipé de la conduite, dès seize ans, dont les premiers développements sont très positifs pour la sécurité routière. Parallèlement, un effort important vient d'être entrepris pour améliorer la formation des inspecteurs du permis de conduire. Enfin, nous venons de publier, pour la première fois en France, un programme national de formation à la conduite ; et un recyclage des enseignants d'auto-école, fondé sur le volontariat mais dont les frais de formation sont pris en charge par l'Etat, va être entrepris dans les deux années à venir.

Le comité interministériel a, d'autre part, arrêté des mesures concernant les véhicules. En particulier, le contrôle technique sera mis en œuvre en France, comme cela se fait dans d'autres pays, à compter de 1990. Les textes réglementaires nécessaires sont en cours d'élaboration. En outre, le Gouvernement a recherché, en étroite concertation avec les constructeurs automobiles, de nouveaux moyens de renforcer la sécurité. Les feux arrière anti-brouillard ont été rendus obligatoires. Constructeurs et importateurs se sont engagés volontairement à renoncer, dans leurs campagnes publicitaires, à des arguments fondés sur la vitesse des voitures ou à des messages pouvant encourager les comportements routiers agressifs. La régie Renault vient de me faire savoir qu'elle avait également pris des dispositions pour doter tous ses véhicules d'un rétroviseur extérieur sur le côté droit. Ainsi, un ensemble d'initiatives très diverses ont été prises dans le même sens.

Le comité interministériel a également décidé de renforcer de manière tout à fait significative les moyens en hommes et en matériel dont disposent les forces de police et de gendarmerie pour mieux assurer la surveillance de la circulation. Pour mieux coordonner leur action, les préfets établissent dorénavant un tableau de bord trimestriel, leur permettant de mieux mesurer l'action conduite en ce domaine par les services dont ils ont la responsabilité.

En même temps, le Premier ministre faisait connaître aux préfets son désir de ne plus voir accepter et honorer les interventions en faveur des conducteurs poursuivis.

Enfin, le Gouvernement a chargé une commission, présidée par M. Pierre Giraudet, de réfléchir à des solutions de moyen et long terme en faveur de la sécurité routière. Cette commission a remis, voici quelques jours, son rapport au Premier ministre. Ce document recevra la diffusion la plus large. Dans le prolongement du débat organisé il y a quelques mois à l'initiative de la commission de la production et des échanges, je souhaite que votre assemblée retienne de ces recommandations celles auxquelles elle souhaite voir donner suite.

Complétant les propositions du comité interministériel, la loi de finances pour 1989 traduisait un effort budgétaire substantiel pour le financement d'un programme d'investissement routier et autoroutier, défini en novembre 1988 sous l'autorité de M. Maurice Faure, ainsi que pour la résorption en cinq ans des « points noirs » du réseau routier national.

Si j'ai rappelé brièvement les principaux éléments de notre action en ce domaine, mesdames et messieurs les députés, c'est pour témoigner que le Gouvernement entend bien faire progresser la sécurité routière en avançant rapidement dans la mise en œuvre de toutes les dispositions susceptibles de contribuer à son amélioration, conformément aux vœux qu'exprime aujourd'hui une très large majorité de Français et de Françaises. Le projet de loi que vous examinez aujourd'hui contient, avec le permis à points, l'une de ces dispositions, sans doute parmi les plus importantes. J'en viens maintenant à sa description.

Le permis de conduire à points est simple dans son principe. Au jour de sa délivrance, le document administratif est affecté d'un certain nombre de points. Ceux-ci sont diminués chaque fois que son titulaire commet une grave infraction. Après répétition de plusieurs de ces infractions, l'ensemble des points ayant été supprimés, le permis est retiré et doit être repassé.

Mesdames et messieurs les députés, le permis à points que j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations ne constitue pas une révolution dans le monde de l'automobile, il est cependant, je le reconnais bien volontiers, une novation importante en France.

Il n'est pas une révolution dans le monde de l'automobile. En effet, cette technique du permis à points est déjà en usage dans plusieurs pays, sous des formes diverses : au Royaume-Uni, dans plusieurs Etats américains, en République fédérale d'Allemagne. Dans aucun de ces pays, à ma connaissance, cette réglementation n'a suscité d'inconvénients majeurs. Sans qu'il me soit possible aujourd'hui de me prononcer sur l'effet direct de cette procédure en matière de sécurité routière dans ces pays, force m'est de constater qu'elle s'applique dans des Etats qui sont beaucoup plus « sages » que le nôtre en ce qui concerne le comportement sur la route.

Et cependant, le permis à points est une novation importante en France. Non seulement parce que je ne connais guère d'autorisations administratives, dans notre pays, dont la validité disparaît lorsqu'un nombre déterminé d'infractions, elles-mêmes préalablement définies, est commis. Mais surtout parce que le permis à points est discuté par les experts de notre pays depuis dix-sept ans, et envisagé depuis dix ans, sans jamais être entré dans la réalité.

Pourquoi tant d'hésitations ?

Deux thèses se sont affrontées longuement sur ce projet.

Selon les uns, le permis à points était un facteur d'insécurité. En effet, dès lors qu'on affectait le permis d'un nombre déterminé de points, certains conducteurs pouvaient se croire autorisés à conduire sans aucunement respecter les règles au début, puisque chacun était sûr qu'aucune infraction ne viendrait retirer le permis. C'est seulement, si je puis dire, à la veille de la dernière infraction qu'on aurait conduit prudemment.

Selon les autres, le permis à points était au contraire un système beaucoup trop répressif, facteur de régression des libertés, dès lors qu'il aboutissait inéluctablement au retrait du permis, c'est-à-dire à la suppression de la liberté d'aller et de venir. Au surplus, cette suppression était empreinte de ségrégation sociale, compte tenu du coût nécessaire à l'acquisition d'un nouveau permis.

Le Gouvernement a souhaité mettre fin à dix ans d'hésitation. Il l'a fait avec une double conviction : le permis à points peut renforcer la sécurité routière et le dispositif retenu tient compte des critiques qui ont pu être portées à son encontre.

Quelle est, en effet, la philosophie du Gouvernement dans cette affaire ? Elle est inspirée du constat que je viens de dresser de l'évolution des accidents et de leurs causes. Des réglementations ont été édictées, qui encadrent, pour autant que la sécurité le requiert, le comportement du conducteur. Un certain nombre de ces règlements, par exemple en matière de vitesse, ne sont pas suffisamment respectés.

Dès lors, le Gouvernement devait-il augmenter la sévérité des réglementations, par exemple en abaissant les vitesses maximales, dans l'espoir que les nouveaux seuils seraient mieux respectés ? Devait-il poster un policier à chaque carrefour ? Hypothèse absurde !

Il est apparu plus juste de responsabiliser chaque titulaire du permis de conduire en le rendant comptable de ses propres infractions et en lui donnant la possibilité de modifier son comportement. C'est à chacun de décider si, oui ou non, il entend se conformer aux exigences de la sécurité. Si tel n'est pas le cas, je crois profondément que le retrait du permis est pleinement justifié.

En quoi ce dispositif permet-il de responsabiliser chaque conducteur ?

Le permis est doté à l'origine, je l'ai dit, d'un nombre de points déterminé : nous envisageons actuellement que ce nombre soit de six. Chaque infraction grave donne lieu à retrait de points - je reviendrai sur ce thème - un, deux ou trois points.

La procédure a trois avantages.

D'abord, le retrait de points constitue pour l'automobiliste un avertissement important. Dans le système actuel, la sanction épuise tous ses effets une fois qu'elle a été appliquée : une amende payée, une suspension achevée, et chacun reprend le volant dans les conditions antérieures, un peu comme si rien ne s'était passé. Désormais, l'addition d'infractions sera lourde de conséquences. Mais le retrait des premiers points ne constituera bien, en dehors des peines normalement applicables, qu'un avertissement : il n'y a pas de demi-validité du permis parce que le nombre de points a été divisé par deux. Le permis de conduire reste entièrement valable. Il est seulement « fragilisé » ; il incite donc à mieux conduire.

Ensuite, le système ne se contente pas de soustraire des points. Il peut permettre d'en additionner, c'est-à-dire de revenir au nombre initial. Dans le dispositif qui vous est présenté aujourd'hui, le capital de points initial est automatiquement reconstitué si le titulaire du permis n'a pas commis de nouvelle infraction sanctionnée d'un retrait de points dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la dernière condamnation est devenue définitive ou de la date à laquelle la dernière amende forfaitaire a été payée.

Enfin, en dehors de son comportement sur la route, le conducteur peut regagner des points pour partie si, volontairement, il entreprend une formation spécifique, courte sans doute, dont les modalités seront précisées par décret. Cette disposition permet au conducteur d'entreprendre une démarche volontaire pour éviter que l'annulation de son permis n'intervienne. La formation, pour laquelle nous tirerons en particulier les leçons d'une expérience actuellement menée en Lot-et-Garonne, sera orientée vers la prise de conscience des dangers de la route et de la nécessité de parvenir à un comportement profondément différent. Elle devra évidemment tenir compte des contraintes financières de certains usagers.

Tout est donc conçu pour faire en sorte que chacun, volontairement, consciemment, change sa conduite, dans les deux sens du terme. C'est si vrai que le dispositif aura pour conséquence de distinguer les conducteurs qui commettent une infraction isolée - il s'en trouve chaque année un grand nombre - des multirécidivistes qui jouent en permanence avec la sécurité, et qui sont quelques dizaines de milliers. Ce sont ces comportements-là qu'il faut modifier, non seulement parce qu'ils sont à l'origine de très graves accidents, je l'ai dit, mais aussi parce qu'ils découragent la majorité des conducteurs d'avoir au volant une attitude respectueuse des règles et, par conséquent, de la vie d'autrui.

Ne faut-il pas alors craindre que le retrait des points soit déterminé de manière arbitraire et que les conducteurs qui verront leur capital initial diminuer n'aient aucun moyen de recours contre une décision qui restera évidemment grave ?

Le recours, toujours possible, au juge empêchera en la matière toute décision hâtive et contraire aux garanties dont doivent être entourés les citoyens.

Deux cas se présentent en effet pour les retraits de points.

Ceux qui seront automatiquement décidés - en principe limités à un point sur six - lorsque le titulaire du permis ayant commis une infraction, par exemple un excès de vitesse relativement modéré, aura payé une amende forfaitaire, reconnaissant ainsi avoir été l'auteur de cette infraction. Je

rappelle qu'en tout état de cause, le conducteur aura la faculté de refuser le paiement de l'amende et de demander à comparaître devant un juge. C'est la décision de ce juge qui, dans une telle hypothèse, aura éventuellement pour conséquence le retrait de point.

Dans le second cas de figure, les retraits de points seront automatiquement provoqués par un jugement de condamnation pour un délit ou une contravention commis sur la route, dans les conditions déterminées par la loi.

Dans l'un et l'autre cas, l'usager de la route aura donc la possibilité de contester, s'il le juge utile, les affirmations de l'autorité de police et, par conséquent, de se soustraire au retrait de points si l'infraction n'est pas établie. En revanche, si l'infraction est établie, le retrait de points doit garder impérativement son caractère automatique, j'ai bien noté, messieurs les rapporteurs, votre préoccupation quant à l'information des contrevenants avant le retrait effectif des points. Le débat sur les amendements nous permettra d'examiner cette question.

L'efficacité attendue du nouveau dispositif conduisait à s'interroger sur les autres procédures aujourd'hui applicables.

Le Gouvernement n'a pas manqué d'examiner, en particulier, le cas de la suspension administrative du permis de conduire, à laquelle certains parmi vous, je le sais, sont hostiles, même si le Parlement a eu maintes fois, en encore à l'occasion d'une loi du 17 janvier 1986 instituant la rétention du permis pour présomption d'alcoolémie, l'occasion de confirmer ce mécanisme.

L'action d'urgence demandée aux préfets l'été dernier s'est fondée essentiellement sur cette procédure. J'ai dit qu'elle avait infléchi la tendance perceptible depuis le début de l'année 1988 et permis ainsi la survie de 1 000 personnes. Je demande qu'on se souvienne de ce chiffre, très récent et incontestable.

Il a engagé le Gouvernement, en tout cas, à maintenir les sanctions actuelles. La raison en est simple : l'effet du permis à points ne se fera sentir qu'à moyen terme. Fondée sur la sanction de la récidive, cette procédure n'a, par construction, aucune conséquence immédiate et, par ailleurs, elle ne sera mise en œuvre qu'à partir de 1991. Faut-il donc renoncer, dès aujourd'hui, au système actuel qui a fait ses preuves ? Ce n'est que lorsque les comportements des conducteurs auront changé qu'il conviendra de réfléchir à la modification des réglementations. Toute autre attitude serait un aveu de faiblesse. Et nous entendons, en la matière, ne montrer aucun signe de faiblesse. Elle coûterait cher en vies humaines : je vous épargnerai une comptabilité douloureuse, mais les prévisions en ont été faites. Votre assemblée, j'en suis convaincu, ne peut qu'approuver ici l'attitude du Gouvernement. Elle rejoindrait d'ailleurs celle de l'opinion : très peu de suspensions administratives - dont je rappelle qu'elles sont toujours suivies d'une décision judiciaire - sont contestées par les usagers de la route qui en font l'objet.

Enfin, je dois à l'Assemblée quelques explications sur l'annulation du permis qu'entraîne la disparition du nombre total de points initialement affecté. Un délai d'un an devra s'écouler avant que le conducteur ne puisse être titulaire d'un nouveau permis.

Ces dispositions sont-elles sévères ? Précisément non, parce que le permis à points a dû permettre de distinguer le fautif par erreur ou par inconscience momentanée, qui a eu l'occasion de se racheter, du mauvais conducteur invétéré, qui a refusé de modifier son comportement.

On ne manquera pas de me dire que priver quelqu'un pendant un an d'un permis de conduire c'est amputer la liberté à laquelle je faisais allusion tout à l'heure, celle d'aller et de venir. Mais précisément parce que cette liberté est un droit fondamental, faut-il l'exercer sans se préoccuper de la manière dont les autres peuvent l'exercer, eux aussi ? Combien de morts, chaque année, sont des usagers respectueux des règles mais victimes de mauvais conducteurs ? Chacun doit prendre ses responsabilités et je crois que, beaucoup plus qu'avec le système actuel, le permis à points permettra de le faire.

On prétendra aussi que les professionnels de la route seront plus durement sanctionnés que les autres. Mais la loi doit-elle distinguer celui que la peine gêne le plus pour l'en dispenser ? J'attends au contraire de ces professionnels, en cette qualité, qu'il se comportent mieux que les autres

usagers. Simultanément, je m'efforce de remédier aux contraintes qui pèsent sur certains d'entre eux, notamment en matière de rotation de poids lourds. Là aussi, il faut savoir agir sur l'ensemble des facteurs. Mais là non plus, nous n'entendons pas faire preuve de faiblesse.

L'ensemble de ces dispositions sur le permis à points entrera en vigueur dans deux ans. Il convient de laisser en effet le temps au ministère de l'intérieur de s'équiper pour gérer sans erreurs le fichier des permis de conduire. Il faut aussi prendre le temps nécessaire pour mener la concertation en vue de l'élaboration des textes réglementaires indispensables. J'ai conscience de présenter aujourd'hui devant vous le début d'une réforme profonde des réglementations du comportement des usagers de la route. Cela mérite quelque attention, quelque expérimentation aussi et l'information de chacun : voilà pourquoi vous débattrez aujourd'hui du permis à points.

Je serai plus bref sur les autres dispositions du projet de loi, qu'a d'ailleurs excellemment décrites tout à l'heure votre rapporteur.

Le projet renforce le caractère dissuasif des sanctions, ou plutôt les proportionne mieux à la gravité, c'est-à-dire aux conséquences, des infractions. Elles améliorent - et c'est là une première application du rapport de M. Giraudet - la crédibilité des règles en vigueur, condition nécessaire à une évolution des comportements.

Ces dispositions nouvelles sont les suivantes :

Premièrement, l'augmentation du taux des amendes pour les contraventions les plus graves. Le maximum encouru, par exemple, pour l'observation d'un feu rouge passera de 2 500 francs à 3 000 francs. A titre de comparaison, ce maximum est l'équivalent de 4 700 francs en Belgique et de 3 800 francs au Royaume-Uni.

Deuxièmement, la création pour les infractions au code de la route d'une amende minorée payable immédiatement à l'agent verbalisateur. Je précise à ce sujet que le principe du paiement immédiat des amendes existe depuis 1985 : le Parlement a adopté la loi du 30 décembre 1985 qui a complété en ce sens le code de procédure pénale. Mais cette disposition n'a jamais été mise en œuvre, faute de mécanisme vraiment incitatif. En instituant une amende minorée pour les infractions au code de la route - et, pour ma part, je plaiderai pour une minoration très significative - nous nous donnons les moyens d'appliquer cette mesure. Une expérimentation est en cours dans plusieurs départements pour tenter de déterminer les modalités de ce paiement immédiat.

Troisièmement, la possibilité donnée au juge d'annuler le permis d'une personne qui conduit alors qu'elle est sous le coup d'une suspension de son permis de conduire. Trop de personnes effectivement ne respectent pas la peine de suspension prononcée à leur encontre par les tribunaux ; une telle attitude doit être très rigoureusement réprimée.

Quatrièmement, l'extension de la liste des infractions qui peuvent donner lieu au dépistage de l'alcoolémie : la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique étant une des causes les plus graves des accidents de la route, il est indispensable que l'on puisse intensifier les contrôles. Permettre le dépistage de l'alcoolémie des conducteurs qui ne portent pas leur ceinture ou leur casque est, à cet égard, un moyen utile.

Enfin, le dernier volet de ce projet de loi concerne les règles de conduite en Polynésie française. L'Assemblée de ce territoire a pris récemment une série de mesures pour introduire des dispositions en vigueur en métropole. Le Gouvernement s'en réjouit en raison de l'insécurité routière dramatique qui existe, en particulier, à Tahiti. L'Assemblée territoriale a, notamment, déterminé des peines correctionnelles pour réprimer certains délits, en particulier en matière d'alcool au volant. Ce faisant, elle a débordé ses compétences puisque la détermination de ces peines relève du Parlement français. C'est pourquoi le Gouvernement vous propose de reprendre à votre compte ces dispositions qui traduisent une volonté exemplaire de ce territoire d'outre-mer.

C'est cette volonté qui mettra un terme à mon propos, mesdames, messieurs les députés. Nous savons que, depuis les années 70, les dangers de la route ont décliné. Peu savent encore que nous avons atteint un palier d'où nous décrochons désormais temporairement au fil des campagnes de sensibilisation et de certaines tragédies routières plus visibles ; je pense à ces malheureux enfants de Beaune. Mais les courbes des victimes remontent ensuite. Le Gouvernement ne peut supporter qu'on en reste là et ne peut rester inactif,

en particulier à l'approche des grandes migrations de l'été. Il vous demande de vous efforcer, comme lui, par un ensemble de moyens coordonnés, à court et à moyen terme, fondés sur la prévention, la formation et en partie la répression, de permettre aux usagers de la route, en préservant leur propre vie, de sauvegarder celle de beaucoup d'autres. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Serge Charles.

**M. Serge Charles.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je me félicite que l'Assemblée nationale ait à débattre aujourd'hui de la sécurité routière.

L'insécurité routière est en effet une plaie endémique de notre pays. L'effort pour lutter contre ce fléau n'est pas récent : la principale réduction enregistrée dans la mortalité de la route, date des dispositions relatives au port de la ceinture de sécurité et aux limitations de vitesses, adoptées sous le gouvernement Messmer en 1972. Tous les gouvernements ont depuis cette date pris des mesures pour renforcer la sécurité des usagers de la route.

Le palier de 10 000 morts par an - vous l'avez cité, monsieur le ministre - et de 250 000 blessés, que nous semblons avoir atteint, est évidemment trop élevé. Il est difficilement compréhensible que nous déplorions sur nos routes presque deux fois plus de tués qu'en Grande-Bretagne.

Aussi, l'acuité de ce problème justifie amplement que le Parlement en débattre aujourd'hui.

Mais, avant d'examiner au fond le projet de loi, je présenterai deux remarques.

Ce projet, à propos duquel il est fait beaucoup de publicité et qui nous est parfois présenté comme une grande réalisation de ce gouvernement, n'est probablement pas à la hauteur de l'image qui nous en est donnée.

Il est d'autant plus anormal que l'Assemblée nationale n'ait pu disposer de plus de temps pour en préparer l'examen que sa disposition essentielle, le permis à points, n'entrera en vigueur que dans deux ans.

Dans cet esprit, il paraît encore plus incompréhensible de soumettre ce texte à la procédure d'urgence : la sécurité routière n'est-elle donc pas un problème fondamental dont il importe que les parlementaires puissent librement discuter ?

Cette désinvolture du Gouvernement à l'égard du pouvoir législatif ne peut que renforcer ma conviction : il est devenu nécessaire de modifier sur ce point les rapports de l'exécutif et du législatif. Aussi je déposerai dans les prochains jours une proposition de loi constitutionnelle tendant à fixer un délai minimum de plusieurs mois entre le dépôt d'un projet de loi et son examen en première lecture. Une telle mesure me paraît indispensable tant au respect de l'institution parlementaire qu'à la qualité de son travail. L'Assemblée ne saurait être une chambre d'enregistrement hâtif de textes préparés par de hauts fonctionnaires quelle que soit leur valeur. Il faut lui donner les moyens et le temps de faire de bonnes lois.

**M. Arthur Dehaene.** Très bien !

**M. Serge Charles.** Mon deuxième sujet d'irritation, plus conjoncturel il est vrai, a trait à la publication de ce « Livre Blanc » sur la sécurité routière dont a beaucoup parlé la presse. Ce travail est contestable sur le fond et certaines pages, comme celles relatives aux motards, relèvent plus de la provocation que d'une analyse objective des faits. Malgré les réserves que nous pouvons faire, la simple courtoisie aurait exigé que ce rapport soit communiqué et distribué à tous les parlementaires avant ou - ne rêvons pas ! - en même temps qu'il l'était à la presse.

**M. Charles Fèvre.** Très bien !

**M. Serge Charles.** Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui étant déjà déposé, il me semble que cela aurait été la moindre des choses.

**M. Pierre Lequiller.** Tout à fait !

**M. Serge Charles.** Ces quelques critiques de forme étant formulées, j'en viens à l'examen du texte sur le fond.

Je suis conscient du fait que beaucoup de mesures en matière de sécurité routière relèvent du domaine réglementaire ou de la compétence des collectivités territoriales. Il me semble néanmoins que le Parlement aurait dû être saisi d'un projet de loi-cadre, relatif à la sécurité routière, qui aurait pu s'inspirer de l'excellente proposition de loi qu'avaient déposée mes collègues Barnier et Fuchs, dont le rapporteur pour avis a fait mention tout à l'heure. Celle-ci ne se limitait pas à la répression de l'automobiliste fautif mais comportait des dispositions relatives à l'aménagement du réseau routier ou à l'éducation des automobilistes. Or il me semble que la lutte contre l'insécurité routière doit s'inscrire dans le cadre d'une action pluriannuelle cohérente. Les points noirs, les passages à niveau sont recensés. Il me paraît normal que, comme pour la politique de la défense nationale, le Parlement soit saisi d'un projet de loi-cadre détaillant l'action à entreprendre et les objectifs à atteindre en matière d'aménagement du réseau routier.

L'idée selon laquelle le comportement des automobilistes est le principal facteur des accidents de la route est peut-être exacte, mais quel est l'automobiliste qui n'a jamais eu une seconde d'inattention ? Il est de la responsabilité des pouvoirs publics de faire en sorte que ce moment d'inattention n'ait pas de conséquence dramatique. Il est nécessaire que tous - conducteurs, pouvoirs publics - unissions nos efforts pour faire cesser le scandale de l'insécurité routière. Mais il faut être réaliste : les modifications des comportements dangereux ne s'effectueront pas immédiatement, alors que l'amélioration du réseau routier a des effets immédiats.

Le progrès passe probablement plus par cette politique, par la réalisation de l'ambitieux programme autoroutier mis en chantier sous le précédent gouvernement que par la réduction de la vitesse des véhicules. La vitesse est un facteur aggravant de tous les accidents, c'est vrai, mais la rapidité de communication a constitué un progrès décisif pour nos sociétés.

Je m'étonne, à ce propos, que les auteurs du Livre blanc sur la sécurité routière ne soient pas allés au-delà dans leurs propositions, au lieu de proposer de limiter la vitesse à trente kilomètres à l'heure dans les zones résidentielles, ce qui est contestable pour deux raisons. La première est que les pouvoirs publics n'arrivent déjà pas à faire respecter convenablement la limitation à soixante kilomètres à l'heure. La deuxième est que les maires peuvent déjà le faire. Or les municipalités sont les mieux placées pour connaître les lieux où de telles limitations seraient justifiées. Dans cette optique, les auteurs du rapport auraient pu, pendant qu'ils y étaient, proposer de revenir aux règles en vigueur dans l'Angleterre du XIX<sup>e</sup> siècle, qui imposaient aux engins motorisés d'être précédés d'un piéton agitant un drapeau rouge ! Je suis persuadé, monsieur le ministre, qu'avec cette formule nous aboutirions à de meilleurs résultats.

Plus sérieusement, monsieur le ministre, j'aimerais connaître l'opinion du Gouvernement sur ce point. Comptez-vous effectivement réduire encore les limitations de vitesse ou vous appliquerez-vous à faire respecter celles qui existent déjà, ce qui n'est pas une mince affaire ?

**M. Jean-Pierre Fourré.** Ce n'est pas incompatible !

**M. Serge Charles.** Ne croyez-vous pas que ces mesures trop exclusivement répressives soient vouées à l'échec, car même si elles sont indispensables, elles ne suffisent pas ?

La vitesse est bien une notion relative. On peut rouler vite et ne pas avoir d'accident. L'exemple allemand nous le prouve. Mais un chauffeur peut être un dangereux chauffard même à vitesse réduite dès lors qu'il est la cause d'un accident.

Si j'en crois l'article publié par une association s'occupant de sécurité routière, 1 200 personnes meurent chaque année parce que leur véhicule a heurté un arbre. Il est évident que l'arbre n'est pas la cause de l'accident, que la sortie de route est due à l'abus de boisson, à la vitesse ou à toute autre cause. Mais un aménagement du réseau routier par la plantation de haies ou l'installation de rails de sécurité pourraient en limiter les tragiques conséquences.

Sur ce même plan, j'aurais aimé que, dans la perspective d'une loi-cadre, le Gouvernement prenne, comme le préconisaient M. Fuchs et M. Barnier, des engagements pour que, sur quelques années, soient supprimés les passages à niveau : 200 morts de moins, ce n'est pas négligeable !

Le Gouvernement a défini un certain nombre de priorités budgétaires, telles que l'éducation nationale; nul ne les conteste, mais la sauvegarde de la vie humaine ne doit-elle pas être la première des priorités ?

Une loi-cadre intégrant des dispositions relatives à la sécurité routière vous aurait aidé, monsieur le ministre, à vous émanciper de la tutelle de la Rue de Rivoli, dont la vision de comptable est à courte vue sur le moyen terme car l'économie réalisée par la diminution du coût des accidents de la route couvre les dépenses engagées.

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

**M. Serge Charles.** Merci, monsieur le ministre.

Vous êtes donc d'accord avec moi.

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

**M. Serge Charles.** Mais ces comptes d'apothicaire devraient être subalternes lorsqu'il s'agit d'épargner tant de vies.

Quand j'étudie la lettre de ce projet dont le titre alléchant est relativement trompeur, je me pose, monsieur le ministre, un certain nombre de questions sur l'économie du mécanisme du permis à points que vous entendez mettre en place. Ce système fonctionne dans un certain nombre de pays étrangers et nous en accueillons volontiers le principe. Il a des vertus dissuasives et pédagogiques certaines, notamment auprès de cette minorité de fous de la route qui mettent en danger la vie de tous en conduisant en état d'ébriété ou en ne respectant pas les règles élémentaires de la sécurité routière. Mais, je ne souhaite pas que les automobilistes aient le sentiment d'être en permanence piégés par un système répressif omniprésent, plus soucieux de l'application étroite de la règle que de son esprit.

De ce point de vue, je m'inquiète de certaines dispositions du projet de loi qui nous est soumis. Je suis bien entendu d'accord pour que l'automobiliste qui fait preuve de bonne volonté en acquittant immédiatement son amende forfaitaire voie le montant de celle-ci réduite. Mais sera-t-il informé du fait qu'en accomplissant ce geste il perd automatiquement des points et que le projet de loi assimile le paiement de l'amende forfaitaire à un aveu qui le prive de toute voie de recours ?

Que se passera-t-il si, pour bénéficier de la minoration de l'amende, un conducteur s'acquie immédiatement du paiement de celle-ci, puis conteste valablement les faits qui lui sont reprochés ?

S'il importe que la délinquance routière soit réprimée, cela ne saurait impliquer pour autant de priver le conducteur des voies normales de recours.

Il existe en fait depuis plusieurs années une tendance à traiter plus sévèrement les infractions routières que les autres formes de délinquance. Cela est pour le moins contestable : la liberté d'aller et venir est une liberté fondamentale, elle doit, à ce titre, être placée sous la sauvegarde du juge. C'est pourquoi il nous semble indispensable de ne pas refuser en cette matière la garantie du judiciaire. Cela vaut aussi bien pour le système de retrait des points que pour la fixation du délai pendant lequel on ne pourra repasser le permis en cas de perte de l'ensemble des points.

Il paraît ensuite totalement incompréhensible que le prononcé d'une peine avec sursis nuise avoir sur le retrait de points le même effet qu'une condamnation d'application immédiate : c'est la négation même de l'idée de sursis, qui est fondamentale dans notre droit pénal.

Ce respect des droits de l'automobiliste devenu justiciable est fondamental. C'est pourquoi nous souhaitons des modifications du projet en ce sens.

L'article 14 du projet aborde le problème de l'alcoolisme au volant, qui est à l'origine d'un pourcentage trop important d'accidents. Puisque les contrôles inopinés sont appelés à se multiplier, il nous paraît opportun de préconiser la présence obligatoire d'un « éthylotest » dans toutes les voitures. Cette exigence aurait l'avantage de présenter un caractère à la fois préventif et pédagogique, et ce dans l'intérêt de tous.

En conclusion, il me faut regretter que l'essentiel des règles qui régissent le fonctionnement du permis à points soient déterminées par des décrets : une liberté fondamentale est en

cause et il ne serait pas choquant au regard des règles des articles 34 et 37 de la Constitution que le projet de loi soit plus explicite.

J'insiste sur la nécessité d'une loi-cadre dans le domaine de la sécurité routière pour éviter de n'aborder ce sujet que par le biais de la répression. Il est évident, par exemple, que l'amélioration de la formation serait un facteur déterminant du progrès.

Quand je lis à la page 38 du Livre blanc sur la sécurité routière que sur 100 conducteurs de moto tués, 81 avaient leurs permis depuis moins de six mois, je suis sûr de ne pouvoir être contredit.

Sur ce même plan, je pense - et je proposerai un amendement en ce sens - qu'il serait opportun de promouvoir la création d'un permis spécial pour les voitures de grosse cylindrée ou de subordonner leur conduite à un minimum d'expérience.

Il est bien évident, monsieur le ministre, mes chers collègues, que les épreuves du permis de conduire sont loin d'être suffisantes pour lâcher dans la nature, si je puis dire, un conducteur qui, par exemple, n'a jamais appris ni à rouler ni à freiner par temps de verglas, et qui réagit mal dans des circonstances difficiles et inhabituelles.

En toute hypothèse, il est nécessaire de développer la conduite accompagnée et d'améliorer l'apprentissage des dangers de la route par une refonte des principes de la formation et des conditions du passage du permis. On pourrait, sur ce plan, s'inspirer des épreuves pratiques du permis moto où l'on vérifie la capacité de maniement et de maîtrise du véhicule par les candidats.

Monsieur le ministre, nous voulons espérer que les mesures contenues dans votre projet de loi induiront un changement de comportement des usagers de la route, notamment de ceux qui sont les plus enclins à transgresser les règles les plus élémentaires de la prudence.

Mais nous aurions préféré que les problèmes de la sécurité routière fassent l'objet d'une réflexion globale. S'il importe bien sûr que l'on impose des règles de sécurité et qu'en particulier l'alcoolisme au volant soit sérieusement contrôlé, il ne faut pas cependant qu'au lieu d'être un espace de liberté, la route devienne un lieu où l'automobiliste se sentira perpétuellement traqué, à la merci d'un système de répression omniprésent quelquefois trop zélé ou sans discernement.

Je reviendrai enfin, et pour répondre en partie à ce souci, sur l'importance que nous accordons à l'introduction de la garantie judiciaire dans le mécanisme du permis à points. Quel que soit l'intérêt de cette formule, le respect des droits du justiciable nous semble, en effet, devoir en conditionner la recevabilité. (Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)

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

**M. Roger Gouhier.** Monsieur le ministre, vous avez, avec beaucoup de conviction, voulu répondre par avance à toutes les interrogations, qu'elles émanent des citoyens ou des associations, que suscite le permis à points.

En tant que représentant du groupe communiste, je vous ferai part aussi de nos observations et de nos interrogations.

Personne ne conteste, comme vous l'avez dit, que des mesures ont été prises. Mais nous constatons tous que le nombre des accidents augmente. Or, on ne peut pas en faire porter toute la responsabilité aux automobilistes. Il faut donc étudier ce problème autrement.

Chacun convient que la question de la sécurité des usagers de la route et des transports est fondamentale. Ce dramatique problème ne saurait être séparé de tous les autres.

Pour nous, la sécurité routière dépend, au plan national, de choix politiques, économiques et sociaux. Il faut rechercher les causes de l'insécurité et déterminer les moyens à mettre en œuvre.

Les députés communistes estiment qu'il faut tout à la fois prévenir, dissuader et réprimer chaque fois que cela est nécessaire.

Or, j'aurais aimé que l'on puisse discuter globalement de la sécurité routière. C'est important. Vous nous avez donné des informations, mais il m'aurait paru plus important encore qu'il y ait un débat sur l'ensemble des mesures à prendre pour renforcer la sécurité routière.

Ce projet de loi, le Gouvernement l'a reconnu lui-même, est presque exclusivement répressif. Il est même très répressif. Il n'aborde pas les questions primordiales liées justement à la prévention, alors même qu'un Livre blanc, comme il a été dit, a été diffusé très récemment.

A notre avis, il faudrait élaborer démocratiquement une politique de prévention de l'insécurité routière. Une large concertation avec les représentants des usagers, des professionnels, des syndicats devrait être organisée pour arriver à un plan global de prévention incluant les interventions nécessaires pour réduire le nombre des accidents de la route.

Il faudrait aller plus loin dans l'analyse et le recensement des causes multiples et complexes des phénomènes qui engendrent les accidents. Il faudrait leur adjoindre, de manière systématique, les solutions les plus efficaces, prévoir les crédits et les moyens en matériels et en effectifs. Il faudrait aussi développer l'information la plus large possible et dispenser une pédagogie de la sécurité pour soi et pour les autres.

Au plan de la formation et de l'éducation des jeunes, l'expérience a montré l'efficacité de l'apprentissage de la conduite dès l'âge où, morphologiquement et psychiquement, le jeune en possède les aptitudes. De plus, à cet âge, la prise de conscience d'une responsabilité personnelle et sociale ne peut qu'accentuer le phénomène d'acquisition d'une méthode bien adaptée. Elle motive la bonne conduite pour sa propre sécurité et pour celle des autres usagers de la route.

Outre la conduite accompagnée à partir de seize ans, ne faudrait-il pas prévoir qu'avant cet âge l'enseignement du code de la route soit matière obligatoire dans les établissements scolaires ? Le projet de loi qui crée un permis de conduire à points ne pose même pas - encore que vous en ayez parlé, monsieur le ministre - le problème de la formation et de la qualité des auto-écoles. Vous avez indiqué que vous feriez quelque chose, mais comment comptez-vous agir en ce sens ?

Quelle formation ? A quel coût pour celui qui passe ou repasse son permis ? Quelle mission pour l'Etat qui contrôle et donne son agrément aux auto-écoles ? Ce sont là pourtant des questions préalables à un projet qui, en imposant de repasser le permis, va entraîner des surcoûts pour les usagers.

En second lieu, une véritable prévention ne doit-elle pas développer les transports en commun en priorité, ne serait-ce qu'en raison des garanties de meilleure sécurité qu'ils présentent pour les gens ? Une loi d'orientation sur le développement équilibré du rail et de la route avait été adoptée en 1982, mais elle n'a pas été appliquée. Je me souviens un peu de cette période.

Pour les routes, si le Gouvernement faisait un effort comparable à celui qu'il prétend exiger des automobilistes, il donnerait la priorité aux infrastructures, ce qui exige d'augmenter considérablement les crédits pour la construction d'autoroutes, de construire une voie supplémentaire aux routes nationales à trois voies, d'entretenir le réseau routier et non d'en laisser la charge aux collectivités locales. Il existe encore en France, malheureusement, plusieurs centaines de « points noirs », c'est-à-dire des lieux divers - carrefours ou croisements, passages à niveau, etc. - qui, depuis cinq ans, ont été à l'origine de plus de dix accidents corporels ayant fait dix victimes. L'Etat doit assumer ses responsabilités et voter un budget suffisant pour les supprimer.

Cela implique aussi, en matière de transports, une nouvelle conception de l'équilibre entre le rail, la route et aussi, pourquoi pas, les voies navigables. La politique européenne du Gouvernement privilégie les liaisons transversales sur les liaisons interrégionales. La France sera un axe entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique avec un nombre croissant de camions sur les routes. De ce fait, les véritables convois de poids lourds que l'on observe aujourd'hui pourraient donc être demain encore plus nombreux. A quoi sert d'être plus sévère aujourd'hui à travers un permis à points si en même temps on accepte d'aggraver une cause certaine de nombreux accidents graves ?

Les chauffeurs de poids lourds travaillent - nous le savons tous - dans des conditions difficiles avec un salaire qui est lié directement au nombre d'heures qu'ils passent au volant. La législation du travail n'est pas respectée. Il n'est pas rare que des chauffeurs restent dix heures ou plus au volant.

C'est un problème auquel le Gouvernement doit s'attaquer en priorité en concertation avec les travailleurs pour réduire une cause importante d'accidents de la route. Ces travailleurs

ont mené les 2 et 3 mai dernier une grande action contre la déréglementation des transports et pour le pouvoir d'achat. Or le projet de loi ne sert-il pas à dissimuler une attitude complaisante à l'égard du patronat ?

Par exemple, la France n'a toujours pas ratifié la convention internationale n° 153 qui limite à neuf heures le temps de conduite des routiers. N'est-ce pas plus urgent que d'instituer un permis de conduire à points ? Les poids lourds de 10 tonnes et en pratique jusqu'à 15 tonnes peuvent rouler à 130 kilomètres-heure. Est-ce acceptable ? Ne faut-il pas revoir cela ?

Ce ne sont pourtant pas là des mesures coûteuses. Certes, la prévention a aussi besoin d'argent. L'Etat doit la financer et en coordonner l'application décentralisée. En outre les ressources des assurances - là il y a de l'argent - doivent cesser d'être gaspillées dans des placements financiers parasitaires. Elles pourraient servir au financement de la prévention et des équipements.

Ne faudrait-il pas à cet égard envisager de supprimer le système injuste du bonus-malus auquel votre projet de permis de conduire à points ressemble d'ailleurs beaucoup. Ce système, qui ne fait que donner de faux avantages aux bons conducteurs, conduit souvent à la non-déclaration de nombreux accidents sans gravité mais coûteux, que l'automobiliste choisit de payer directement sans les déclarer à son agent d'assurances.

La gravité considérable des accidents de la route, si elle est devenue préoccupante et insupportable, n'a été jusqu'ici combattue qu'avec des moyens très insuffisants.

La dissuasion est importante. Elle devrait être permanente et pas seulement à certains moments et en certains points. Je ne pense pas seulement au bon état du réseau routier, des véhicules, de la signalisation. Les communistes appuient toute proposition qui va dans ce sens. Mais le rôle dissuasif de la police en uniforme - police nationale et gendarmerie - est souvent décisif, surtout là où la dangerosité des lieux est connue. Ce rôle dissuasif de la police est amoindri, voire inexistant à certains moments de la semaine par manque d'effectifs disponibles, de matériels adaptés à la dissuasion, voire au contrôle des véhicules. En réalité, la police est souvent utilisée ailleurs.

Quant à la répression, aujourd'hui, faute d'une politique de prévention digne de ce nom, en l'absence d'une dissuasion efficace et sur le terrain, elle ne saurait être ni la seule solution ni une panacée.

Oui, il faut sanctionner ce qui doit l'être mais de manière équitabile.

La banalisation des morts et des blessés de la route ressemble, toutes proportions gardées, à la banalisation des victimes des accidents du travail, ce qui a pour conséquences de dégager les responsabilités patronales.

N'en est-il pas de même des responsabilités des gouvernements successifs et des constructeurs des engins de circulation dans l'insécurité routière ?

Les comportements humains défailants ne sont pas les seuls responsables des accidents.

Les incitations par diverses voies à la vitesse dangereuse et excessive, à l'irresponsabilité et au mépris de la vie d'autrui, à l'égoïsme et au repli sur soi s'étalent abondamment et s'aggravent au fur et à mesure que la crise profonde et durable qui affecte la société prolonge ses effets dramatiques et dégrade la vie sociale.

Il faut réprimer ce qui doit l'être, à la juste proportion des actes commis, mais aucune responsabilité ne doit être épargnée.

C'est dans ce contexte que se situe le projet de loi qui appelle de notre part deux séries de critiques.

D'abord, il augmente fortement le tarif des amendes pour introduire aussitôt un système étrange d'amendes à trois viesses.

Si l'auteur de l'infraction paie tout de suite au fonctionnaire de police qui lui a dressé procès-verbal ou dans les soixante-douze heures, il aura droit à une ristourne plus ou moins importante.

S'il paie dans le délai d'un mois, le tarif légal sera appliqué. Au-delà l'amende sera fortement majorée.

En quelque sorte, après la flexibilité des horaires du travail, monsieur le ministre, vous vous retrouvez promoteur des contraventions flexibles.

Concrètement, ce système paraît pernicieux. Il est contraire au principe constitutionnel d'égalité des individus devant la loi. La sanction pourra varier fortement sans que la bonne ou la mauvaise foi soit en cause.

Il est toujours plus facile à un automobiliste aisé qu'à un chômeur de payer en liquide une amende de quatrième classe. Là où le système devient vraiment injuste, c'est que celui qui a des revenus importants verra son amende réduite alors que celui qui manque déjà d'argent pour vivre paiera une pénalité de retard supplémentaire. Vous me direz : il suffit qu'il ne commette pas d'infraction !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux.** C'est vrai !

**M. Roger Gouhier.** Mais cette explication est insuffisante.

L'effet répressif ou dissuasif de l'amende change donc tout à fait s'il s'agit d'un riche ou d'un pauvre. Pour le premier, c'est une formalité certes désagréable ; pour le second c'est un moyen de l'enfoncer un peu plus dans un cycle de difficultés. Ce système n'est pas juste.

Je ne veux manifester ni complaisance ni indulgence à l'égard des chauffards mais la loi ne doit pas faire deux poids deux mesures, ou alors dites clairement que ce n'est plus un objectif de sécurité routière qui est poursuivi, mais la recherche de rentrées d'argent plus rapides. On sait en effet qu'un faible pourcentage d'amendes rentre actuellement dans les caisses de l'Etat.

Le second volet du projet de loi concerne le permis de conduire à points.

D'abord, il faut se garder de plaquer sur la France une formule qui s'est avérée positive ailleurs. Que le permis de conduire à points existe dans d'autres pays comme la République fédérale d'Allemagne n'est pas en soi un argument décisif. Les conditions de circulation sont différentes d'un pays à l'autre, ainsi que le relief, et les infrastructures. La qualité et le nombre des autoroutes en Allemagne, par exemple, sont très supérieurs aux nôtres.

Le projet de permis à points nous semble plus culpabilisateur que facteur de responsabilisation, plus idéologique et répressif que pédagogique et efficace.

Le permis de conduire est une condition de l'exercice de nombreuses professions, pas seulement celles de V.R.P. ou de chauffeur de taxi.

Retirer le permis de conduire est une sanction qui entraînerait, dans de nombreux cas, la perte de l'emploi et le chômage.

Une réplique vient à l'esprit : même si c'est son métier qui l'amène sur les routes, le conducteur professionnel est aussi responsable que le conducteur du dimanche et il n'a droit à aucune indulgence particulière en cas d'accident. C'est vrai, mais sa liberté et sa responsabilité individuelles renvoient à la responsabilité collective de l'Etat, aux moyens de prévention et de dissuasion que le Gouvernement refuse de mettre en œuvre.

Le projet appelle une autre critique de fond : il remplace ce qui devrait être une décision juridictionnelle par des mesures administratives. Nous considérons que le retrait du permis de conduire à un chauffard en état d'ivresse qui brûle un feu rouge et provoque un accident est normal, mais c'est au tribunal de prendre la décision. Le degré de gravité et les circonstances de l'accident doivent être examinés cas par cas.

Le système de permis à points crée un automatisme administratif avec, de surcroît, des sanctions inadaptées. Celui qui omet six fois de suite de mettre sa ceinture de sécurité a tort ; il est normal qu'il paye six amendes, mais s'il est dangereux pour lui-même, en quoi est-il un danger pour les autres et pourquoi devrait-il être privé de son permis ?

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Gouhier.

**M. Roger Gouhier.** J'en termine, monsieur le président.

Le projet de loi contient beaucoup d'éléments qui visent à culpabiliser sans avoir le moindre lien avec la sécurité sur les routes.

Je conclurai en disant que pour que le permis à points soit acceptable, il faudrait qu'au moment où l'automobiliste n'a plus de points il se présente devant un juge qui décidera de suspendre ou non le permis, et donc d'obliger ou non le

conducteur à passer un nouveau permis de conduire. Cette solution est la seule qui respecte le caractère individuel que doit avoir toute mesure répressive.

Sous prétexte de responsabiliser le citoyen conducteur, ce qui est nécessaire, l'Etat ne doit pas se dégager de ses responsabilités.

La sécurité routière est un problème fondamental, mais le Gouvernement a choisi la mauvaise voie pour y répondre. Alors qu'il a la possibilité de prendre des mesures efficaces de prévention et de dissuasion qui préserveraient des vies humaines - et les députés communistes sont prêts à soutenir toute mesure qui irait en ce sens - il présente au contraire un projet déséquilibré, axé sur la seule répression, c'est-à-dire l'inefficacité et la bonne conscience à l'économie.

Aujourd'hui, faute d'une politique de prévention digne de ce nom, en l'absence d'une discussion, que nous réclamons, sur l'ensemble des problèmes concernant la sécurité routière, nous ne voterons pas ce projet de loi si on ne lui apporte pas d'aménagements et si, monsieur le ministre, vous ne nous donnez pas d'autres assurances.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Vignoble.

**M. Gérard Vignoble.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, s'il est un sujet sur lequel nous devrions, semble-t-il, trouver un consensus, c'est bien celui que concerne le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui.

En effet, une société avancée ne peut jeter le voile sur les milliers de victimes de la route. Elle ne peut s'accommoder de ces tragédies comme d'une fatalité. Même si certains rechignent devant telle ou telle mesure individuelle, la grande majorité des usagers de la route estime que les pouvoirs publics doivent prendre avec fermeté les dispositions générales qui s'imposent.

A cet égard, il convient de saluer les initiatives courageuses que les collectivités publiques ont lancées depuis 1972 pour réduire au minimum les risques auxquels sont confrontés nos concitoyens dès qu'ils prennent le volant. Nos routes et nos autoroutes, grâce notamment aux décisions prises en 1987 par Pierre Méhaignerie, sont appelées à devenir plus sûres, et nos automobiles ont vocation à être de mieux en mieux équipées.

Mais, si les facteurs géographiques et matériels font l'objet d'un meilleur contrôle, reste à maîtriser ce qu'il est convenu d'appeler le « facteur humain ». Nous ne pouvons, pour notre part, qu'encourager tout ce qui va dans le sens de la responsabilité des individus et des groupes.

Qu'il s'agisse du milieu associatif, des collectivités locales ou du milieu enseignant, de plus en plus nombreuses sont les personnes et les communautés humaines qui comprennent la gravité de l'enjeu et qui militent pour la sécurité routière. Il faut les encourager à poursuivre leurs efforts, par des aides publiques. La prévention coûte toujours moins cher que la sanction et la réparation.

Mais, pour améliorer efficacement et durablement la situation - toutes les analyses le démontrent - il faut modifier le comportement des conducteurs et des usagers de la route. A cet égard, le projet de loi que nous examinons aujourd'hui, et tout spécialement les dispositions relatives à l'instauration d'un « permis à points », nous paraissent aller dans le bon sens. Au surplus, nous ne serions pas le seul pays à prendre ce type de mesures, puisque plusieurs Etats américains, des provinces canadiennes, le Japon, la Grande-Bretagne et la République fédérale d'Allemagne ont déjà adopté ce système, avec satisfaction semble-t-il.

Le texte qui nous est soumis se veut dissuasif et fait appel à la responsabilité du conducteur. Il vise notamment à endiguer le phénomène pervers de la récidive. J'en veux pour preuve la clémence dont pourra bénéficier l'auteur d'une infraction que l'on pourrait qualifier d'occasionnelle, puisqu'il aura la possibilité de récupérer ses points perdus s'il ne commet pas de nouvelle infraction dans un délai de trois ans. En revanche, ceux que l'on peut appeler les « chauffards » seront à bon droit pénalisés et mis hors d'état de nuire dans la mesure où la récidive constituerait pour eux une « seconde nature ».

Le texte que nous allons adopter ne pourra pas être appliqué, dit-on, avant 1992. C'est très long, trop long. Mais s'il n'est pas possible de faire autrement, pour des raisons techniques, que l'on mette à profit ces trois ans pour entreprendre une campagne d'information de grande envergure. Information, bien entendu, sur les nouvelles dispositions que

nous allons prendre, mais surtout communication renforcée sur les dangers de la route et sur la nécessité d'adopter un comportement responsable. Un changement de mentalités ne peut avoir un impact véritable que s'il joue sur le long terme. Il faut mobiliser les énergies de ce pays pour sensibiliser nos concitoyens aux pièges de la route et aux risques encourus par une conduite irresponsable.

Entre autres moyens, il me paraîtrait judicieux de rendre obligatoire la fourniture, lors de la livraison de tout véhicule, d'un fascicule très pédagogique dans lequel l'acheteur trouverait des informations et des conseils sur la conduite automobile, et de lancer aussi une campagne dans les écoles, les collèges, les lycées et les universités pour expliquer les changements législatifs.

Je terminerai mon propos en souhaitant l'harmonisation rapide des codes de la route en vigueur dans les Etats membres de la Communauté européenne, sous peine de distorsions dangereuses et démobilisatrices.

Mesdames, messieurs, compte tenu de l'équilibre général de ses dispositions, le texte qui nous est soumis me paraît devoir aller dans le sens de ce que disait Albert Camus, lui-même victime de la route : « Les gens croient qu'ils ont assez fait en ne tuant pas directement. Mais en vérité, aucun homme ne peut mourir en paix s'il n'a pas fait tout ce qu'il faut pour que les autres vivent. » (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union du centre.*)

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

**M. Jean-Pierre Fourré.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, après les actions menées au cours de l'été 1988, après le comité interministériel du 27 octobre 1988 consacré à la sécurité routière et où une série de mesures importantes ont été prises - accélération de la réalisation du réseau autoroutier ; résorption des points noirs ; mise en œuvre d'un contrôle technique des véhicules à partir de 1990 ; actions de sensibilisation et de formation des jeunes - après les propositions du Livre blanc qui rappelle l'urgence d'agir dans tous les domaines, la nécessité d'un débat parlementaire, promis d'ailleurs par M. le secrétaire d'Etat dans sa lettre de mission à M. Giraudet, devenait évidente. Vous avez, monsieur le ministre, franchi la première étape de ce débat en déposant ce projet de loi.

Un projet de loi, dit-on, répressif. Sans doute l'est-il par certains aspects, mais il reste toujours à caractère dissuasif et pédagogique. Le système actuel de sanction, en effet, réprime en général des infractions occasionnelles, voire exceptionnelles, mais il ne fait pas apparaître les automobilistes qui, transgressant fréquemment la réglementation, sont des dangers permanents pour autrui. Il fallait donc améliorer le système de contrôle et de sanction ; vous le proposez. Il faut mieux sanctionner, assurer une meilleure progressivité des sanctions, responsabiliser chaque conducteur, alléger le traitement des dossiers soumis aux juridictions.

A part quelques voix qui ont fait entendre leur opposition, comme à chaque fois, allais-je dire, que l'on propose une mesure tendant à lutter contre ce fléau qu'est l'insécurité routière, la grande majorité de l'opinion semble favorable aux propositions contenues dans le projet que vous nous soumettez.

Ces mesures sont comprises par le public, malgré une grave méconnaissance du dossier. Et pourtant, une mobilisation de l'opinion est nécessaire. N'a-t-on pas relevé que le recul de ce que j'ose appeler un massacre est effectif chaque fois que le Gouvernement mobilise l'opinion et ses fonctionnaires, que ce soit en 1973-1974, avec la limitation de la vitesse et le renforcement des contrôles, en 1978, avec les actions contre l'alcool au volant, et bien évidemment l'an passé et encore récemment avec les mesures dont je parlais il y a un instant.

L'ampleur du désastre, malgré les actions de sensibilisation, est encore trop mal connue. Vous me permettrez de rappelez rapidement des chiffres inadmissibles : 10 500 morts par an - 5 000 au Royaume-Uni - 385 000 morts depuis 1952, soit à peu près l'équivalent de la ville de Toulouse.

Nous devons donc tous dénoncer le caractère inacceptable du niveau des accidents et d'abord dans leurs conséquences, eu égard aux victimes, bien sûr, à leurs proches, au nombre de vies brisées. D'autant que les facteurs de l'insécurité routière sont connus et toujours liés aux comportements inadaptes et dangereux, avec deux principaux responsables : la consommation d'alcool et l'excès de vitesse.

Combien le docteur Serrou avait raison d'écrire : « Si une personne s'arrête de fumer, on la félicite ; si une personne s'arrête de boire, on lui demande si elle est malade ! » Beaucoup, en effet, ne perçoivent pas le danger d'une conduite sous l'emprise de l'alcool, tellement la perception de l'ébriété est appréciée bien souvent non par l'intéressé, mais par son entourage.

Un trop grand nombre des accidents de la route est encore dû à l'alcoolémie : près de 40 p. 100 des tués sur la route. Nous sommes encore loin de cette situation idéale où, lors d'un repas, d'une fête, le conducteur ne boit pas d'alcool et demeure un convive respecté.

La lutte contre l'alcool au volant est donc une priorité, sinon la priorité, et vous en avez tenu compte dans ce projet de loi.

Concernant l'excès de vitesse, que dire de plus, sinon que la machine doit être contrôlée et que s'y soumettre présente toujours un danger pour l'utilisateur et pour l'ensemble de la société ?

La vitesse, en effet, est trop souvent synonyme de compétition, devenant l'exutoire de refoulements parfois quotidiens. Mais quelle limite s'imposer quand les véhicules offrent des puissances disproportionnées avec les conditions même de la sécurité et quand des idées reçues font oublier le simple bon sens ?

Je m'étonne des réactions de certains aux propositions de limitation technique de la vitesse, comme si les constructeurs ne pouvaient pas préserver leur marché en privilégiant la robustesse, le confort, l'esthétique, la sécurité, et en modifiant ainsi l'image de la voiture ou du camion pour ne plus en faire une représentation de la virilité, de la force ou de l'autorité.

Si les facteurs de l'insécurité routière sont connus, le coût pour la nation l'est souvent moins, que ce soit à cause des excès de vitesse, du non-respect du code de la route, de l'alcoolémie. Savez-vous qu'en 1985 les accidents de la route ont coûté à la société 85 milliards de francs ? Que sur les mêmes bases, mais pour 1987, considérée comme une bonne année, le chiffre est de 78 milliards de francs ? Mais peut-on parler de coûts en ignorant le potentiel humain individuel et collectif représenté par la disparition de tant de jeunes, avenir de la nation ?

Refusons donc le fatalisme, les faux-semblants. Oui, il s'agit d'un véritable problème de société, et seule une évolution de longue durée par l'éducation et la mise en œuvre d'une volonté politique saura résoudre ce problème.

Sans contester que l'automobile soit un instrument de liberté et de progrès, un agent de la liberté individuelle, comme le rappelle le livre blanc, sans nier que l'automobile soit un moyen de désenclavement économique, nous devons refuser les idées toutes faites, en rappelant par exemple que pour les « gros rouleurs », ceux qui parcourent plus de 30 000 kilomètres par an - ils sont près de 1 600 000 - le risque d'accident est trois fois plus élevé que la moyenne ; que pour les conducteurs de véhicules puissants et sportifs, le risque par véhicule est de 20 p. 100 à 40 p. 100 supérieur à la moyenne ; que d'après les assurances, la version sportive d'un modèle peut multiplier par deux le risque d'accident par rapport à la version de base.

La diminution des accidents et des tués ne doit donc rien à la fatalité. C'est pourquoi il faut poursuivre dans la voie que vous avez ouverte, monsieur le ministre, et, après que ce projet de loi aura été voté, engager une programmation pluriannuelle.

Le livre blanc est sans aucun doute aujourd'hui le document de base qu'il nous faut lire au lieu de nous fier à quelques commentaires trop vite écrits...

**M. Pierre Lequiller.** A condition de l'avoir !

**M. Jean-Pierre Fourré.** ... et même si, à mon sens, quelques mesures supplémentaires devront s'y ajouter, précisément dans le cadre d'un débat parlementaire. Je pense, par exemple, à l'accroissement du contrôle des transports routiers de marchandises, des horaires et des conditions de conduite, à la possibilité pour les associations de se constituer partie civile, et à d'autres propositions que vous connaissez bien. Ainsi, un programme global deviendra effectif.

Mais la réussite d'une telle démarche passe par la détermination de chacun. Dans ce cadre, permettez-moi d'inciter mes collègues qui ne l'ont pas encore fait, et au-delà tous les élus, conseillers régionaux, conseillers généraux, maires, conseillers

municipaux, à nous rejoindre dans le refus d'intervention pour, selon l'expression connue, « faire sauter les contraventions ».

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

**M. Jean-Pierre Fourré.** Dans le même temps, permettez-moi de vous demander, monsieur le ministre, ainsi qu'à certains de vos collègues du Gouvernement, de nous donner le bilan de tels refus de la part de préfets, commissaires de police et autres responsables.

Vous avez osé respecter vos engagements en proposant un projet de loi qui va dans le bon sens, et je vous en félicite. Je suis de ceux qui n'admettent pas une action restrictive de la liberté où certains veulent nous faire croire qu'en contraignant l'usager à la sécurité routière, nous portons atteinte à la liberté des citoyens de circuler, alors même que l'atteinte à la sécurité routière lèse les citoyens dans la première des libertés souhaitée : vivre.

**M. Michel Sapin, président de la commission des lois.** Très belle phrase !

**M. Jean-Pierre Fourré.** Toute proposition refusant l'inutile gâchis humain nous verra lutter à vos côtés. Si le chemin demeure encore long pour que notre pays ne soit plus parmi les tout derniers dans le domaine de l'insécurité routière, un grand pas a été fait depuis votre arrivée et nous sommes prêts, monsieur le ministre, à poursuivre ensemble cette action. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre, ce débat n'est pas et ne saurait être politique au sens habituel du terme.

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

**M. Charles Fèvre.** Avec plus de 10 000 tués en 1988, avec 250 000 blessés dont 60 000 gravement et avec un coût de 100 milliards - sans compter les conséquences sociales et humaines non chiffrables -, ce dossier concerne trop de Français pour ne pas nous interpeller tous ici.

Voilà un débat qui concerne l'automobile, mais aucun lobby ne s'est vraiment manifesté.

Voilà un débat qui va conduire à la suppression du permis pendant six mois ou un an si l'on a commis deux délits à trois points, mais j'ai entendu peu de voix s'élever pour critiquer sérieusement cette disposition.

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

**M. Charles Fèvre.** Est-ce dû à une méconnaissance du texte en discussion ou à une prise de conscience ? Les deux certainement. Mais, à coup sûr, nos compatriotes se rendent de plus en plus compte que l'accident « ça n'arrive pas qu'aux autres » et que la voiture est un moyen et non une fin en soi.

L'effort en faveur de la sécurité routière a été constant depuis 1973 et, de reste, il a porté ses fruits puisque le nombre de tués est passé, on l'a rappelé, de 16 000 à 10 000 en un peu plus de quinze ans, alors que la circulation doublait.

La France doit pourtant rester très modeste au regard de pays comme la Grande-Bretagne, où le nombre des tués est de 5 000, ou la République fédérale d'Allemagne, où ce nombre n'est que de 800, alors que le chiffre moyen de véhicules au kilomètre reste dans ces pays plus élevé que chez nous.

Mais les comparaisons ne constituent qu'un indice. De toute façon, il faut faire mieux : la réalité, le choc des photos, le bilan hebdomadaire nous l'imposent de manière incontournable !

Peut-on faire mieux ?

Votre projet et vos déclarations, monsieur le ministre, indiquent clairement que cette amélioration ne viendra pas seulement, et en tout cas pas à bref délai, du développement des infrastructures routières nationales ou autoroutières.

Certes, 10 000 kilomètres d'autoroutes et de voies rapides à l'horizon 2000 et la résorption en cinq ans au lieu de dix des 300 points noirs sur les routes nationales, c'est bien. Toutefois, cela ne compensera pas le prodigieux accroissement

de la circulation et l'augmentation du nombre des voitures qui est observée depuis deux ans - et cette tendance va se poursuivre.

**M. Germain Gengenwin.** Eh oui !

**M. Charles Fèvre.** Par ce projet de loi répressif et dissuasif, vous agissez sur le comportement de l'usager de la route, et vous avez raison. En effet, vos propositions ont un caractère éducatif et vont permettre une certaine responsabilisation. Toutefois, il faut tenir compte du fait que les comportements se modifient souvent moins vite qu'on le souhaite, qu'il faut des moyens en personnel et en matériel que vous n'avez qu'en partie et que des phénomènes compensatoires bien connus peuvent se produire. Par exemple, les tribunaux vont-ils prononcer des condamnations sévères s'ils savent que les conséquences de leurs sentences seront trop rigoureuses pour certaines personnes pour lesquelles la voiture est nécessaire ?

Ne voyez dans ces propos, monsieur le ministre, aucune opposition à ce projet qui va dans le sens de l'histoire. Ne parle-t-on pas en effet du permis à points depuis plus de quinze ans ? Par ailleurs, l'accroissement des sanctions n'est-il pas en France un moyen habituel pour essayer de régler les problèmes ?

Nous voterons probablement votre projet, mais nous souhaitons qu'il soit assoupli. Pour cela, nous soutiendrons des amendements qui, en dehors de toute démagogie de mauvais aloi sur un dossier aussi sensible et essentiel, ne tendront qu'à protéger le citoyen d'un certain arbitraire toujours possible et de conséquences qui peuvent être très graves en certains cas.

Je formulerai deux remarques sur ce projet.

Premièrement, vous augmentez sérieusement les sanctions financières. La panoplie s'enrichissant, ainsi que le montre très justement le rapporteur de la commission des lois dans son rapport écrit, vous ne pourrez plus aller très loin en ce domaine car l'arsenal répressif devient considérable, notamment sur le plan financier.

La ségrégation par l'argent sera bientôt là si elle ne l'est déjà, car il y aura bientôt ceux que le risque financier dissuadera de conduire, et ceux qui, espérant passer à travers les mailles du filet des contrôles, prendront le risque d'ignorer la réglementation parce qu'ils pourront payer les amendes.

Deuxièmement, nous sommes d'accord sur le principe du permis à points, qui d'ailleurs recueille un assez large consensus. Selon des sondages récents, 70 p. 100 des députés y sont favorables et 62 p. 100 des Français estiment que l'on n'obtient pas le permis de conduire pour toute sa vie.

Cependant, au fil des amendements, nous devons discuter :

De l'information complète et sérieuse du conducteur, car dissuader par l'éducation, c'est d'abord informer ;

Du délai nécessaire pour passer à nouveau le permis de conduire, notamment pour le conducteur dont la voiture est l'outil de travail principal - un bon conducteur peut, par exemple, se laisser aller à la vitesse ;

De la notion de récidiviste notoire qui me paraît très stricte dans votre projet ;

Des garanties contre un éventuel arbitraire administratif dans la procédure de retrait du permis de conduire, garanties qui imposent, à notre avis, le passage obligé devant la juridiction judiciaire, laquelle est selon notre droit le défenseur traditionnel des libertés dans notre pays ;

Enfin, d'éducation et de responsabilisation. Celles-ci doivent-elles se résumer à la perspective de la sanction ? Ne doivent-elles pas aussi être développées par l'incitation à ne pas commettre d'infraction ? Les compagnies d'assurances appliquent le bonus-malus, et cela ne marche pas si mal. De la même façon, un cheval de course reçoit une récompense s'il a accompli un parcours sans faute.

Soyons donc incitatifs, monsieur le ministre, à la conduite apaisée et civilisée que prône le Livre blanc.

Voilà quelques sujets d'amendements dont nous reparlerons lors de l'examen des articles.

Nous souhaitons simplement un peu de souplesse, afin d'éviter de verser dans un excès qui serait source d'injustice et de chocs en retour. A cet égard, nous observons que les dispositions en vigueur à l'étranger sont un peu moins draconiennes que celles que vous nous proposez.

Le débat sur la sécurité routière ne s'arrêtera pas avec le vote de ce texte. Bien d'autres mesures sont en effet nécessaires ainsi qu'en atteste le Livre blanc qui vient d'être remis au Gouvernement. Si toutes ne sont pas du domaine législatif, rien n'empêche le Gouvernement de les présenter de manière synthétique et globale au Parlement, qui exercera par là même son droit constitutionnel de contrôle et son pouvoir de proposition, qui sont de l'essence même de la démocratie.

A cet égard, le grand débat promis par le Premier ministre et confirmé par M. le secrétaire d'Etat, débat qui n'a toujours pas eu lieu, ne peut se résumer dans la discussion trop brève de ce projet de loi dont j'ai, avec d'autres orateurs, rappelé la teneur et les caractéristiques.

Vous vouliez des propositions, monsieur le ministre, vous les avez maintenant avec le rapport Giraudet.

Vous voulez mener la réflexion sur ces propositions : nous attendrons, s'il le faut, la prochaine session. Toutefois, il ne serait pas convenable que le Parlement soit saisi ponctuellement de mesures qui ont souvent une incidence les unes sur les autres et dont l'efficacité se complète.

Il faudra qu'un jour prochain ait lieu un débat global, lequel d'ailleurs devra aller dans le sens de la sensibilisation de l'opinion que vous recherchez à juste titre.

Voilà pourquoi j'ai déposé un amendement tendant à demander au Gouvernement de présenter une loi-programme - mon collègue Charles a parlé de loi-cadre - relative à ses projets dans le domaine de la sécurité routière, notamment en matière d'infrastructures; à leur chronologie et aux moyens qui leur seront consacrés. En ce domaine, le Parlement, relais privilégié de l'opinion publique, vous soutiendra.

Il est sûr que bien d'autres choses sont possibles si la volonté est au rendez-vous. Je dis « volonté » car si votre projet d'aujourd'hui est sévère pour le conducteur, il constitue somme toute un moyen facile d'obtenir des résultats un peu spectaculaires, même s'ils ne sont pas immédiats en raison de l'informatisation du fichier des permis.

Je prendrai quelques exemples qui peuvent alimenter un vrai débat.

S'agissant des infrastructures, l'accroissement de la circulation ne sera pas absorbé pendant les week-ends par les grands aménagements routiers ou autoroutiers. L'insécurité demeurera sous d'autres formes.

Sans une meilleure gestion du réseau, y compris départemental, il n'y aura pas de solution cohérente. C'est ainsi que, lors des retours de ce dernier week-end, on a compté 200 kilomètres de bouchons, même là où on ne les attendait pas !

Les itinéraires de dégagement doivent être améliorés pour être crédibles. Les conducteurs ne se laisseront pas prendre à un Bison futé qui les emmène musarder dans la campagne ! (Sourires.)

Mais encore faudra-t-il mieux aider financièrement les départements, qui ont déjà fait leur maximum avec l'opération « moins 10 p. 100 d'accidents »...

**M. Germain Gengenwin.** Très bien !

**M. Charles Fèvre.** ... alors que, en 1983, on leur a retiré les subventions pour le réseau secondaire que l'Etat leur avait transférées.

**M. Germain Gengenwin.** Eh oui !

**M. Charles Fèvre.** Il conviendra aussi de mieux aménager les carrefours dangereux, d'améliorer la signalisation horizontale et verticale, de mettre en place des ralentisseurs en zone urbaine, bref de jouer sur l'environnement du réseau et sur sa meilleure utilisation.

En ce qui concerne le conducteur, qui est trop souvent responsable, envisagez-vous de réduire la limite du taux d'alcoolémie à 0,50 gramme ? Comment rendre efficace l'utilisation de l'éthylomètre au démarrage, si un passager peut à ce moment prendre la place du conducteur ?

Contrôler la vitesse, c'est très bien ! Mais comptez-vous proposer la création d'une police spéciale de la route dotée de moyens suffisants et organisés en conséquence ?

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

**M. Charles Fèvre.** Mais surtout - et d'autres orateurs l'ont dit avant moi - la véritable action à moyen et long terme doit se faire à l'école...

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

**M. Charles Fèvre.** ... avec un recyclage pendant le service national. Il faut intensifier cette action et apprendre à nos enfants le sixième commandement de Dieu - « Tu ne tueras point » -, lequel s'applique également à la route.

**M. Germain Gengenwin.** Très bien !

**M. Charles Fèvre.** Les enseignants doivent être plus que jamais sensibilisés à ce problème.

Les véhicules sont également un élément important. Certaines protections doivent devenir très vite obligatoires : appui-tête, système A.B.S., coussin d'air. Les véhicules anciens doivent être surveillés. Quant aux engins agricoles, ils posent encore problème. Par ailleurs, les deux roues constituent un danger autant pour leurs pilotes que pour les autres.

N'oublions pas les piétons, qui restent les plus vulnérables, surtout en milieu urbain.

Notre législation et notre réglementation doivent aussi s'imbriquer dans l'ensemble européen, ce qui n'est pas, nous l'admettons, une mince affaire.

J'arrêterai là l'énumération que j'ai limitée à l'essentiel.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il faut parler de tout cela dans un grand débat national qui doit d'abord avoir lieu dans cette assemblée ?

« Une politique de sécurité routière ne se réduit pas à une liste d'actions ponctuelles. Elle doit se fonder sur un projet social fort. » La formule n'est pas de moi. Elle figure dans la conclusion du rapport Giraudet. Je l'approuve pleinement.

L'intensification de l'action menée hier et poursuivie aujourd'hui nécessite un large consensus qui s'appuie sur les élus.

Vous cherchez, nous cherchons tous une grande ambition nationale. Vous l'avez aujourd'hui, car la sécurité routière doit être notre ambition commune. En la faisant jaillir, vous aurez, nous aurons tous ensemble, mérité de ceux qui ont souffert hier de l'insécurité routière et de ceux qui seront épargnés demain.

C'est en tout cas dans cette perspective et dans cet esprit - débat global, meilleure « judiciarisation » - que le groupe Union pour la démocratie française aborde de manière positive l'examen de votre projet de loi. (Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, de l'Union du centre et du Rassemblement pour la République.)

**M. le président.** La parole est à M. Claude Miquieu.

**M. Claude Miquieu.** Monsieur le ministre, l'exposé des motifs du projet de loi que vous présentez rappelle dès les premières lignes le trop lourd bilan des accidents de la route dans notre pays. Vous avez raison d'insister sur les trois principaux facteurs d'insécurité que sont le port encore insuffisant de la ceinture de sécurité, la consommation excessive d'alcool et l'excès de vitesse.

Les propositions que vous nous faites sont bonnes. Mais je voudrais les compléter par des mesures d'accompagnement qui, certes, ne relèvent pas de la loi, mais qui auront une efficacité réelle sur nos routes. Elles doivent être évoquées dans ce débat.

En effet, j'ai eu l'occasion de relever dans mon département trois types de dysfonctionnement, et je sais que ces difficultés existent aussi dans d'autres départements. Il s'agit du suivi insuffisant des opérations « Réagir », de l'incohérence des décisions concernant l'abattage des arbres dangereux le long de nos routes départementales et communales, des décisions diverses et parfois contradictoires prises sur le terrain pour l'installation des ralentisseurs.

Trop de morts, trop d'accidents, trop de blessés pourraient être évités par une vigilance encore plus grande des services départementaux de l'Etat et des services des collectivités locales qui ont en charge la gestion de ces points.

Trop de dossiers « Réagir » ne sont pas suivis de travaux pour modifier les lieux qui, par leur inadaptation, ont provoqué des accidents mortels. Nous ne pouvons nous satisfaire de constats pertinents, de propositions techniques concrètes, si les travaux recommandés ne sont pas réalisés.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous demandiez à votre administration un bilan précis du suivi réel des dossiers « Réagir » et de leurs travaux programmés et terminés.

L'abattage des arbres considérés dangereux le long de nos routes départementales et communales fait parfois l'objet de décisions contradictoires. Les élus locaux rencontrent encore trop de difficultés pour faire appliquer les délibérations de leurs assemblées délibérantes.

Le maintien des arbres classés dangereux le long des routes est trop souvent associé à l'installation de rails de sécurité que l'on n'arrive pas à financer, notamment en zone de montagne où, pour respecter l'environnement, ces rails de sécurité sont, et c'est bien normal, d'un modèle plus coûteux.

Je souhaite qu'une doctrine claire soit définie et diffusée dans les départements, aussi bien lorsqu'il s'agit de plantations que d'abattages.

Enfin, l'installation de ralentisseurs à l'intérieur de nos communes doit aussi être précisée. Des délégations de parents d'élèves, des responsables associatifs, des délégués de lotissements, des associations de commerçants nous interrogent régulièrement sur ce type d'aménagement à l'entrée de nos villes et de nos communes, mais aussi à l'intérieur des lotissements.

Le refus d'installer ces ralentisseurs par certains ingénieurs divisionnaires de l'équipement cohabite avec les avis favorables de leurs collègues dans des subdivisions voisines à l'intérieur d'un même département. Nous attendons, là aussi, des instructions précises.

Nous nous félicitons de la souplesse et de l'efficacité apportées par les lois de décentralisation, mais des mesures de déconcentration doivent accompagner ces nouvelles compétences des collectivités locales.

L'harmonie des comportements de tous les responsables locaux est aussi une condition de la réussite de notre volonté d'améliorer la sécurité sur nos routes, ainsi que vous avez souhaité le faire par les propositions et les dispositions prévues dans ce projet de loi qui va dans le bon sens. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Germain Gengenwin.

**M. Germain Gengenwin.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, sujet quotidien de conversations et de titres dans les journaux, l'insécurité routière reste un vaste dossier d'actualité.

En 1950, la France disposait d'un des plus beaux réseaux routiers du monde. Mais la progression du nombre des automobiles et des poids lourds a abouti rapidement à une saturation des routes. De 2,3 millions de véhicules en 1950, on est passé à 20 millions en 1980 ; ce chiffre ne cesse d'augmenter tous les ans et, en 1988, on comptait 123 000 véhicules de plus qu'en 1987.

Aujourd'hui 75 p. 100 des ménages français ont au moins une voiture, et 24 p. 100 d'entre eux en possèdent deux.

Cette progression considérable du taux de motorisation a provoqué une insuffisance du réseau routier qui a entraîné des encombrements et surtout une croissance de l'insécurité.

Votre projet, monsieur le ministre, vise à lutter contre ce fléau en édictant diverses mesures destinées à sensibiliser les conducteurs. C'est très bien.

Ces mesures sont certes dissuasives, mais elles ne s'attaquent pas au fond du problème : l'insuffisance du réseau autoroutier hexagonal.

La politique des transports impose des choix à long terme et mérite une mûre réflexion, car elle représente une charge budgétaire considérable pour l'Etat et les collectivités locales. Tous les moyens de transports doivent être développés, mais de manière à être complémentaires.

La politique des transports doit, dans la perspective du grand marché européen de 1993, être axée autour de deux objectifs complémentaires : le développement du réseau autoroutier et la revalorisation du chemin de fer.

Examinons d'abord le développement du réseau autoroutier. Comme vous le savez, la mortalité routière s'est accrue de 6 p. 100 en 1988. Pour lutter contre ce fléau, il faut analyser ses causes. Elles sont diverses.

D'abord, le réseau est insuffisant et inadéquat. En 1988, le réseau s'étendait sur 800 000 kilomètres environ, répartis ainsi : 6 580 kilomètres d'autoroutes, 28 300 kilomètres de routes nationales, 347 000 kilomètres de chemins départementaux, 425 000 kilomètres de voies communales.

A première vue, ce réseau est considérable, mais en fait ses infrastructures supportent des trafics différents : 40 p. 100 du trafic se concentre sur 4 p. 100 du réseau, en l'occurrence les

routes nationales, d'où un déséquilibre flagrant entre le volume de circulation et la capacité des infrastructures. Les conséquences qui découlent de cette situation sont les bouchons et les points noirs, lesquels provoquent l'insécurité.

Je vais vous citer un exemple, monsieur le ministre. Dans le centre de l'Alsace, dans ma circonscription, on attend depuis dix ans vingt kilomètres d'autoroutes...

**M. Jean-Claude Gaudin.** A Schaeffersheim ? *(Sourires.)*

**M. Germain Gengenwin.** ... qui permettraient de dégager deux routes sur lesquelles circule un flot continu à longueur de journées.

**M. Jean-Pierre Beaumier,** rapporteur pour avis. Enfin !

**M. Germain Gengenwin.** La saturation des routes nationales et la paralysie des transports en rase campagne mettent en évidence les besoins en autoroutes.

Un schéma de relance du programme autoroutier a donc été défini. Il s'agit de réaliser 2 700 kilomètres d'autoroutes supplémentaires. Ce programme est ambitieux, mais aussi utile, car, dans la perspective de 1993, il permettra le désenclavement de certaines régions d'Europe. Il constitue donc un enjeu essentiel. Le réseau autoroutier permet en effet le développement des régions, l'irrigation de celles-ci, l'amélioration des équipements économiques, et constitue une meilleure sécurité pour les usagers, car les autoroutes tuent quatre à cinq fois moins que les routes nationales. Cette sécurité est, comme vous l'avez vous-même souligné, monsieur le ministre, due à la réalisation technique de voies au revêtement antidérapant, au prolongement et au renforcement des glissières, à la création d'une troisième voie pour les véhicules lents.

Le coût socio-économique des accidents de la circulation, le coût de l'insécurité routière pèsent lourd dans le budget de la sécurité sociale.

En dernier lieu, grâce à l'autoroute, l'environnement est mieux préservé, car le trafic est plus fluide, ce qui a des conséquences sur l'environnement et la pollution de l'air.

J'en viens à la nécessaire revalorisation du transport ferroviaire.

Les modes de transport ne doivent pas être concurrents mais complémentaires. Pour faire face à l'ouverture des frontières, la promotion du transport ferroviaire est indispensable, aussi bien pour le trafic voyageurs que pour le transport du fret. Mais le choix de la promotion de cette infrastructure suppose un service parallèle complet que la S.N.C.F. devra fournir aux usagers.

Les avantages de ce moyen de transport ne sont pas non plus négligeables, avec la rapidité des liaisons entre les grandes agglomérations.

**M. le président.** Monsieur Gengenwin, il vous faut conclure.

**M. Germain Gengenwin.** Mon collègue Jean-Paul Fuchs n'étant pas là, peut-être puis-je disposer de deux minutes supplémentaires...

**M. le président.** Il n'en est pas question !

**M. Michel Delebarre,** ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Ce serait un transfert ! *(Sourires.)*

**M. le président.** Vous avez interverti vos places, pas additionné vos temps !

**M. Germain Gengenwin.** Je conclus, monsieur le président.

L'amélioration de la sécurité routière doit donc être impérativement réalisée. J'ai évoqué le développement de la construction des autoroutes et la promotion du transport ferroviaire. Mais on peut envisager d'autres moyens pour combattre le fléau des accidents de la route.

Il faut améliorer l'entretien du parc automobile et je proposerai un amendement visant à instituer le contrôle technique des véhicules de plus de cinq ans, même en l'absence de transaction. Il convient aussi de sensibiliser les conducteurs aux dangers de l'alcool, comme le prévoit le texte, mais il ne faut pas oublier le problème des petites voitures sans permis qui circulent sur des routes à grande circulation.

Ces mesures ne sont qu'un aspect de la sécurité routière. Certes, rien ne doit être négligé, mais les pouvoirs publics ont des responsabilités en ce qui concerne la construction des autoroutes et la résorption des points noirs. On ne peut pas accuser uniquement les conducteurs alors que toutes les routes ne sont pas adaptées au trafic. Les transports connaîtront une très forte progression dans les années qui viennent. A nous de prendre les mesures pour assurer la sécurité des réseaux. (*Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre et Union pour la démocratie française.*)

**M. le président.** La parole est à M. François Colcombet.

**M. François Colcombet.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la circulation routière paroxystique que nous connaissons est un phénomène relativement récent. Si l'on étudie le contentieux des tribunaux, on s'aperçoit qu'il était très différent avant la dernière guerre. Les chèques sans provision, la drogue et les accidents de la route ont pris maintenant une place primordiale dans le contentieux et dans les préoccupations des citoyens.

On peut se demander pourquoi la voiture a pris une telle place dans notre vie. Bien entendu, tant qu'elle n'était pas inventée, il n'était pas questions d'en faire cet usage ! Mais on peut remarquer que, dès qu'elle a été à la disposition de tout un chacun, elle a été très vite beaucoup utilisée. Nombre d'orateurs ont fait remarquer qu'elle donnait à une liberté essentielle, celle d'aller et venir, un contenu concret, réel, auquel chacun était attaché. Cette liberté, affirmée en 1789, n'avait, il est vrai, à l'origine, qu'un contenu tout à fait théorique pour ceux qui n'avaient pas une calèche ou un cheval. Pendant très longtemps, elle n'a donné à beaucoup que la possibilité d'aller à pied jusqu'au village voisin.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'apparition du chemin de fer a donné à cette liberté un contenu concret, avec un mode d'expression collective, et l'on a vu les populations bouger. Mais lorsque la voiture est arrivée, elle a offert à cette liberté une possibilité d'exercice individuel. C'est sans doute la raison pour laquelle nous manifestons un attachement presque déraisonnable, à tout le moins très grand, à la voiture, qui explique que, dans certains cas, on y soit capable de la défendre le fusil à la main et qu'on lui prête souvent beaucoup plus de pouvoirs et d'utilité qu'elle n'en a réellement.

Huxley écrivait dans les années 30 : « La sexualité et la religion, tout cela est bien écoulé et ne peut plus donner de réels plaisirs, mais la drogue nous réserve certainement des plaisirs, et surtout la vitesse. Ah ! le plaisir d'aller à plus de cent à l'heure ! »

Immédiatement après la guerre s'est effectivement développé un usage quasi toxicomane de la voiture, avec des théoriciens et des praticiens qui se recrutaient dans les premiers temps au sein de la classe dirigeante, dans les familles des poissons-pilotes de notre culture. Les enfants de Malraux, Huguenin, Camus, Françoise Sagan, lorsqu'elle était jeune, ont eu un accident de la route et affirmé que le plaisir suprême consistait à aller vite. On disait même qu'il fallait conduire pieds nus...

Cet engouement de la classe dirigeante, qui a fait toutes les folies possibles en ce domaine, a été massivement partagé par les plus défavorisés. Et la publicité qui, à beaucoup d'égards, est une forme dévoyée de la philosophie ou de la poésie, a repris tous ces thèmes. Ainsi, dans les années 70, une publicité, vantant les mérites d'une voiture, conseillait : « Conduisez-la comme si vous l'aviez volée : à toute vitesse. » Ce type de publicité, qui paraissait dans *L'Express* et dans des journaux convenables ne choquait pas à l'époque. Ce n'est que maintenant qu'on a conscience d'avoir un peu dépassé les limites.

Après une période de véritable folie, où tout a été fait pour la voiture, où l'on a été jusqu'à détruire l'environnement et le centre de nombreuses villes pour faciliter leur traversée, sans parler des monuments anciens abattus pour construire des parkings, la période actuelle marque un retour à la raison. Il était temps : la situation est dramatique. Les chiffres parlent peu mais, comme l'a dit M. le ministre, une visite à l'hôpital de Garches montre bien les conséquences concrètes des accidents de la route. Lorsqu'on voit des jeunes de treize, quatorze, quinze ou seize ans dont la vie a été entièrement brisée et qui sont condamnés à passer le reste de leur vie dans une petite voiture, on comprend l'urgence qu'il y a à changer complètement d'attitude. Elus de petites communes, nous savons que, à la suite de la mort du père, de la mère ou d'un

enfant, des familles entières sont complètement désorganisées, écrasées par les problèmes. Nous devons faire tout ce que nous pouvons pour empêcher que cette forme moderne de la fatalité ne continue à frapper aveuglément.

Mais la réaction automatique, après une période de laissez-aller et d'encouragement à l'excès de vitesse, risque de consister à tout sanctionner, à tout interdire. Après avoir coupé les arbres le long des routes, on les replante au plus près afin d'inciter les conducteurs à aller moins vite, on pose des brise-vitesse, on invente des infractions de plus en plus sophistiquées, avec des peines de plus en plus fortes. Il est temps, et ce projet de loi y contribuera, de voir les choses de façon raisonnable.

Ce n'est pas parce que certains abusent d'une liberté qu'il faut l'interdire. Ce n'est pas parce que certains utilisent les fusils qu'il faut en interdire la vente, ce n'est pas parce que certains abusent de l'alcool qu'il faut totalement interdire sa consommation. Il est cependant nécessaire de fixer des limites, d'avoir une attitude pédagogique.

Le projet qui nous est soumis a l'avantage de bien fixer les limites et de se vouloir pédagogique, c'est-à-dire d'être incitatif et de mettre en garde, directement ou indirectement, les conducteurs afin qu'ils respectent la loi, faute de quoi ils risquent de se voir retirer leur permis.

Cette mesure se situe dans un ensemble d'autres dispositions de caractère pédagogique, notamment l'apprentissage du code de la route par les jeunes et la possibilité pour les jeunes de seize ans de conduire à côté d'un adulte, sans compter un projet, à l'étude, de modification du permis de conduire. Ainsi, nous prenons le problème à la base : les jeunes, c'est-à-dire les futurs conducteurs, sont dès le début sensibilisés aux problèmes de la route. Il faut en effet rappeler que, pendant les quelques années qui suivent l'obtention du permis de conduire, les jeunes conducteurs sont très dangereux ; ils ont beaucoup d'accidents car ils ont tendance à faire un usage imprudent de la voiture. Il est donc utile qu'ils puissent apprendre à conduire le plus tôt possible, sous une tutelle très forte, avec des adultes auprès d'eux, afin d'être très rapidement des conducteurs prudents.

La formule du permis de conduire à points a l'avantage de s'adresser aux conducteurs qui possèdent déjà le permis de conduire. Plutôt que de leur laisser tout faire et de leur retirer brusquement le permis de conduire, vous proposez, monsieur le ministre, une série d'avertissements successifs qui devraient les inciter à ne pas recommencer. Au bout d'un certain temps, par la grâce de la rédemption, il sera même possible de remettre les compteurs à zéro et de repartir pour un tour. Ce processus est tout à fait raisonnable. Il est pratiqué dans beaucoup de pays étrangers qui ne peuvent que s'en louer. Nous devons adopter cette innovation sans crainte, en veillant simplement à ce qu'elle s'intègre bien dans notre droit et à désamorcer les problèmes qui pourraient se poser.

Le premier problème - mais nous aurons le temps d'y remédier puisque ce texte ne sera applicable que dans plusieurs années - est le risque de complexification de notre droit. En effet, à la procédure administrative de retrait de permis de conduire et aux procédures judiciaires va s'ajouter une procédure administrative et en partie judiciaire. La situation sera donc assez complexe. Il ne va pas être facile d'expliquer à quelqu'un qu'il fait l'objet d'une décision administrative de suspension du permis de conduire et que cela n'a rien à voir avec la suppression d'un point ou deux pour son permis de conduire. D'ici à 1991, il faudra certainement mettre les choses au clair : c'est en tout cas le vœu que je forme. Le parlementaire qui sera chargé de suivre l'application de cette loi devra être particulièrement attentif, non pas tant à son application qu'à l'évolution de l'environnement. La commission des lois ne manquera pas de poser des questions à ce sujet au cours de l'année prochaine.

En second lieu, il faut prendre des précautions. Il suffit de prendre un taxi à la sortie de l'Assemblée nationale pour entendre la *vox populi* : « Mais enfin, comment cela va-t-il marcher ? L'agent de police va pouvoir me retirer des points ! Je vais perdre mon outil de travail ! Je n'ai pas de possibilité de recours ! »

Le système qui nous est proposé permet des recours. Les points ne seront enlevés qu'au terme d'une procédure. Soit l'intéressé acceptera de reconnaître qu'il a commis une infraction, transigera et étendra ainsi l'action publique ; soit il repoussera la transaction et le procureur le renverra devant le tribunal qui statuera. L'intéressé s'expliquera, il utilisera

éventuellement la voie de l'appel, ou celle de la cassation et, au bout du compte, on saura si l'infraction a été commise ou non et le ou les points seront éventuellement retirés.

Les garanties sont donc, selon moi, tout à fait suffisantes. Je n'estime par conséquent pas nécessaire l'amendement adopté ce matin par la commission des lois, lequel tend à saisir à nouveau le tribunal, lorsque tous les points sont tombés, pour savoir s'il y a lieu ou non de retirer le permis de conduire.

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

**M. François Colcombet.** Il faut souligner que notre droit offre des garanties et que les protections sont suffisantes pour que le retrait du permis de conduire soit prononcé dans des conditions normales.

J'en viens à l'inquiétude des professionnels, mais aussi de tout un chacun, de rester très longtemps sans permis. La commission des lois a unanimement souhaité que le délai au terme duquel on peut repasser le permis de conduire soit réduit. Un an, six mois, trois mois ? La discussion est ouverte et je suis sûr, monsieur le ministre, que vous tiendrez compte de ce souhait des parlementaires.

J'espère en conclusion que ce texte prendra place dans un ensemble législatif cohérent et clair, permettant à tous nos concitoyens de ne plus faire un usage déraisonnable de la voiture, afin que l'exercice de la liberté d'aller et de venir,

qui nous est si chère, soit sans danger pour les conducteurs comme pour les autres. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

6

## ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 618 relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (rapport n° 643 de M. Léo Gréard, 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 trente-cinq.*)

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

CLAUDE MERCIER