

JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

(30^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du mercredi 10 mai 1989

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE

1. **Prise d'acte du dépôt d'une motion de censure jointe à une demande d'interpellation** (p. 747).

2. **Sécurité routière.** - Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 747).

Discussion générale (*suite*) :

MM. Jean-Marie Demange,
Pierre Lequiller,
Jean-Paul Fuchs,
Léonce Deprez,
François Massot,
Georges Colombier,
François Loncle,
René Drouin,
Jean-Claude Dessein.

Clôture de la discussion générale.

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.

Motion de renvoi en commission de M. Gouhier :
Mme Muguette Jacquaint, MM. François Massot, Léo Grézard, rapporteur de la commission des lois. - Rejet.

Passage à la discussion des articles.

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

3. **Dépôt d'une proposition de loi organique** (p. 759).
4. **Dépôt de propositions de loi** (p. 759).
5. **Dépôt de rapports** (p. 760).
6. **Ordre du jour** (p. 761).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. GEORGES HAGE,
vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PRISE D'ACTE DU DÉPÔT D'UNE MOTION DE CENSURE JOINTE A UNE DEMANDE D'INTERPELLATION

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu à dix-neuf heures trente, en application de l'article 156, alinéa premier, du règlement, une demande d'interpellation du Gouvernement présentée par M. Bernard Bosson.

A cette demande est jointe, conformément au même article, une motion de censure, déposée par M. Bernard Bosson et soixante-trois membres de l'Assemblée (1), en application de l'article 49, alinéa 2, de la Constitution.

M. Michel Meylan. Très bien !

M. le président. Je donne lecture de ce document :

« L'Assemblée nationale,

« Conformément aux dispositions de l'article 49, alinéa 2, de la Constitution,

« Considérant qu'à quatorze mois de l'échéance du 1^{er} juillet 1990, et qu'à trois ans et demi de l'échéance du 31 décembre 1992, le Gouvernement n'a pas réellement marqué jusqu'ici sa volonté de donner à notre pays les moyens de son ambition européenne, les moyens d'apporter à la réussite de l'Europe une contribution digne de l'histoire et des atouts de la France, en préparant le pays notamment dans les domaines suivants :

- « 1. L'enseignement et la formation,
- « 2. La compétitivité de notre économie,
- « 3. Le rapprochement des fiscalités,
- « 4. La suppression des contrôles aux frontières,
- « 5. La libre circulation des personnes,

« Qu'il n'a pris ou envisagé aucune initiative particulière pour débloquer les dossiers les plus difficiles ;

« Considérant que la fixation de règles communes dans des secteurs d'intervention nouveaux de la Communauté européenne, comme l'environnement, le droit du travail, la défense du consommateur ou la protection sociale, nécessite que soit bâtie une véritable Europe politique sur la base d'une meilleure définition des pouvoirs du Conseil, de la Commission et du Parlement et dans le cadre d'une répartition claire des compétences entre les Etats-membres et la Communauté ;

(1) La présente motion de censure est appuyée par les soixante-quatre signatures suivantes :

MM. Bernard Bosson, Couanau, Mmes Isaac-Sibille, Monique Papon, MM. Fuchs, Rochebloine, Baudis, Gerrer, Guellec, Weber, Birraux, Fréville, Landrain, Grimault, Bayrou, Geng, Foucher, Jean Briane, Adrien Durand, Bruno Durieux, Milton, de Villiers, Brochard, François d'Aubert, Rossinot, Meylan, Micaux, Ligot, Fèvre, Lestas, Laffineur, Wiltzer, Georges Durand, Bousquet, Brocard, Haby, Bayard, Prél, Beaumont, Mayoud, Moyné-Bressand, Perrot, Rigaud, Charé, Delalande, Fillon, Julia, Séguin, Barnier, Noir, Cousin, Bernard Debré, Jean Besson, Terrot, Dubernard, Cazeuve, Inchauspé, Rufenacht, Pinté, André, Mauger, Juppé, Ollier, Paudraud.

« Considérant que le Gouvernement n'a pas pris les initiatives permettant de progresser de manière concrète :

« - sur la voie d'une véritable union monétaire dont le préalable est la mise au point d'un statut d'autonomie pour la Banque de France ;

« - sur la voie d'une politique commerciale extérieure commune, garantissant mieux nos intérêts, notamment nos intérêts agricoles ;

« - vers une politique extérieure commune qui permette aux douze pays membres d'être mieux entendus et de peser plus fortement dans le monde ;

« - vers une véritable communauté de sécurité garantissant une communauté de destin, au moment où la relance de l'Union de l'Europe Occidentale (U.E.O.), pourtant prometteuse, bute sur des problèmes d'organisation ;

« Considérant que les Français ont placé un formidable espoir dans le succès de la Communauté européenne, peuvent légitimement espérer que ses institutions soient réformées, démocratisées et renforcées et souhaitent que le Gouvernement agisse pour qu'ils perçoivent mieux dans leur vie quotidienne les progrès de cette Communauté, en se sentant toujours davantage citoyens de l'Europe ;

« Considérant qu'en l'absence d'une volonté concrète, d'une dynamique du succès, l'Europe risque de sombrer dans le cycle de l'échec ou de l'apathie ;

« Et que la responsabilité du Gouvernement de la France est engagée à la veille de se voir confier la présidence des institutions communautaires,

« Censure le Gouvernement. »

M. Michel Meylan. Très bien !

M. le président. La motion de censure va être notifiée au Gouvernement et affichée.

Conformément à l'article 153, alinéa premier, du règlement, l'Assemblée prend acte de ce dépôt.

En application de l'article 154 du règlement, la date de la discussion de cette motion de censure sera fixée par la conférence des présidents qui se réunira demain, jeudi 11 mai, à onze heures quinze.

M. Michel Meylan. Très bien ! Voilà une belle perspective pour la France et pour l'Europe !

2

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

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

Cet après-midi, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale.

La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux, mes chers collègues, aucun citoyen - surtout aucun responsable politique - ne peut rester indifférent au drame permanent de la mortalité routière.

Quand un train déraile, causant une dizaine de morts, l'opinion s'émeut. Souvent, ensuite, des têtes tombent à la S.N.C.F. ! Or, dans le cas présent, il s'agit de dix mille morts par an : c'est donc notre responsabilité collective qui est engagée. Tous, pratiquement, simples citoyens, élus ou

membres du Gouvernement, nous sommes des automobilistes en puissance. Eu égard à la responsabilité qui pèse sur nous, la saignée à laquelle nous assistons dans les forces vives de notre pays est intolérable, au sens propre du terme.

S'il est donc un sujet de consensus, monsieur le ministre, c'est bien celui-là ! Je ne doute pas que vous auriez derrière vous la représentation nationale si vous proposiez un programme qui paraphraserait en quelque sorte celui de Clemenceau au moment de l'Union sacrée, et si vous proclamiez à trois reprises : « Je fais la guerre à la mortalité routière ! »

M. Michel Meylan. Très bien !

M. Jean-Marie Demange. Reste une crainte sur laquelle je tiens à appeler sincèrement votre attention et celle de mes collègues : en se laissant pousser par la facilité, voire, il faut le dire, par une pointe de démagogie, ne risque-t-on pas de désigner, par le biais d'un texte de loi, pétri au demeurant de bonnes intentions, l'automobiliste comme le bouc émissaire ?

Certes, il faut davantage de répression à l'encontre des délinquants du volant. Bien sûr, une meilleure éducation et une sensibilisation de tous les automobilistes sont nécessaires : il est vrai qu'il faut parfois les protéger contre eux-mêmes ! Mais voyons, tous les automobilistes ne sont pas des assassins !

L'automobile est devenue aujourd'hui un instrument démocratique de tourisme et de loisirs, mais surtout un outil de travail indispensable pour nombre de catégories professionnelles - je pense par exemple à tous les chauffeurs, transporteurs, taxis, V.R.P., ou ambulanciers, en somme à tous ceux pour qui le permis de conduire est le seul outil de travail. Il ne faudrait pas donner le sentiment que nous voulons les accabler par une excessive sévérité.

C'est pourquoi nous devons absolument parvenir, monsieur le ministre, au vote d'un texte qui ne soit pas seulement axé sur la sanction et la répression, d'une loi qui ne négligerait pas la dimension « prévention » dans la sécurité routière.

N'oublions pas qu'au yeux de l'opinion publique nous sommes tous - législateurs, responsables à divers titres - des utilisateurs de l'automobile. Mais, grâce à certains collaborateurs - des chauffeurs par exemple - préposés à cet effet, nous ne sommes pas des automobilistes comme les autres. Soyons vigilants pour ne pas créer en matière de conduite automobile une certaine injustice, ou, si je peux le dire, une « justice à deux vitesses ».

M. le président. Je vous remercie d'avoir respecté votre temps de parole, monsieur Demange.

La parole est à M. Pierre Lequiller.

M. Pierre Lequiller. Monsieur le ministre, la sécurité routière pose un grave et important problème.

En fait, il s'agit de lutter contre l'un des premiers facteurs de risque de notre société puisque l'on compte 10 500 morts par an - dont 30 p. 100 de jeunes de dix-huit à vingt-quatre ans - et 250 000 blessés, dont 60 000 graves.

Qui d'entre nous n'a connu, dans sa famille, ou parmi ses amis, ses proches, quelqu'un qui est mort dans un accident de la route - dans une voiture, sur une moto ou un vélo ou à pied ?

La situation de la France est plus grave que celle des autres pays européens, avec 19,4 tués pour 100 000 habitants, contre 9,4 tués en Grande-Bretagne, par exemple.

Il faut s'attaquer à ce mal de société qui concerne tous les Français, je veux dire les 33 millions de conducteurs quotidiens ou occasionnels, sans oublier de préciser que la sécurité routière touche aussi, bien sûr, les piétons.

Face à ce vaste problème, le projet de loi que vous nous soumettez, monsieur le ministre, est très partiel : il ne porte pratiquement, que sur l'aspect répressif.

Par l'application du permis à points, déjà expérimenté dans d'autres pays, il vise à prévenir les récidives de ceux qui, prenant des risques inconsidérés, font courir des dangers très graves à leurs concitoyens.

Mais il ne peut en aucun cas prétendre s'attaquer au problème dans son ensemble. Ne traitant que de l'aspect répressif, il laisse de côté tout l'aspect préventif, éducatif, technique, sur lequel le « livre blanc » de la commission de la sécurité routière appelle à juste titre l'attention.

A ce propos, permettez-moi de regretter qu'un document aussi important pour ce débat, nous ait été transmis seulement quatre jours avant la séance - certains ne l'ont reçu qu'aujourd'hui, je crois -, alors qu'il a été remis au Gouvernement le 25 avril dernier. Heureusement, la presse nous a donné quelques informations pour les réunions de commission. La représentation nationale méritait, je crois, davantage d'égards !

Par ailleurs nous avons été profondément gênés, comme bon nombre de membres de la commission, je crois, par la précipitation avec laquelle nous avons dû étudier ce projet. La sécurité routière méritait un débat bien plus approfondi. En la circonstance, il s'agit seulement d'un texte d'annonce dont l'application n'interviendra que dans deux ans.

En quoi consiste une politique de sécurité routière complète ?

Lorsque la situation est critique, comme elle l'est en France, il s'agit de mobiliser tous les partenaires, conducteurs, piétons, enfants, formateurs, constructeurs, assureurs, pouvoirs publics ou collectivités locales, contre l'accident.

Il s'agit également, par une action en profondeur, de modifier le comportement de chacun, car c'est à cause de la différence de comportement que nous avons deux fois plus de tués en France qu'en Grande-Bretagne.

Il s'agit enfin de s'attaquer à toutes les causes du mal : les infrastructures, la vitesse excessive, l'alcoolémie du conducteur, l'absence du port de la ceinture, la défaillance technique des véhicules, la mauvaise information ou formation du conducteur et du piéton.

Certes, si la commission nationale « Informatique et liberté » autorise la création du fichier national, l'adoption du permis à points sera l'un des éléments possibles d'une politique de la sécurité routière : mais vous auriez dû profiter de cette opportunité pour présenter un plan d'ensemble, qui aurait fait appel tout autant à l'éducation du citoyen qu'à la simple politique de la sanction.

Tel est le sens des amendements que nous avons déposés.

Sachant que l'enquête « Réagir » prouve que, dans 47 p. 100 des cas d'accidents mortels, l'une des causes tient à la mauvaise qualité des infrastructures, nous avons proposé que les départements soient obligés d'établir une liste des « points noirs », et que ceux-ci soient signalés sur les routes - cela d'ailleurs, a déjà été fait dans le passé.

Le conducteur n'est pas le seul responsable des accidents occasionnés en France. Dans ce domaine, les pouvoirs publics, les collectivités locales doivent donner l'exemple. La grave situation dans laquelle nous sommes tient sans doute aussi à nos infrastructures et à la structure de notre réseau routier. Sur 100 tués, soixante-trois le sont en rase campagne, dont cinq sur autoroute, vingt-quatre sur les routes nationales, trente-quatre sur les routes départementales.

Sachant que 40 p. 100 des accidents sont dus à l'alcool, nous avons proposé de rendre obligatoire la présence d'un éthylotest dans chaque véhicule, afin de sensibiliser chaque conducteur et de le responsabiliser.

Sachant que la vitesse est une cause déterminante dans les accidents mortels, nous proposons de mieux informer le conducteur. Le rapport Giraud proposait de brider les voitures et de limiter la vitesse à 50 kilomètres à l'heure dans les agglomérations. C'est sans doute excessif. Nous proposons que les futures voitures soient équipées, à l'intérieur, d'un signal lumineux ou même sonore qui, sans indisposer le conducteur, attirera son attention lorsqu'il franchit la vitesse limite.

Sachant que la consommation de certains médicaments - et M. Gréizard en a parlé tout à l'heure - peut entraîner la somnolence au volant, nous proposons que des mentions obligatoires sur les boîtes de médicaments préviennent l'utilisateur.

Sachant que 10 p. 100 des véhicules qui roulent sont dans un état défectueux, nous insistons pour que soit rapidement mis en place un contrôle systématique des véhicules, et nous attendons de voir ce que contiendra votre projet sur ce point.

Enfin, le système du permis à points pourrait être amélioré dans un sens plus éducatif, moins répressif.

Un an de délai avant de récupérer son permis est beaucoup trop sévère, notamment pour ceux dont la voiture est un instrument de travail. Je pense qu'il est nécessaire de le réduire.

Mais il y a une autre anomalie dans votre texte : la réalité des infractions est établie par le paiement d'une amende forfaitaire ou par une condamnation devenue définitive.

Cela signifie qu'un conducteur, en payant l'amende, et parfois une amende importante, reconnaît en même temps l'infraction et se voit retirer automatiquement des points.

Certes, « nul n'est censé ignorer la loi » mais vous savez bien, monsieur le ministre, que le plus grand nombre paiera l'amende de bonne foi en ignorant que le paiement vaut retrait automatique des points.

La procédure est d'autant plus trompeuse pour le citoyen que vous avez prévu une amende forfaitaire minorée lorsque le paiement sera immédiat. J'ai bien peur que le conducteur soit le plus souvent trompé et ignore que le paiement de l'amende, qu'il fera de bonne foi, entraîne une beaucoup plus grave conséquence pour lui, à savoir le retrait de points.

C'est pourquoi j'ai déposé un amendement pour que l'information du conducteur soit bien faite avant qu'il paye l'amende.

Mais cela entraîne une conséquence plus grave encore : un conducteur pourra se voir retirer son permis sans que jamais le juge judiciaire ait été saisi. C'est contraire à la bonne défense du citoyen.

C'est pourquoi nous avons déposé, avec mes collègues Fèvre et Delattre, un amendement pour demander que ce soit le juge judiciaire qui décide de la suppression du permis, car il n'est pas possible qu'un citoyen se voie retirer son permis sans que jamais il ait pu se défendre.

Sachez, monsieur le ministre, que nous attachons la plus haute importance à cette modification essentielle pour la bonne défense du citoyen.

Voilà quelques propositions qui vont dans le sens d'une meilleure prévention des accidents et d'une meilleure formation du conducteur.

La politique en matière de sécurité routière doit être une : il faut créer, comme le propose le rapport Giraudet, un haut comité de la sécurité routière, afin de promouvoir un modèle de comportement automobile en s'appuyant notamment sur un centre d'étude et d'information de la sécurité routière chargé de collecter les données statistiques et la diffusion des résultats.

Il faut également généraliser - vous en avez parlé - le permis probatoire qui a fait ses preuves car nul doute, là encore, que c'est dans les premières années de conduite qu'intervient le plus d'accidents.

Dans ce domaine, il faut souligner le laxisme beaucoup trop grand à l'égard de certaines auto-écoles qui, pour des raisons purement commerciales, organisent leurs cours dans des délais précipités qui ne garantissent pas une véritable formation des conducteurs.

Il est indispensable qu'un meilleur contrôle du cours dispensé soit assuré puisqu'un texte de référence vient d'être établi.

Il faudra suivre de près les évolutions techniques de construction automobile qui permettront dans un délai proche d'améliorer la sécurité : procédés visant à protéger les occupants en matière de choc, latéral ou frontal, électronique embarquée, qui permettra de prévenir le conducteur des distances qui le séparent des véhicules qui le précèdent ou le suivent.

Il faut enfin que les forces chargées du contrôle de la circulation aient la possibilité d'agir en tout lieu sur l'ensemble du territoire et appliquent avec discernement les sanctions afin que la peine soit toujours liée à l'importance de la faute.

Le projet de loi ne fait aucune place aux aspects très nombreux de la sécurité routière, se limitant à l'aspect répressif plutôt qu'à celui de l'éducation du citoyen.

Pour changer le comportement du conducteur et lui donner le goût de la conduite apaisée, l'amende, la sanction ne sont pas suffisantes.

Il est regrettable qu'une véritable loi de programme n'ait pas été mise en place et que nous n'ayons pu, à l'occasion de ce débat, discuter de tous les autres aspects de la sécurité routière. En la matière, les partenaires responsables sont très nombreux et il est faux d'imputer la faute des accidents aux seuls conducteurs. Le mot de Saint-Exupéry doit guider notre action future : « Chacun est seul responsable de tous ». *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et de l'Union du centre)*

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

M. Jean-Paul Fuchs. L'instauration d'un permis à points dans notre pays, sans cesse annoncée toujours reportée, fait enfin l'objet d'un texte inscrit à l'ordre du jour de notre Assemblée.

Depuis plus de cinq ans, en effet, des propositions de loi - je pense en particulier à celle que j'avais déposée en 1983 - des décisions gouvernementales, plusieurs comités interministériels préconisaient cette mesure, et c'est aujourd'hui seulement que nous discutons de ce texte.

Le groupe d'études sur les problèmes de la route et de la sécurité routière, que je préside, avait, à la demande du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, adressé en 1987 à tous les députés un questionnaire sur le permis à points et l'obligation de réparation des véhicules : 100 p. 100 des députés étaient favorables à la réparation obligatoire des véhicules et 70,45 p. 100 avaient répondu favorablement à l'institution d'un permis à points, contre 25 p. 100 qui y étaient hostiles.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. On verra le vote demain soir !

M. Jean-Paul Fuchs. Ce débat a malheureusement vu son degré d'urgence s'accroître terriblement au cours des derniers mois. La France occupe - d'autres avant moi l'ont rappelé - une triste place en matière d'accidents de la route.

En 1988, malgré certaines opérations répressives, ou médiatiques, le seuil des 10 000 morts sur nos routes a de nouveau été franchi. Avec un taux de 20 tués pour 100 000 habitants, notre pays devance largement la République fédérale d'Allemagne et le Royaume-Uni, qui comptent respectivement 14 et 9 tués pour 100 000 habitants.

N'oublions pas qu'en quinze ans, 195 000 personnes sont mortes, que 5 millions ont été blessées. Si on ne change rien, une personne sur soixante est appelée à mourir sur la route et une sur trois y sera blessée.

Mes chers collègues, c'est un bilan scandaleux, inacceptable, qui ne peut laisser insensible aucun Français.

La plupart des pays ont enregistré, ces dernières années, des succès dans la lutte pour la sécurité routière. Nous pourrions, nous devons faire de même. C'est un problème de société et de volonté politique.

La réforme du permis de conduire s'imposait donc au regard de ces chiffres terribles et les pouvoirs publics ont parfaitement compris qu'il ne s'agissait plus cette fois-ci de déposséder une institution vénérable datant du début du siècle pour l'adapter aux conditions de la circulation actuelle, qu'il fallait donner une image nouvelle au permis de conduire, une image qui implique un rapport nouveau entre les automobilistes et le permis.

Dorénavant, le permis de conduire ne sera plus un simple Sésame autorisant tout citoyen à conduire un véhicule. Le mérite de l'apprenti automobiliste était jugé une fois pour toutes lors d'un examen matérialisé par une demi-heure de conduite. Si le projet de loi qui nous est soumis est adopté, l'appréciation du mérite, voire du civisme des conducteurs fera l'objet d'un contrôle permanent. Il obligera les conducteurs à se remettre en cause, à s'interroger sur la réalité de leur comportement au volant. Ce « permis peau de chagrin » va, certes, occasionner des contraintes et bouleverser bien des habitudes, mais il était nécessaire au regard de la protection de nos concitoyens et des résultats incontestables obtenus par certains pays industrialisés après l'adoption d'une telle réforme.

Toutefois, une réforme du permis doit aussi être complétée par une politique de formation et de prévention. La nécessité de formation des conducteurs doit se manifester dès l'école primaire et il serait utile, monsieur le ministre, qu'en accord avec votre collègue de l'éducation nationale et dans le cadre de la révision des programmes de l'enseignement élémentaire, une initiation de nos enfants au code de la route et à la sécurité routière soit prévue.

Dans le même esprit, il faut poursuivre l'expérience de l'apprentissage anticipé de la conduite dès l'âge de seize ans.

En prévoyant la possibilité pour les conducteurs fautifs de regagner les points perdus en assistant à des stages, vous n'avez pas perdu de vue l'utilité d'une permanence de la for-

mation des automobilistes. J'aurais souhaité être plus amplement informé sur l'organisation de ces stages : seront-ils dispensés par les auto-écoles ou par d'autres organismes soumis à un contrôle de l'Etat ? Quelle sera leur portée réelle en termes de points regagnés ?

De même, leur caractère facultatif m'étonne un peu. En effet, chez nos voisins d'Allemagne fédérale, il existe une obligation de nouvel apprentissage de la conduite lorsqu'un automobiliste arrive à un certain seuil de points. Une telle mesure était, je le pense, parfaitement adaptée à ce projet de loi.

Une autre imprécision, monsieur le ministre, est relative au nombre de points auquel donne droit le permis de conduire. Il est évident que nous nous trouvons là à la frontière des domaines législatif et réglementaire, mais la nouvelle rédaction du code de la route aurait pu aller au-delà de l'énoncé de principe.

Il semble que le pouvoir réglementaire veuille s'en tenir au nombre de six points. Avec un nombre de points aussi faible, il apparaît difficile d'établir des nuances dans la gravité des infractions. Rouler à 110 kilomètres à l'heure en rase campagne impliquerait ainsi le même retrait de points que la traversée d'une agglomération à la même vitesse.

Dans le même esprit, il ne me paraît pas souhaitable de dispenser de perte de points pour toutes les infractions relatives aux règles de stationnement. Il me semble nécessaire de prévoir des cas de stationnement dangereux, comme les stationnements dans un virage ou masquant la visibilité à un carrefour.

Je ne puis que me féliciter de voir les mesures relatives au dépistage de l'alcoolémie étendues aux automobilistes ayant omis de porter leur ceinture de sécurité et aux conducteurs de deux-roues se déplaçant sans casque. L'alcool, nous le savons tous, est la cause de près de 40 p. 100 des accidents de la circulation, et les mesures les plus draconiennes s'imposent d'autant plus que, d'après les conclusions de la commission de la sécurité routière, le risque d'accident mortel est multiplié par neuf entre 0,5 et 1,2 gramme et par trente-deux entre 1,2 et 2 grammes.

Quant au développement de la procédure d'amende forfaitaire, je voudrais dire ici combien cette mesure me paraît sûrement plus efficace que l'augmentation du taux de certaines amendes de police prévues au chapitre II du présent projet de loi.

Les exemples étrangers sont nombreux pour prouver qu'une répression efficace en matière de police routière doit d'abord se traduire par des contrôles nombreux plutôt que par un barème d'amendes contraventionnelles exagérément lourd.

Monsieur le ministre, ce texte, je tiens à vous le dire, représente pour un député qui lutte depuis plusieurs années en faveur de l'amélioration de la sécurité routière, une avancée importante. Je souhaite simplement qu'il appelle d'autres textes législatifs ou réglementaires qui aborderont tous les problèmes posés par l'insécurité routière, le contrôle technique des véhicules, l'état des routes, la suppression des passages à niveau, la résorption des trop nombreux points noirs de notre réseau routier.

Mais en réalité, et c'est en terminer par là que je veux en, monsieur le ministre, c'est l'homme, c'est notre société qui sont en cause. Trop de Français encore roulent sans respecter les limitations de vitesse, vitesse pourtant responsable de 34 p. 100 des tués. Il y a toujours des inconscients, des assassins en puissance qui ne peuvent se maîtriser, qui franchissent la ligne jaune et grillent des feux rouges.

C'est la mentalité qu'il faut transformer, c'est l'homme qu'il faut responsabiliser, faire adhérer.

Or la communication, support de persuasion et pivot de toute politique de sécurité routière, est notablement plus faible en France qu'à l'étranger.

Examinons l'exemple japonais.

De 1970 à 1977, le nombre des tués sur la route a été ramené de 17 000 à 9 000, alors que le nombre de véhicules-kilomètre progressait de 18 à 32 millions. Pourquoi ? D'abord parce que les réglementations sont bien adaptées : révision du permis de conduire tous les trois ans, permis à points, révision obligatoire des véhicules, rappels sonores des vitesses limitées, et même, à titre expérimental, éthylotests dans les véhicules.

Le contrôle est dissuasif, mais surtout les dirigeants, le public, les enseignants, les entreprises, en un mot toute la société, se sont donné pour objectif de combattre ce fléau dans les actes en changeant les mentalités.

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

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

M. Jean-Pierre Beaumier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Très bien !

M. Jean-Paul Fuchs. Rien de durable ne se fera si les Français n'acceptent pas de respecter le code de la route, tout le code de la route.

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

Enfin, rien de durable ne se fera si le Gouvernement tout entier - pas seulement vous, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mais tous les ministres - n'accepte pas d'en faire une priorité, et si ce gouvernement et tous ceux qui luttent pour la sécurité routière, donc pour la dignité et le respect de l'homme, n'arrivent pas à en persuader chaque Français. (*Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, Union pour la démocratie française et sur divers bancs du groupe socialiste.*)

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

M. le président. La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. Monsieur le ministre, nous sommes quelques-uns à avoir tenu à participer à ce débat pour soutenir votre projet de loi.

C'est parce que je vis personnellement un aspect dramatique de l'insécurité routière au sein des hôpitaux de Berck, et notamment au sein de l'hôpital héliomarine spécialisé dans le traitement des comateux, que je crois de mon devoir de suivre tout spécialement ces questions et d'intervenir pour vous dire que ce projet de loi, tant attendu, arrive à point.

Un chiffre : 58 172 blessés graves. On s'imagine souvent que les « blessés graves » peuvent continuer à avoir une vie normale, une vie sans drame. Or, dans la plupart des cas, pour ces « blessés graves », la vie qui continue d'être vécue reste dramatique, tant pour ceux qui ont subi les accidents que pour leurs familles. Nous sommes bien placés pour le savoir là où existent des hôpitaux spécialisés pour le traitement de ces victimes de la route.

Vous avez eu le mérite, monsieur le ministre, de provoquer une discussion. Vous avez souhaité, et nous souhaitons avec vous, que ce débat et ce projet de loi aient un caractère pédagogique. Les différents articles méritent d'être approuvés. Il y aura, bien sûr, plusieurs amendements ; et nous espérons que vous en retiendrez quelques-uns, certains étant proposés par nos collègues ici présents.

Je veux insister tout spécialement sur le cas de ceux qui font profession de conduire, dont la vie professionnelle dépend précisément de la conduite.

Mon collègue André Santini m'a prié de vous interroger sur ce problème, tout spécialement celui des conducteurs de la R.A.T.P., des routiers et des chauffeurs de taxi, en demandant que leur cas puisse être reconsidéré. Ne faudrait-il pas instituer un permis professionnel spécifique pour cette catégorie de Français, car il s'agit de leur travail et ils méritent, à cet égard, une compréhension toute spéciale ?

Avant de conclure, je veux insister sur deux des principaux remèdes aux causes des accidents.

Il est très bon, monsieur le ministre, que le ministre des transports soit aussi celui de l'équipement. Vous pourrez ainsi vous poser la question que je vais vous soumettre et y répondre vous-même. (*Sourires.*) En effet, le principal remède, c'est l'extension du réseau autoroutier. Il a été dit et redit que là où il y a des autoroutes, il y a beaucoup moins d'accidents. Il faut tenir compte, bien entendu, de cette constatation et vous êtes le premier à pouvoir le faire.

J'avais demandé que, dans le X^e Plan, priorité soit donnée à la suppression des points noirs et aux infrastructures routières. Je me suis étonné que cette proposition n'ait pas été

retenue dans le projet de loi que nous avons voté il y a quelques semaines. Il m'a été objecté que cela coûtait trop cher pour qu'on puisse en faire une priorité nationale.

Quelques semaines après, nous examinons le projet sur la sécurité routière. Quand on voit le bilan des 10 000 morts et des 58 000 blessés graves, on peut vraiment se demander si les investissements routiers et la suppression des points noirs ne constituent pas une priorité nationale. Nous souhaitons donc que le ministre des transports dialogue avec le ministre de l'équipement et nous apporte une réponse à ce sujet.

Le deuxième remède, c'est l'éducation. Notre collègue Jean-Paul Fuchs, une fois de plus, a très bien posé la question. Je me demande même s'il ne faudrait pas envisager de rendre obligatoire l'enseignement du code de la route et des règles de la conduite automobile dès l'école primaire, car il faut que les enfants soient initiés dès le plus jeune âge aux disciplines de la route et aussi aux disciplines de la vie tout court. L'enseignement de la conduite personnelle est insuffisant à l'école. En particulier, on n'insiste pas assez, auprès des enfants, sur la nécessité de la sobriété, sur le drame de l'alcoolisme et la gravité de ses conséquences.

A ce sujet, il faut soutenir l'association Vie libre. Mais cette association qui tend à sauver ceux qui ont sombré dans l'alcoolisme ne peut pas, hélas, suffisamment prévenir. C'est par l'information, par l'éducation dès l'école, que l'on pourra vraiment remédier à ce fléau pour ne plus être en tête au palmarès des drames de la route. La projection de films sur les méfaits de l'alcool devrait être obligatoire dans toutes les écoles de France et, à la télévision, elle devrait faire partie des obligations des chaînes, au moins des chaînes publiques.

En réalité, c'est un front de guerre que la route ! Le nombre des victimes en témoigne puisqu'elles sont plus nombreuses en un an que celles de bien des guerres.

Face à une guerre, il faut décréter la mobilisation générale. Ce ne sont pas seulement les ministres, les administrations, les préfets et les sous-préfets, ce sont tous les Français qu'il faut mobiliser, comme vient de le dire M. Fuchs. Or, pour mobiliser les Français, il faut les motiver. Et c'est dès leur plus jeune âge qu'il faudra le faire pour qu'ils apprennent à conduire et surtout à bien se conduire, une fois devenus citoyens. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

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

M. François Massot. Monsieur le ministre, votre projet de loi vient à point. Dans nos circonscriptions, tous les lundis, le journal local dresse le palmarès funèbre des retours de bal du vendredi ou du samedi soir en donnant la liste des jeunes qui ont trouvé la mort sur la route. Manifestement, la conduite a remplacé chez les jeunes ce qu'était autrefois la guerre ! Il fallait s'en rendre compte.

Votre projet, s'il vient donc à point, est aussi très courageux. Car nous ne nous faisons pas d'illusion : l'opinion publique vous encense parce que vous avez décidé de réagir, mais les Français ont une fâcheuse tendance à applaudir aux mesures générales à condition qu'elles ne les touchent pas eux-mêmes. Il en est de la conduite comme des autoroutes : on les désire toujours à condition qu'elles passent chez le voisin ! De même, on réclame des sanctions en matière de conduite à la condition de ne pas en être l'objet. Car le conducteur s'imagine toujours qu'il sera lui-même épargné. Combien en avons-nous vu qui, la veille encore, dénonçaient le laxisme, venir, dans nos permanences, solliciter une intervention qu'en ce qui me concerne, monsieur le ministre, je me refuse toujours à faire !

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

M. François Massot. A ce point de la discussion générale, les orateurs ne peuvent que se répéter ou se contredire. Ne voulant faire ni l'un ni l'autre, je me contenterai d'apporter ma pierre au débat en vous livrant les quelques réflexions que la lecture de votre texte, les propos des rapporteurs et votre propre intervention m'ont inspirés.

Il est un point du projet qui peut inquiéter et sur lequel j'aimerais que vous rassuriez l'Assemblée nationale. Vous instituez un permis de conduire à points. Sur le principe, je suis tout à fait d'accord. Lorsqu'un certain nombre d'infractions auront été commises et régulièrement reconnues soit par les

tribunaux, soit par l'aveu du contrevenant lui-même, le permis sera retiré. Mais les deux autres possibilités de retrait du permis prévues par la législation demeurent : par les tribunaux et par les commissions administratives spécialisées.

J'entends bien, monsieur le ministre, qu'il n'est pas question de retirer au préfet la faculté de confisquer immédiatement le permis d'un chauffard surpris avec 2,50 grammes d'alcool dans le sang, et tel n'est pas l'objet de mon propos. Mais, entre ces trois procédures d'annulation ou de retrait du permis de conduire, je crains que, dans l'avenir, il n'y ait quelque contradiction.

Je sais que la mise en œuvre du permis à points n'est prévue que pour 1991 et on ne saurait donc envisager de supprimer les commissions de retrait avant cette date. Mais j'aimerais que vous nous donniez quelques précisions sur la situation qui prévaut au-delà.

Par ailleurs, le permis à points donnera lieu, bien entendu, à l'établissement d'un fichier informatique, et celui-ci intéressera 35 millions de conducteurs. Ne risque-t-il pas d'y avoir quelques petits problèmes à ce sujet avec la Commission nationale de l'informatique et des libertés ? C'est un aspect de la question qu'il faudra traiter avec soin.

Votre projet répond en grande partie aux problèmes que pose la sécurité routière. Mais, vous nous l'avez dit, cette réponse ne peut être que partielle, car de nombreuses mesures ressortissent au domaine réglementaire. C'est le cas en particulier des mesures de prévention : le permis probatoire, qui est envisagé ; un enseignement renforcé à l'école ; la création du centre d'étude et d'information sur la sécurité routière proposé par le rapport Giraudet. Toutes ces initiatives indispensables, je pense que vous les prendrez par décret, d'ici quelque temps.

Mais je voudrais vous soumettre quelques réflexions complémentaires qui touchent soit au domaine réglementaire, soit au domaine législatif.

Parmi les principaux engins de mort figurent les motos de très grosse cylindrée. La plupart sont fabriquées en Extrême-Orient, au Japon, dans un pays où elles sont interdites à la circulation car les Japonais les considèrent comme trop dangereuses. Ils les exportent pourtant en Europe, ce qui accroît le déficit de notre commerce extérieur, ce qui provoque surtout de nombreux accidents mortels sur nos routes. Je pense, monsieur le ministre, qu'il faudrait, à l'avenir, envisager quelques mesures à ce sujet.

M. Francis Delattre. Très bien !

M. François Massot. L'une des raisons pour lesquelles les conducteurs commettent des infractions réside dans la loi d'amnistie que nous votons tous les sept ans. Par conséquent, ne faudrait-il pas respecter une certaine cohérence entre ce que nous aurons décidé aujourd'hui et ce que nous voterons dans quelques années, si nous sommes encore présents sur ces bancs ? Autrement dit, j'estime que les lois d'amnistie devront désormais être beaucoup plus restrictives.

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

M. François Massot. Pensez-vous en particulier, monsieur le ministre, qu'on puisse admettre qu'elles s'étendent au retrait des points du permis de conduire ?

On évoque souvent la responsabilité des jeunes dans les accidents de la route. Mais il ne faudrait pas oublier que les personnes diminuées pour une raison ou pour une autre, et d'abord les personnes âgées, causent elles aussi des accidents.

M. Philippe Marchand. Pas plus que les autres !

M. François Massot. A partir d'un certain âge, on constate une diminution des réflexes. N'y aurait-il pas lieu de faire passer une visite médicale aux personnes âgées ? Cette mesure fait l'objet d'études à l'échelon européen et les modalités envisagées pourraient peut-être être harmonisées dans le cadre communautaire.

Les toxicomanes représentent également un danger. Or notre droit offre la particularité de prévoir un délit de conduite en état d'ivresse, mais non pas en état de toxicomanie. Je sais bien que les toxicomanes prennent moins souvent le volant que les alcooliques. Je sais bien également qu'il est plus difficile de déterminer un seuil au-delà duquel

un individu ayant pris de la drogue serait dangereux. Votre ministère devrait, néanmoins, se pencher sur cette question et, j'aimerais aussi que vous nous apportiez quelques précisions au sujet des conducteurs qui font une consommation abusive de médicaments.

Tels sont, monsieur le ministre, les quelques points sur lesquels je souhaite que vous me répondiez. Votre texte aura pour premier mérite de responsabiliser les conducteurs. Il y a fort à parier, en effet, qu'à partir du moment où ils auront conscience qu'une infraction risque de grignoter leur permis de conduire, ils seront beaucoup plus prudents. Finalement, la responsabilité n'est que le corollaire de la liberté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Jean-Pierre Bœumlar, rapporteur pour avis. Bonne conclusion !

M. le président. La parole est à M. Georges Colombier.

M. Georges Colombier. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous assistons depuis quelques années à la généralisation d'un phénomène grandissant : le développement du « pouvoir administratif-juge », au nom de la rapidité et de l'efficacité, au détriment des procédures judiciaires, sous prétexte d'encombrement des tribunaux. Le projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions n'échappe pas à la règle puisqu'il nous y est dit qu'au nom de l'allègement du travail du juge, « un tel dispositif permettra un traitement plus systématique des contraventions et un allègement du traitement des dossiers soumis aux juridictions, qui pourront ainsi consacrer plus d'attention aux infractions graves ».

De ce fait, on crée non seulement une justice à deux vitesses, puisque certaines infractions seulement mériteront l'attention du juge et que, par là même, le citoyen continuera à disposer des garanties inhérentes à ses droits, mais on laisse entre les mains des pouvoirs publics, qui se substituent au judiciaire, le pouvoir d'appréciation de la faute.

La fin justifie-t-elle ce moyen ? Nous pourrions en discuter longtemps.

A ce propos, il me vient aussitôt une question : en cas de contestation, quels sont les droits et les recours dont dispose le citoyen ?

J'ai relevé dans le texte l'existence d'une commission de contravention, mais comment est-elle composée, quelle est son action et quels sont ses pouvoirs ?

Le permis à points, tel qu'il nous est présenté, repose entre les mains exclusives de la puissance administrative.

Mes chers collègues, il faut convenir que ce projet, où le Gouvernement veut faire preuve de bonne volonté et de fermeté, ne prend pas le mal à la racine. Tout au long des articles, j'ai souvent noté le terme de « pédagogie ». C'est très bien mais, nulle part, je ne trouve les mesures correspondantes. Les dispositions prévues sont purement répressives et dissuasives. Malheureusement, elles ne sont pas du tout pédagogiques, sauf lorsqu'est évoquée timidement « la possibilité de regagner des points en participant à des actions de formation, d'information ou de recyclage, accentuant ainsi le caractère pédagogique du système ». Voilà une mesure bien timide, mais qui va dans le bon sens. Il faut aller plus loin et rendre obligatoires ces actions. L'apprentissage de la sécurité passe par une pédagogie adaptée et volontaire.

Dans l'exposé des motifs, monsieur le ministre, vous précisez qu'un deuxième volet du plan général viendra compléter ce premier dispositif. Or c'est ce deuxième volet qui me semble essentiel. C'est un préalable, ou du moins devrait-il être mené de concert avec les présentes mesures.

La commission Giraudet insiste sur la nécessité d'éduquer les Français. Toute politique durable de sécurité passe obligatoirement par une modification des attitudes au volant. Tourmons-nous seulement vers nos voisins allemands. Sans limitation de vitesse à proprement parler, mais avec une meilleure discipline routière, ils enregistrent moins d'accidents mortels.

En conclusion, je ferais trois remarques.

D'abord, en matière d'infractions où l'alcoolémie se révèle positive, la fermeté passe par plus de contrôle.

Ensuite, le régime des amendes forfaitaires minorées doit s'appliquer aussi aux infractions de stationnement. A défaut, on pourrait s'interroger sur cette anomalie.

Enfin, l'effort doit être accentué en direction de notre jeunesse et il convient aussi de réfléchir sur la notion de vitesse. La vitesse limite a le mérite d'exister, mais n'est-elle pas plus dangereuse de rouler, par exemple, à cinquante kilomètres à l'heure dans une petite rue encombrée, en ville, qu'à cent dix kilomètres à l'heure sur une route large et dégagée ? En l'espèce, la conduite dangereuse n'est pas celle qui est réprimée.

Avec le permis à points, qui appréciera ? Le juge peut et doit le faire ; c'est sa vocation. Ces mesures, à cause de leur rigidité, n'autorisent aucun aménagement. Or, à la base de l'approche vraiment pédagogique, on devrait trouver tout cela.

Dans ces conditions, et malgré les réserves de taille que je viens d'émettre, je prends acte de la volonté du Gouvernement d'agir même si cette action comporte plus de risques qu'elle ne résout de difficultés. Je voterai ce texte en espérant, monsieur le ministre, que vous saurez prendre en compte, en partie au moins, les amendements déposés par le groupe U.D.F. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.*)

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

M. François Loncle. C'est vrai, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, que sur un des problèmes les plus graves de notre société, le gouvernement auquel vous appartenez a sans doute été celui qui a pris le plus vite les mesures les plus importantes et les plus courageuses. Il faut certes vous en rendre hommage, en sachant que nous sommes pourtant encore loin du but.

C'est vrai aussi, et c'est peut-être le point le plus positif, que, au cours de ces derniers mois, vous avez réussi pour la première fois peut-être - mais les drames décrits par mes collègues et par les journaux à la suite des week-ends l'exigeaient - à mobiliser l'opinion française. Les médias vous ont aidés même si parfois certains se sont contredits. Ainsi, récemment, on continuait d'agir sur les ondes pour lutter contre les accidents, l'insécurité routière, mais on menait une campagne pernicieuse contre le permis à points. La mobilisation est née ; elle ne doit pas cesser.

Vous avez aussi - c'est un autre mérite - imaginé une politique globale qui dépasse largement le projet que nous discutons ce soir. Cette politique globale avait déjà été amorcée dans les années précédentes. Elle concerne la répression, la prévention, la qualité du réseau routier et notamment la résorption tout à fait nécessaire des points noirs. Je suis l'un des représentants du département qui détient, hélas ! le record de France, pour l'année 1987, du nombre de morts sur la route par rapport au nombre d'habitants. Triste record ! Savez-vous, par exemple, que sur l'une des principales voies routières, que connaît bien mon collègue M. Mexandeu, la nationale 13, entre sa naissance dans le département de l'Eure, c'est-à-dire à la sortie de l'autoroute aux environs de Chauffours en direction de la côte normande, et le département de M. Mexandeu et de Mme Roudy, le Calvados, il y a un mort par an tous les quatre kilomètres ? Nous attendons depuis des années que les deux ou trois points noirs, qui sont fort connus, soient résorbés. Je dois dire que les nouvelles récentes nous laissent tout de même espérer quelques progrès.

Vous avez réussi la mobilisation : désormais les Français s'inquiètent et ne disent pas toujours : « c'est l'autre ».

M. Jean-Pierre Fouqué. Très bien !

M. François Loncle. Mais - et ce sera ma seule critique - vous êtes encore trop timide, beaucoup trop timide dans la prévention de l'alcoolisme au volant.

M. René Drouin. Très bien !

M. François Loncle. Sous le gouvernement précédent, nous avons voté la loi du 10 juillet 1987 visant à punir l'alcoolisme au volant. Mais que fait-on en amont ? Que fait-on, par exemple, en matière de publicité ?

L'année dernière, nous avons tous été frappés de constater qu'au moment où certains médias engageaient à juste titre une remarquable campagne intitulée « drapeau blanc » qui a « économisé » de nombreux morts sur nos routes pendant le week-end de Toussaint, dans toutes les voitures équipées d'autoradio, c'est-à-dire 70 p. 100 des véhicules, nous entendions toutes les demi-heures des publicités incitant - sinon, à quoi sert la publicité, - à s'arrêter boire une petite bière, puis, pourquoi pas, une deuxième !

Il y a des lobbies et des tabous. Je vous ai interrogé sur le sujet et l'absence de réponse m'oblige à dire - pardonnez-moi - qu'il y a eu, qu'il y a encore trop de timidité dans ce domaine. Il serait souhaitable que soit interdite une fois pour toutes cette publicité hypocrite, insidieuse, tapageuse aussi pour l'alcool à la radio, par exemple, puisqu'elle est plus ou moins interdite à la télévision.

M. Germain Gengenwin. Il ne faut pas exagérer !

M. François Loncle. Cher collègue, je sais que d'autres lobbies vous interpellent dans vos circonscriptions ; je suis bien placé en Normandie pour le savoir ! Mais je le dis parce que c'est la vérité, parce qu'il faut voir les choses en face. Il faut s'attaquer une bonne fois pour toutes à l'alcoolisme au volant, pas seulement eu égard aux sanctions, mais en prenant en compte aussi l'aspect préventif. Or il n'est de meilleure prévention immédiate que de réduire, au moins réduire, voire d'interdire - je le répète - la publicité à la radio pour l'alcool.

Je sais que ce que je dis n'est pas spécialement populaire, mais je le dis parce que je le ressens et que d'autres le ressentent aussi. Il faut avoir le courage de demander encore des efforts, et des vies supplémentaires, beaucoup de vies supplémentaires seront sauvées. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. René Drouin.

M. René Drouin. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la loi, toute loi est nécessairement imparfaite. Dans une société moderne et compliquée, elle ne peut couvrir et prévoir toute la complexité des situations et, bien sûr, des comportements.

Le projet qui nous réunit est équilibré, juste et équitable.

M. Francis Delattre. Bref, il est bon !

M. René Drouin. Sa pédagogie se suffit à elle-même et je n'ai pas besoin ici de l'expliquer. Il s'inscrit dans une politique plus globale de sécurité routière dont la loi n'est que l'un des éléments, parmi d'autres à venir.

Dans une société vraiment civilisée, nous n'aurions pas à nous réunir ici pour développer un arsenal répressif contre les chauffards. Mais nous sommes ici ce soir pour cela et nous ne le cachons pas : cette loi est malheureusement nécessaire et nous devons la voter vite, bien et complètement.

M. Francis Delattre. Très bien !

M. René Drouin. Malheureusement nécessaire ? Oui, pourquoi ? Parce que notre société, de plus en plus policée...

M. Francis Delattre. Et imparfaite !

M. René Drouin. ... en refoulant une certaine forme de barbarie, de sauvagerie, inhérente à la condition humaine, l'a refoulée à l'intérieur des automobiles. Là, condensée, concentrée, elle devient parfois explosive et violente. Ce concentré de sauvagerie et de nature brute, cet instinct de mort qui ne peut plus - heureusement - s'exprimer ailleurs, d'aucuns l'appellent « la liberté ».

La voiture serait devenue notre dernier espace de liberté. La voiture, domaine de ce qui n'est pas à sublimer ! La voiture, ultime refuge des pulsions inavouables, voire insouviées, comme une grosse orange mécanique ! (*Sourires*), la grosse voiture, le gros chien, pour faire passer la petite vie des grandes frustrations, des petits exploités et des gros exploités !

La voiture, pure merveille de technique, devenue l'instrument autorisé du meurtre absolu d'avance !

La voiture dont certains magazines spécialisés parlent en des termes qui pourraient les faire classer « X » !

La voiture où, là comme ailleurs, ces excès ont perverti l'esthétique.

Cela, la loi peut le contenir...

M. Francis Delattre. Elle l'endigera !

M. René Drouin. ... mais elle ne le stoppera pas du jour au lendemain.

M. Germain Gengenwin. L'automobile, c'est aussi une industrie !

M. René Drouin. Mais son effet pédagogique peut jouer à plus long terme en attendant que nos contemporains évoluent et dans l'attente que cette pédagogie favorise aussi leur évolution.

Voter votre loi, monsieur le ministre, c'est aussi l'occasion, le moment de réfléchir et de rappeler quelques évidences. Même si celles-ci ne sont pas d'ordre législatif, elles peuvent être dites ici sans faire rougir les ors de ce palais.

D'abord, la route ne tue pas en France ; l'automobile non plus. C'est l'automobiliste, le conducteur qui est en mesure d'anéantir une vie, de briser un bonheur naissant ou achevé.

L'an dernier, les automobilistes ont tué en France 10 548 personnes. Combien de meurtres d'enfants parmi ces accidents ?

Les automobilistes ont tué ! Ils ont tué d'autres automobilistes. Ils ont tué des piétons. Ils ont séparé des couples et brisé des familles.

A-t-on entendu, à cette occasion, les soi-disant défenseurs des valeurs traditionnelles monter au créneau et réclamer plus de sanctions ?

Vous connaissez la réponse : non, bien au contraire.

Ce sont les mêmes « beaufs » - excusez-moi ce terme - au sens que Cabu donnait à ce mot, qui parlent dans *L'Auto-Défense* de l'automobile comme dernier bastion de nos libertés. Les mêmes promoteurs de la sauvagerie qui, dans un cas, réclament la mort pour les meurtriers d'enfants en exploitant la douleur des familles et leur juste ressentiment et qui, par ailleurs, absolvent la possibilité de tuer, en voiture, d'autres enfants en ignorant le désespoir et l'anxiété d'autres familles.

Ce sont les mêmes « beaufs » imbibés d'alcool qui reprochaient jadis à Pierre Mendès France de préférer le lait au pastis, comme l'a excellemment rappelé mon ami François Loncle.

Les enfants, il faut en parler. La première insécurité pour eux, c'est la voiture.

Parlons des enfants des « beaufs » d'abord. Le danger pour eux est moral : quelle éducation reçoivent-ils dans la voiture de ce père qui, par ailleurs, stigmatisera le laxisme des enseignants ? Là, le danger est moral. Quelle société nous prépare les chauffards ? Celle où l'homme est un loup pour l'homme ?

Ensuite, tous les enfants sont menacés, près de leur école et même de leur crèche et aux carrefours. Aux carrefours où ils sont menacés par les voitures qui virent à droite alors que les piétons sont engagés sur le passage clouté. Devant les écoles où aucun feu ne fait s'arrêter les voitures auxquelles c'est généralement le piéton qui doit céder le passage.

Ici même, à Paris, devant une crèche au 5 de la rue d'Alésia, dans le XIV^e arrondissement, j'ai vu des mères effrayées traverser la rue sans que le passage soit protégé par un feu rouge. Les nombreuses voitures en stationnement obligent à s'engager, pour voir si le passage est libre.

Faut-il une loi pour mettre en place ce qui devrait être évident ?

Quand nous entendons dire que nos villes sont hostiles aux enfants, est-ce la ville en tant que telle qu'il faut incriminer ?

Je l'ai dit, nous sommes réunis ici pour faire œuvre de répression. Il y a une pédagogie de la répression. Notre loi sera répressive. Sera-t-elle suffisamment dissuasive ? Oui, car le permis à points frappe de manière égale tous les contrevenants. Mais l'amende, elle, n'est malheureusement pas la même pour tous. Une même somme ne frappe pas chacun de la même manière. Aussi me permettrai-je une suggestion : il ne s'agit pas de frapper proportionnellement aux revenus - ce qui est impossible -, mais il serait possible, plutôt que

de libeller les amendes en francs, d'indiquer leur montant en points. La valeur du point dépendrait de la puissance du véhicule. Plus le véhicule serait puissant, plus forte serait l'amende et plus équitable serait la sanction.

M. Germain Gengenwin. C'est absurde !

M. Francisque Perrut. C'est l'homme qui conduit, ce n'est pas la voiture !

M. René Drouin. Il y a là une manière, sans coût de production supplémentaire pour le constructeur, de brider la puissance des véhicules, brider signifiant non pas entraver...

M. Francis Delattre. Ah !

M. René Drouin. ... mais diriger, dominer, maîtriser.

M. Francis Delattre. Ah ! Très bien !

M. René Drouin. Plus la voiture est puissante, plus le conducteur doit être responsable.

Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai utilisé le langage du cœur et celui de l'indignation, le langage de tous les jours, car si nous votons ce projet de loi, c'est parce qu'il combat l'insécurité de chaque jour. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Dessein.

M. Jean-Claude Dessein. Monsieur le ministre, le Gouvernement, avec le soutien de tous les citoyens responsables, a raison d'intensifier la lutte sans merci que la nation se doit de mener contre ce fléau moderne que constituent les hécatombes routières. C'est donc sans arrière-pensée que j'approuve et que je voterai le projet de loi que vous soumettez aujourd'hui à la représentation nationale.

L'instauration du permis à points, qui a fait ses preuves dans les pays où il a été mis en place, me semble également très positive : il ne s'agit pas seulement de réprimer mais aussi d'éduquer et de permettre une prise de conscience.

Je souhaite néanmoins mettre l'accent sur une cause majeure des accidents graves : l'excès de vitesse.

Par deux fois, ma famille proche a été cruellement meurtrie par des accidents de la route provoqués par la vitesse. Un jeune beau-frère, père de trois enfants en bas âge, s'est tué, victime de sa propre vitesse. Un de mes deux frères et mes deux belles-sœurs sont morts sur la route, tués par l'excès de vitesse d'un jeune écerelé incapable de contrôler son véhicule. Vous comprendrez que je sois éminemment sensible aux mesures que vous préconisez pour mettre un terme à cette forme d'ivresse qu'est la vitesse et, en particulier, aux aspects pédagogiques de certaines de ces mesures. Mais celles-ci ne suffiront sans doute pas. Il me semble nécessaire de changer la mentalité des automobilistes et en particulier celle des constructeurs pour lesquels la concurrence joue trop souvent sur les performances des véhicules, même si dans une période récente un progrès a pu être réalisé.

Il y a quelques années, mon attention avait été appelée par des panneaux publicitaires concernant une voiture de marque japonaise. Les affiches représentaient un tableau de bord dont l'aiguille du compteur de vitesse était bloquée au-dessus de 210 kilomètres à l'heure, avec cette mention : « Le plaisir défendu ». J'ai alors posé une question écrite, et un quotidien régional a bien voulu insérer le texte de ma question ainsi que la réponse du ministre, mais en l'agrémentant - vous allez sourire - de ce titre significatif : « Jean-Claude Dessein contre le plaisir défendu ».

Cette anecdote serait sans intérêt si elle n'illustrait pas l'inconscience d'une large part de l'opinion publique. Elle montre à quel point les mœurs des automobilistes doivent être remises en cause et à quel point il serait bon qu'à l'avenir les constructeurs fendent davantage leur publicité sur la robustesse, le confort, la sécurité, la sobriété en carburant de leurs véhicules.

C'est pourquoi je suis extrêmement sensible au contenu du Livre blanc de M. Pierre Giraudet, dont les conclusions rejoignent ce que je pense depuis bien longtemps.

J'adhère totalement à sa proposition de limiter la vitesse des véhicules à la construction, et en particulier des motos de grosse cylindrée, meurtrières de trop de nos jeunes, même si cela fait grincer quelques dents. Cette position ne me vaudra sans doute pas que des amis.

Certes, ce n'est pas une mince affaire et ce problème est difficile puisqu'il s'agit d'abattre des tabous et qu'il ne peut se régler que sur le plan international. Ce serait, si cela s'avère nécessaire, et le moment venu, l'honneur du gouvernement français de prendre une initiative en ce sens. Comme le dit le rapport Giraudet - d'autres orateurs l'ont souligné, mais cela mérite d'être répété - il faut faire en sorte de promouvoir « un modèle de comportement automobile apaisé et civilisé ». Cette phrase, c'est tout simplement du bon sens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union du centre.*)

M. le président. La discussion générale est close.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, avant de répondre aux questions posées par les différents orateurs, je voudrais en quelques mots replacer le projet qui vous est soumis dans le cadre de la politique de sécurité routière du Gouvernement.

Ce projet représente un élément clé du dispositif global et cohérent de lutte contre l'insécurité routière qui a été défini par le comité interministériel du 27 octobre dernier.

Un problème de société comme celui du carnage routier dont est victime chaque année la France ne peut être résolu, mesdames, messieurs les députés, que par une politique d'ensemble, une stratégie qui mobilise toute la société et qui s'attaque à toutes les causes de ce fléau. Notre stratégie ne se résume donc pas seulement à une action de dissuasion, elle porte aussi bien sur l'infrastructure et le véhicule que sur le conducteur. Elle ne néglige aucun facteur, joue de tous les moyens : l'investissement routier comme la prévention, l'éducation comme la réglementation et la répression.

Mais cette stratégie doit viser l'essentiel, porter prioritairement sur les premiers facteurs d'insécurité que sont le comportement du conducteur, l'alcool au volant, l'excès de vitesse, tout ce qui marque un mépris de l'autre, un mépris de la vie de l'autre, et elle doit forcément comporter un élément de dissuasion.

Mesdames, messieurs, je suis convaincu que l'opinion publique aujourd'hui bouge, que les conducteurs français sont en train de changer, de considérer avec plus de maturité leur rapport à l'automobile. Mais nous ne pourrions pas conforter cette évolution, parvenir à cette conduite apaisée, maîtrisée, enfin civilisée, qui est notre objectif, sans sanctions, sans un dispositif rigoureux de contrôle et de dissuasion. Ce dispositif, toutefois, doit être en lui-même une pédagogie et c'est bien là tout le sens du permis de conduire à points. Mais, pour être efficace, une pédagogie doit être claire. Pour être comprises, les règles du jeu doivent être simples. On ne peut donc pas y introduire trop de tempéraments, de conditions, d'aménagements qui, inévitablement, rendraient ces règles plus complexes donc plus obscures et par conséquent plus difficilement applicables.

Des dispositifs très sophistiqués permettraient peut-être de répondre à l'infini des circonstances. Ils perdraient, j'en suis profondément convaincu, beaucoup de leur qualité pédagogique.

Mesdames, messieurs, certains d'entre vous sont peut-être tentés de trouver ce nouveau dispositif trop sévère. Michel Deiebarre, moi-même, le Gouvernement, nous pensons que l'ensemble des autres grands pays industrialisés, ceux qui ont obtenu des résultats durables en matière de sécurité, se montrent au moins aussi sévères.

Sachez-le, nous sommes déterminés, nous sommes résolus à en finir avec ce fléau. Nous voulons nous donner les moyens de sauver des vies humaines et, je le dis tout net, nous sommes prêts à en payer le prix.

Je tiens au-delà même du compliment d'usage, à remercier chaleureusement les deux rapporteurs, M. Gréizard et M. Baumler.

Leurs rapports, qui sont aussi le reflet des discussions intervenues dans les commissions, démontrent que la représentation nationale, au-delà de ses différences bien légitimes, se retrouve unanimement résolue à faire reculer la mort et l'insécurité.

Un certain nombre d'entre vous, M. Charles, M. Gouhier, M. Fèvre et M. Fourré, ont souhaité la mise en place d'un plan global de la sécurité routière sous la forme d'un programme pluriannuel ou d'une loi de programme. Or, même s'il n'a pas eu la sanction de la représentation nationale, ce plan global existe déjà. Je l'évoquais il y a quelques instants. En effet, le comité interministériel du 27 octobre dernier a adopté un ensemble cohérent de mesures dont les deux tiers sont en cours d'application ou ont déjà été mises à exécution.

Le Parlement a été saisi et a approuvé un vaste programme de résorption des points noirs en cinq ans à la session budgétaire de l'automne dernier. Et Michel Delebarre, le ministre de l'équipement, m'a prié de vous dire que ce plan sera confirmé cette année et l'année prochaine, parce que nous voulons, tous ensemble cohérent, supprimer tous les points noirs qui existent sur notre réseau national.

J'ajoute qu'en matière de sécurité routière, il faut faire preuve de pragmatisme, savoir s'adapter rapidement à l'évolution des risques et viser à ajuster en permanence notre programme décidé grâce à une évaluation systématique des mesures prises, comme beaucoup d'entre vous l'ont souhaité.

Et puis, le Gouvernement procède par étapes. C'est pourquoi il vous a soumis les réflexions de la commission Giraudet. Je précise, à cet égard, que l'objectif de ce rapport est d'éclairer la politique du Gouvernement et d'enrichir le débat de société sur la sécurité routière. J'ai d'ailleurs noté avec satisfaction que presque tous les intervenants s'y sont référés. Et s'il est vrai que ce rapport, ce Livre blanc, vous est parvenu dans de moins bonnes conditions que nous l'eussions souhaité, c'est que nous n'avons pas voulu pousser les feux ; nous avons souhaité que la commission Giraudet puisse travailler dans de bonnes conditions.

Ce document, vous l'avez depuis huit jours.

Plusieurs députés du groupe Union pour la démocratie française. Nous l'avons reçu aujourd'hui !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Peut-être, mais je vous assure que sa qualité, le tour complet qu'il fait des questions qui se posent vous donnent un éclairage et vous permettent de situer ce débat dans un cadre beaucoup plus large.

M. Charles, et c'est son droit, juge contestables les conclusions de ce rapport.

Le Gouvernement, pour sa part, étudiera attentivement ces propositions et il mettra en application, après discussion, toutes les mesures qui méritent de l'être. D'ailleurs, la commission Giraudet, qui a travaillé en toute indépendance, souhaite la mise en œuvre de permis à points et considère qu'il s'agit d'une mesure essentielle dont la vocation n'est pas seulement répressive, mais également pédagogique.

L'un des points, qui me paraît le plus important dans le travail effectué par cette commission, est la mise en valeur des dangers de la vitesse. Plusieurs d'entre vous, mesdames, messieurs, ne s'y sont d'ailleurs pas trompés. Le Gouvernement entend faire preuve de la plus grande fermeté face aux excès de vitesse qui sont, avec l'alcool, comme le disait M. François Loncle, l'une des deux causes fondamentales de la mortalité routière.

Les faits sont là pour le prouver : en Italie, au cours de l'été 1988, les limitations de vitesse ont été abaissées sur les routes et les autoroutes, le nombre des tués a diminué de 15 p. 100, presque immédiatement ; aux Etats-Unis, à l'inverse, les limitations ont été relevées. Le nombre des morts a augmenté de 20 p. 100.

La commission Giraudet propose une diminution de la vitesse en ville. Cette proposition mérite d'être étudiée. Ce qui est le plus important à mes yeux, et M. Charles lui-même l'a souligné, c'est avant tout de faire respecter les limitations existantes. Le Gouvernement s'en est donné les moyens. Je rappelle que 800 appelés viendront renforcer les effectifs de la police et de la gendarmerie et que le Gouvernement a doublé les crédits d'équipement en appareils de contrôle. Cela se met en place dans les brigades de gendarmerie et dans la police urbaine.

L'un des instruments pédagogiques essentiels dont dispose le Gouvernement, M. Vignoble a eu raison d'y insister, c'est la communication. En effet, les campagnes de communication contribuent beaucoup à l'évolution des mentalités. Le Gouvernement actuel, comme ceux qui l'ont précédé, mènera

les actions publicitaires classiques. Dès ce week-end de la Pentecôte, à la demande de M. le Premier ministre Michel Rocard, les radios diffuseront des messages de sécurité routière.

Pour cet été, le Gouvernement entend aller plus loin et réaliser une communication globale, associant l'Etat à des partenaires publics et privés. Des radios périphériques, une chaîne de télévision et des entreprises s'associeront pour mener une grande campagne, afin, là encore, d'inciter à la prudence et donc à plus de sécurité.

Cette campagne aura pour objectif la promotion des bons comportements et des bons conducteurs. Son slogan sera « Faisons la route ensemble ». Son principe reposera sur une adhésion formelle à un engagement personnel de chaque automobiliste.

Je crois que cette action constituera une première. Elle dépasse tous les clivages d'intérêt. Elle résulte d'une volonté commune : sauver des vies humaines. Elle a pour fin de rendre à la voiture sa véritable fonction : assurer la liberté de déplacement pour tous.

Mais l'action de communication du Gouvernement ne doit pas se heurter à une contre-publicité valorisant des comportements dangereux pour la sécurité routière. L'effet des quelque 50 millions de francs que le Gouvernement consacre cette année à cet effort ne doit pas être noyé par les 2,6 milliards dont les constructeurs et les importateurs d'automobiles disposent pour leur publicité.

MM. Fourré et Colcombet ont justement rappelé les méfaits du mythe de la vitesse. Le Gouvernement partage leurs préoccupations.

Dès le mois de septembre 1988, nous avons entrepris une action de communication pour souligner les dangers des incitations publicitaires à la transgression du code de la route. Le comité interministériel du 27 octobre 1988 a souligné l'importance de ce problème.

En novembre, constructeurs et importateurs ont approuvé et signé un code de déontologie dans ce domaine. Le bureau de vérification de la publicité, le B.V.P., leur sert de juge de paix.

L'Etat est vigilant mais note avec satisfaction cette évolution prometteuse. Nous avons constaté depuis, et vous avez pu le faire comme nous, une amélioration certaine : la vitesse et la puissance servent et servent de moins en moins d'argument de vente, du moins je le crois.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Bien plus, des constructeurs commencent à considérer la sécurité routière comme un élément favorable pour accroître leur part de marché. Récemment, l'un d'eux - la Régie Renault - a invité la presse à observer les efforts qu'il mène dans ce domaine. Cette présentation était ouverte au public. J'y suis allé. Les progrès sont tout à fait remarquables. Ces évolutions sont le signe encourageant d'un changement de nos mentalités, d'une plus grande maturité des Français vis-à-vis de l'automobile.

M. Loncle nous suggère également d'agir contre la publicité en faveur des boissons alcoolisées et de la bière sur les radios et, j'imagine, sur les chaînes de télévision.

Je vous rappelle, monsieur Loncle, que cette publicité est strictement régie par une loi du 30 juillet 1987. Mais je partage pleinement les préoccupations qui vous animent et je pense qu'il convient de poursuivre les réflexions sur ce thème particulièrement sensible avant de faire de nouvelles propositions. Soyez en tout cas assurés d'une chose, vous et vos collègues ; aucun groupe de pression, aucun lobby, notamment celui-ci, ne pourra avoir prise sur le Gouvernement, sur la représentation nationale, car il n'y a pas un Français, pas un conducteur qui ignore que l'alcool au volant, ça tue !

MM. Charles, Gouhier, Fèvre et Colcombet ont à juste titre rappelé le rôle fondamental de l'autorité judiciaire dans la protection des libertés, et d'abord celle à laquelle nous sommes tous profondément attachés, la liberté d'aller et de venir. C'est d'ailleurs pourquoi le retrait des points n'interviendra qu'après que le jugement sera devenu définitif, c'est-à-dire seulement après que le justiciable aura utilisé, s'il le souhaite, toutes les voies de recours qui lui sont ouvertes.

M. Gouhier a avancé l'argument que le permis à points, le paiement immédiat et l'augmentation du taux des amendes répondraient à un souci de faire entrer plus d'argent dans les caisses de l'Etat. A aucun moment, vraiment, cette préoccupation n'a animé le Gouvernement dans l'élaboration de son projet. C'est la seule considération de ces milliers de vies humaines, fauchées chaque année, qui nous motive. C'est le fil rouge qui court à travers toute notre action, à travers notre programme.

Vous avez évoqué aussi, monsieur Gouhier, les problèmes de sécurité des chauffeurs routiers. D'autres l'ont fait également en parlant des professionnels. M. Delebarre, cet après-midi, s'est expliqué clairement sur le permis à points. Comme lui, je considère que le système ne peut être efficace que s'il s'applique à tous de manière égale. Nous ne pouvons pas introduire de brèches, ni même de fissures dans notre dispositif. Ce serait la porte ouverte à des demandes de tous les autres professionnels de la route - V.R.P., chauffeurs de taxis - et je ne vois pas vraiment quels critères nous pourrions adopter.

La réglementation de la durée du travail est un problème auquel nous sommes naturellement très attentifs. Je sais toutes les difficultés des conditions de travail des chauffeurs routiers, mais le décret de 1983, pris par M. Fitermann qui réglemente le temps maximal de conduite, est beaucoup plus restrictif que les dispositions en vigueur chez nos partenaires européens.

Sur la possibilité pour les poids lourds de rouler à 130 kilomètres à l'heure, je vous rappellerai simplement la réglementation actuelle. Pour les poids lourds de plus de dix tonnes, les vitesses maximales autorisées sont de 90 kilomètres à l'heure sur autoroute, 80 kilomètres à l'heure sur route de rase campagne, 50 kilomètres à l'heure en agglomération.

Depuis 1984, tous les véhicules neufs de plus de dix tonnes doivent obligatoirement être pourvus d'un limiteur de vitesse.

Enfin, un arrêté du 19 octobre 1988 a rendu obligatoire, à partir du 1^{er} octobre 1991, le système de freinage A.B.S. pour tous les véhicules neufs de plus de seize tonnes.

Ainsi que je le soulignais, mesdames, messieurs, dans le dispositif prévu par le Gouvernement pour réduire l'insécurité routière, aucun facteur n'a été, n'est et ne sera négligé. C'est bien pourquoi un effort considérable a été fait en faveur de l'amélioration de nos infrastructures, dont MM. Fèvre, Lequiller, Gengenwin, Deprez ont souligné à juste titre le rôle décisif en matière de sécurité routière.

Je vous rappelle d'abord que, poursuivant l'action de M. Méhaignerie, le Gouvernement a engagé un grand programme autoroutier qui permettra la construction de 4 500 kilomètres d'autoroutes d'ici à l'an 2000.

Par ailleurs, ainsi que je l'ai rappelé au début de mon intervention, tous les points noirs du réseau national routier seront éliminés en cinq ans.

Sur ce réseau moderne, il convient de mettre en place des systèmes d'exploitation et d'information modernes. C'est ce que nous faisons avec Sirius en Ile-de-France, qui sera suivi d'autres programmes.

Les enquêtes « Réagir » permettent de détecter les points faibles de notre réseau en matière de sécurité. Les services de l'équipement ont reçu les consignes les plus strictes d'en tenir compte.

Vous avez fait à ce sujet, monsieur Miqueu, une excellente suggestion, celle d'associer davantage les élus des collectivités territoriales à ces enquêtes et d'établir un rapport national d'activités. C'est une proposition que M. Michel Delebarre reprend complètement à son compte et nous demanderons que ce rapport d'évaluation nationale soit établi dans les meilleurs délais, et, naturellement, il sera porté à votre connaissance.

J'ajoute que nous menons un effort sensible de déconcentration puisque les directions départementales de l'équipement ont bénéficié, en 1988, de crédits déconcentrés d'un montant de 60 millions de francs et, en 1989, de 90 millions de francs, soit une augmentation de 50 p. 100.

Vous vous inquiétez, monsieur Gengenwin, du problème particulier posé par les passages à niveau. Le Gouvernement partage votre préoccupation et la S.N.C.F. poursuit depuis plusieurs années une politique de suppression des passages à niveau.

M. Francis Delattre. C'est long !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Bien évidemment, aucune ligne nouvelle construite aujourd'hui n'en comporte. Le problème ne se pose plus que pour les anciennes et une action coordonnée a été définie, qui mobilise les efforts de l'Etat, de la S.N.C.F. et des collectivités territoriales. C'est ainsi, par exemple, que tous les passages à niveau ont été supprimés sur les grandes lignes du Bas-Rhin et sur la liaison Le Mans-Nantes.

Vous avez posé, messieurs Vignoble et Fèvre, le problème très important de l'harmonisation européenne et vous avez raison d'insister sur ce point. C'est un processus long et difficile mais, parmi les cinq directives qui font actuellement l'objet de consultations avec nos partenaires européens, figure le code de la route. Nous avons la ferme intention de profiter de la prochaine présidence française pour achever l'harmonisation sur l'alcool et réaliser des progrès significatifs sur la vitesse, la ceinture et les conditions de délivrance des permis de conduire. Vous le sentez bien, il y a une volonté, une action.

Non, monsieur Demange, l'automobiliste n'est pas le bouc émissaire, mais nous voulons que tous arrivent à bon port et c'est pourquoi il est souhaitable d'agir.

Je pense, monsieur Lequiller, vous avoir convaincu qu'il ne s'agit pas d'un projet partiel. Nous ne négligeons ni la globalité des données, ni les mesures à prendre, et surtout pas l'aspect préventif.

Vous avez fait une suggestion intéressante pour les médicaments. Il faudrait déjà que, lorsqu'ils rédigent une ordonnance, les médecins puissent attirer l'attention sur le fait que tel ou tel médicament n'est pas à prendre avant de conduire ou préciser le nombre d'heures qu'il faut attendre, après l'avoir pris, pour pouvoir prendre le volant. C'est une réflexion qui est nôtre et nous allons agir dans cette direction.

Vous avez poussé le raisonnement plus loin et vous vous êtes demandé s'il ne serait pas souhaitable d'inscrire des mentions sur les boîtes de certains médicaments. Pourquoi pas ? Mais il faut que les études en cours sur les effets de certains médicaments et la survenance des accidents soient achevées. Elles devraient l'être à la fin de l'année.

Vous avez aussi souhaité que les points noirs soient signalés. Cela a déjà été fait, mais ce système n'a malheureusement jamais fait la preuve de son efficacité. Par contre, il complice considérablement la lisibilité et la crédibilité de la signalisation.

Je voudrais dire à M. Fuchs combien j'ai apprécié son intervention. Je partage, au mot près, tout ce qu'il a déclaré. Et j'ai cette satisfaction avec lui de pouvoir dire ce soir : le permis à points, nous y sommes. Depuis quinze ans, en tout cas depuis longtemps, on en parlait. Nous en débattons ! Il sera voté - du moins, je l'espère - par l'Assemblée et par le Sénat.

Le contrôle des véhicules, c'est demain ! M. Delebarre disait cet après-midi que c'était pour l'an prochain. Et il n'y a pas besoin d'un texte de loi. Les mesures réglementaires suffisent.

Et puis, c'est vrai, pour les adultes que nous sommes, nous qui avons des habitudes, et souvent de mauvaises, il faut allier la formation, la sensibilisation, la dissuasion et la répression. Quant aux enfants, qui peuvent d'ailleurs jouer un rôle efficace quand ils s'adressent à leurs parents, c'est à l'école qu'il faut commencer à les éduquer, à les former.

C'est pourquoi, avec Michel Delebarre et Lionel Josquin, nous travaillons en commun. Je rappelle que nous avons envoyé un calendrier dans toutes les écoles de France, avec une leçon par mois et des explications en direction des maîtres afin que ceux-ci puissent mieux faire passer cet enseignement de la sécurité routière auprès des petites filles et des petits garçons de France.

Par ailleurs, ainsi que nous l'indiquions ce matin, au cours d'une réunion, à certains d'entre vous qui sont membres du groupe de travail sur la sécurité routière, une expérience est en cours dans le Lot-et-Garonne, à l'initiative du préfet et du procureur de la République. Des stages y sont organisés, du type de ceux qui pourraient permettre de regagner des points. Nous sommes en train de voir comment ce système particulièrement intéressant fonctionne.

Nous allons mettre à profit le délai nécessaire à la réalisation du fichier informatisé pour mieux nous imprégner de ce qui se fait, le diffuser, le mettre en valeur. Il nous faut des alliés. Il y a bien sûr la prévention routière, mais il y a aussi toutes les autres associations dont le rôle est tout à fait déterminant pour mobiliser tous les Français.

Aiors oui, monsieur Fuchs, il faut une initiation au code de la route à l'école primaire. Un gros effort sera fait dans ce domaine par l'Education nationale. Vous pouvez en être assuré.

Monsieur Deprez, je vous remercie. Oui, il faut penser aux handicapés, à ces blessés qui, toute leur vie durant, auront à surmonter des difficultés que, lorsque l'on a l'usage de ses membres, de sa tête, on ne mesure sans doute pas. Là encore, une action tout à fait résolue est nécessaire, sur la base d'une réflexion approfondie, pour que les secours, qui marchent bien dans notre pays, soient encore améliorés.

Vous avez abordé, vous aussi, la question des professionnels. Je pense qu'ils doivent donner l'exemple. Il n'est pas possible de leur réserver un traitement particulier. La loi doit être la même pour tous.

Oui, monsieur Massot, vous avez bien plaidé et vous semblez bien connaître nos concitoyens. On peut être pour des mesures très sévères et rigoureuses quand elles concernent les autres. Mais si l'on est à son tour l'objet d'une sanction, on trouve que c'est déjà moins juste. Nous allons faire en sorte que ce permis à points soit bien compris, et la représentation nationale n'a pas à être inquiète : la commission nationale « informatique et liberté » sera saisie et un projet de loi sera déposé par M. le ministre de l'intérieur de façon que le fichier du permis à points soit conforme à nos aspirations et à notre droit. Mais je vous rappelle qu'un tel fichier existe. Il est seulement manuel. La différence, c'est qu'il sera informatisé.

M. Massot a parlé d'un grave sujet, la loi d'amnistie. M. le Premier ministre, dans une intervention forte, a, à la radio, à la télévision, souhaité que toutes les formations politiques s'engagent - il a indiqué que ce serait suffisamment tôt pour ne pas apparaître comme une opération politicienne - sur le fait que tout nouveau Président de la République élu ne puisse pas faire porter l'amnistie sur les contraventions et délits routiers.

Je précise, toutefois, que le retrait des points n'est pas une peine et que, dans ces conditions, l'amnistie ne peut pas s'appliquer. C'est pourquoi je souhaite que la représentation nationale - car nous sommes ensemble comptables de la suite qui sera donnée à ce texte - fasse preuve de la rigueur que M. le Premier ministre appelle de ses vœux.

En ce qui concerne les visites médicales, M. Michel Delebarre recevait cet après-midi le ministre des transports de Singapour avec qui il s'est naturellement entretenu de la circulation et de la conduite automobile. Nous avons ainsi appris qu'à Singapour existait aussi le permis à points et qu'une visite médicale était exigée à soixante ans, puis à soixante-trois ans. Par conséquent, le champ de notre réflexion est ouvert. Nous verrons, le moment venu, les décisions qu'il conviendra de prendre.

Les commissions administratives, monsieur Massot, ne font que suspendre les permis. Elles ne les annulent pas. J'ajoute que le préfet suspend sous le contrôle du juge.

Après 1991, nous verrons. Je ne tiens pas à un arsenal très lourd, mais je souhaite que nous avançons dans la bonne voie, c'est-à-dire vers la disparition, en tout cas la diminution sensible du nombre d'accidents.

Est-il plus dangereux, monsieur Colombier, de rouler à 110 kilomètres à l'heure sur une route qu'à 40 kilomètres à l'heure dans une petite rue ? Cela dépend ! Mais une chose est sûre : à 110 kilomètres à l'heure, un accident sera évidemment beaucoup plus grave qu'à 40.

Vous avez dit, monsieur Drouin, que vous vous exprimiez avec votre cœur et vous avez dénoncé avec beaucoup de force et de volonté des pratiques éminemment condamnables. Je souhaite que votre initiative visant à recueillir un engagement de toutes ceiles et de tous ceux qui peuvent « intervenir », comme l'on dit, c'est-à-dire solliciter un passe-droit, un « piston », de ne pas continuer à agir dans ce sens, aboutisse. Michel Delebarre et moi-même, nous nous associons à cette démarche. Il faut en effet tuer les passe-droits. C'est dans la mesure où chaque conducteur aura le sentiment que

personne ne pourra - passez-moi l'expression - mettre le procès-verbal ou la contravention sur la touche, les faire passer à l'as, que nous avancerons résolument.

Oui, monsieur Desein, si nous ne réussissons pas, dans toutes les familles françaises il y aurait bientôt des morts et des handicapés !

Je pense, mesdames, messieurs, avoir répondu à l'essentiel de vos questions. Je me félicite de la richesse du débat et de la qualité des interventions. J'y vois un signe privilégié de la prise de conscience de plus en plus forte de la nation face à ce douloureux problème de société qu'est l'insécurité routière.

L'action que nous engageons pour amener la sécurité sur nos routes doit aller à l'essentiel : elle doit viser avant tout les comportements ; elle doit conduire à une modification en profondeur du comportement des Français au volant. C'est l'axe fondamental de la politique qui vous est présentée. Il ne s'agit, avec le projet qui vous est soumis, que d'un volet d'un véritable plan global contre l'insécurité routière, de tout un dispositif législatif, réglementaire et financier. Il ne prend tout son sens que dans le cadre de l'ensemble des mesures définies par le comité interministériel du 27 octobre dernier, et je peux vous assurer que le Gouvernement est résolu à aller plus loin encore si nécessaire.

Notre action est volontariste, mais elle est aussi très largement décentralisée. Elle est conduite par les pouvoirs publics, mais de plus en plus relayée par l'effort conjoint de prévention mené par les associations, en particulier dans le cadre des programmes départementaux d'action de sécurité routière.

Le rôle grandissant des associations traduit la volonté du pays d'en finir avec le fléau de l'insécurité routière. Les Français, les derniers sondages le montrent, sont avec nous. Ils ne comprennent plus qu'une société évoluée tolère ces milliers de morts et de vies gâchées. Ils attendent de nous tous, ils attendent de l'Etat plus de fermeté et de rigueur. Avec cet appui, ensemble, nous pouvons gagner.

En 1972, des décisions courageuses avaient été prises. Elles ont été efficaces. Plusieurs dizaines de milliers de vies humaines ont été sauvées, des milliers chaque année...

M. René Drouin. Très bien !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. ...grâce aux limitations de vitesse et à l'obligation du port de la ceinture de sécurité et du casque. Ces progrès sont la preuve qu'il n'y a pas de fatalité, que les routes françaises peuvent devenir aussi sûres que les routes anglaises. C'est une affaire de volonté collective, de rassemblement de toutes les forces du pays contre la mort automobile. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Paul Fuchs. Très bien !

M. le président. J'ai reçu de M. Roger Gouhier et des membres du groupe communiste une motion de renvoi en commission, déposée en vertu de l'article 91, alinéa 6, du règlement.

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Monsieur le président, mesdames, messieurs, si le groupe communiste a déposé une motion de renvoi en commission, ce n'est pas parce que la sécurité routière ne serait pas une question urgente, fondamentale. C'est au contraire parce qu'elle doit être traitée au fond.

Cet examen au fond aurait d'autant plus pu se faire que vous-même, monsieur le ministre, avez déclaré que le texte que nous examinons ce soir ne sera applicable que dans deux ans. Or ce projet de loi, le Gouvernement l'a reconnu, ne présente que le volet répressif de la question de la sécurité routière. La logique et le souci d'efficacité devraient amener au contraire le Parlement à aborder en même temps l'ensemble des problèmes qui concernent la sécurité sur les routes.

Il est assez remarquable que les médias et l'opinion parlent depuis plusieurs jours du Livre blanc établi par la commission présidée par M. Giraudet. Il est bien que ce Livre blanc existe, il est bien que cette commission existe, il est bien que les médias en parlent, mais il aurait été souhaitable que les parlementaires étudient ce Livre blanc, en débattent, en discutent et puissent, de cette manière, procéder à un examen plus global de la sécurité routière.

La presse analyse les propositions du Livre blanc, qu'il s'agisse de limiter la vitesse en ville à cinquante kilomètres à l'heure, de ne plus fabriquer de véhicules dépassant les 160 kilomètres à l'heure, d'instaurer un délit de mise en danger de la vie d'autrui, pour certains comme si ces mesures étaient inscrites dans le projet de loi, pour d'autres comme si le texte sur le permis de conduire à points était déjà voté par le Parlement et promulgué.

C'est bien la preuve qu'il n'y a qu'une seule et grande question. Or la voie choisie par le projet n'est pas la bonne méthode de travail, même pour s'attaquer à un problème urgent reconnu par tous comme un problème de société. Ce n'est pas de bonne méthode que de commencer par la fin. A l'évidence, la répression ne peut constituer que le dernier volet, après la prévention et la dissuasion.

En ne traitant qu'un aspect, le projet n'échappe pas à la critique de choisir la solution de facilité. Il crée aussi des équivoques qui ne sont pas forcément dans la démarche du Gouvernement. Les députés communistes ne sont pas hostiles à un permis à points qui aurait un réel contenu pédagogique, mais, pour pouvoir apprécier ce contenu, il faudrait pouvoir se prononcer en même temps sur les mesures en matière d'éducation, de formation et de prévention que prévoit le Gouvernement et que nous ignorons.

Ce que nous suggérons à l'Assemblée nationale en l'invitant à voter le renvoi en commission, c'est de procéder à l'examen complet des questions de la sécurité routière sans en omettre aucune, plutôt que d'aborder dans le désordre un problème dont chacun reconnaît la complexité.

Parmi les mesures proposées par le Livre blanc, il est question de développer une politique de communication et de protection et d'améliorer l'éducation à la sécurité routière et la formation à la conduite. Sur ces propositions, il est nécessaire que l'Assemblée nationale procède, dans ses commissions compétentes, à des auditions de spécialistes de la sécurité routière comme à celles d'enseignants.

Mais il y a d'autres problèmes. L'association française des automobiles clubs exprime des critiques sur le permis à points au regard des libertés. Elle évoque notamment le fait qu'« aucun article du projet de loi concernant le permis à points ne garantit le principe de la primauté du pouvoir judiciaire sur le pouvoir administratif. La création d'un permis à points ne saurait aboutir à écarter le jeu des clauses fondamentales des articles 6 et 7 de la Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales ratifiée par la France. Le permis de conduire est une expression de l'exercice de la liberté d'aller et de venir. La réalité des infractions ne peut être établie que par un tribunal de l'ordre judiciaire et la soustraction du nombre de points ne peut être automatique, entamant l'indépendance des magistrats et leur pouvoir souverain d'appréciation.

« D'autre part, l'institution d'une amende minorée dont le montant sera inférieur à l'amende forfaitaire se traduit par l'exercice d'une pression choquante sur les plus faibles ou les plus crédules, les privant d'un procès équitable et se heurte incontestablement aux termes de la Convention européenne des droits de l'homme dès lors que l'intéressé ne pourrait saisir un tribunal offrant les garanties de l'article 6. »

Si l'on ajoute à ces interrogations la proposition du Livre blanc de créer un nouveau délit de mise en danger de la vie d'autrui, il est nécessaire d'avoir une large consultation de juristes et de magistrats sur ces problèmes. Pourquoi devrions-nous les aborder en ordre dispersé, alors qu'en matière de sécurité routière c'est tenir tous les bouts de la chaîne et suivre une démarche cohérente qui est essentiel ? Il faut entendre les constructeurs de voitures, mais aussi les chercheurs et les syndicats de salariés, pas seulement sur les limitations de puissance des moteurs, mais aussi sur la sécurité des véhicules.

Je veux évoquer aussi d'autres questions dont on parle peu, mais qui sont pourtant au cœur du problème de l'insécurité et qui appellent une large consultation. Il s'agit des conditions de travail, qui ont d'ailleurs été évoquées dans cette assemblée, des conducteurs professionnels. Les transporteurs routiers imposent à leurs salariés des normes de travail et des horaires qui créent la dangerosité. Les patrons se moquent bien du permis à points. Ce n'est pas eux qui en seront privés pour avoir fait conduire des centaines de chauffeurs routiers au-delà des neuf heures prévues comme un

maximum par une convention que la France n'a pas ratifiée ! Entendre les syndicats sur les conditions de travail est-il superflu ? Ce serait au contraire indispensable.

Les pouvoirs publics ont aussi leur responsabilité. Les contrôles de transports routiers ne portent que sur 2 p. 100 des transports effectués. Est-ce suffisant ? Quelle part les transports routiers doivent-ils avoir par rapport aux transports de marchandises par rail ou par voie d'eau ? L'aménagement routier à moyen et à long terme doit notamment développer la construction d'autoroutes, mais les liaisons interrégionales françaises ne doivent-elles pas avoir le pas sur une politique qui privilégie des transversales européennes ?

Pourquoi n'y a-t-il pas de forces de l'ordre spécialement chargées de la sécurité routière ? Les responsables de la police, de la gendarmerie ont aussi leur mot à dire, des propositions à formuler pour assurer la dissuasion, qui est une condition de la sécurité. Pourquoi ne sont-ils pas entendus par les députés pour dégager une approche exhaustive du problème ?

On peut évoquer ces auditions dans le désordre puisque, aussi bien, il n'y a que rarement un motif unique à un accident et qu'une seule mesure, qu'il s'agisse du contrôle alcoolémique ou du contrôle de vitesse, ne peut suffire à prévenir les accidents.

La formation initiale pose le problème de la formation routière à l'école, mais aussi celui de l'auto-école. Je vous ai entendu, monsieur le ministre, dire qu'avec M. Jospin vous aviez prévu cela. Si c'est le cas, il aurait été intéressant de le faire figurer dans le projet de loi.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Il n'y a pas besoin de loi pour cela !

Mme Muguette Jacquaint. C'est un problème de fond quand on veut s'attaquer aux causes psychologiques des accidents, à la mentalité des conducteurs à risque. Or il est totalement évacué, ignoré par le projet de loi. Pourquoi en est-il ainsi ?

Voilà quelques-unes des questions essentielles auxquelles la discussion générale et l'intervention du Gouvernement n'ont apporté aucune réponse. Discuter maintenant du seul volet répressif ne peut que déséquilibrer l'approche réfléchie, cohérente et globale - j'y insiste - de la sécurité routière sous tous ses aspects.

C'est pourquoi nous demandons à l'Assemblée nationale de voter le renvoi du projet de loi en commission. Par ce vote, l'Assemblée exprimerait sa volonté de s'attaquer aux raisons de l'insécurité routière à travers toutes ses implications, de ne l'ignorer aucune et d'aller vraiment au fond des choses. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. le président. La parole est à M. François Massot, inscrit contre la motion de renvoi en commission.

M. François Massot. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je répondrai en quelques mots à Mme Muguette Jacquaint qui semble avoir confondu motion de renvoi en commission et débat au fond.

Une motion de renvoi en commission, madame Jacquaint, est prévue dans le cas où la commission n'aurait pas examiné l'intégralité du projet de loi. S'il apparaît, à l'issue de la discussion générale - c'est d'ailleurs la raison pour laquelle la motion de renvoi est discutée à la fin de cette discussion - que des points n'ont pas été étudiés, le renvoi peut être décidé. Mais dans le cas présent, je vous fais observer que des membres de votre groupe avaient déposé en commission une série d'amendements qui tendaient tous à supprimer des articles du projet de loi. Or ces amendements n'ont pas été défendus car, que ce soit devant la commission saisie au fond ou devant la commission saisie pour avis, votre groupe n'était pas représenté.

Mme Muguette Jacquaint. Il n'est jamais trop tard pour bien faire !

M. François Massot. Peut-être tentez-vous de rattraper votre absence en commission par cette demande de renvoi, mais je ne pense pas que l'Assemblée puisse vous suivre !

Mme Muguette Jacquaint. Nous demandons un débat sur le fond !

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE

M. François Massot. En vérité, votre demande de renvoi en commission n'en est pas une, puisque vous êtes intervenue exclusivement sur le fond, et ce pour critiquer les positions prises par le Gouvernement. Vous ne l'avez pas dit, mais tous vos arguments démontraient votre hostilité au projet de loi.

Vous reprochez au texte qui nous est soumis de ne viser que la répression et non la dissuasion. Bien sûr, des mesures de répression sont prévues, mais l'objet essentiel du permis à points, et cela a donné lieu à de longues interventions, c'est d'abord et avant tout la dissuasion. On espère que les usagers, connaissant les risques qu'ils encourent avec le permis à points s'ils commettent des infractions, ne les commettront pas. Et pour le reste, M. le ministre et M. le secrétaire d'Etat ont fait part de l'ensemble des mesures qu'ils comptaient prendre par la voie réglementaire, car la plupart des mesures de dissuasion relèvent du domaine réglementaire ; ils pourront le confirmer dans un instant.

Vous avez également évoqué le fait que les employeurs ne respectaient pas toujours la loi et obligeaient leurs chauffeurs à conduire trop longtemps. Je tiens à vous rassurer, madame Jacquaint. Nous avons déjà soulevé ce point en commission et un certain nombre de réponses nous ont été faites à ce moment-là. Il a notamment été fait état de l'appareil qui se fixe sur les camions et permet de vérifier la durée de conduite des conducteurs. Vous le connaissez, madame Jacquaint. Vous savez également qu'un nouveau code pénal est à l'étude dans lequel est prévu le délit d'instigateur. Or je pense que, dans le cadre de la réforme du code pénal, votre préoccupation pourrait recevoir satisfaction puisque, à mon sens, un patron qui inciterait de cette façon un employé à commettre une infraction serait un instigateur.

M. Jean Tardito. On ne peut pas s'appuyer sur une loi qui n'est pas encore élaborée !

Mme Muguette Jacquaint. C'est toujours : « on fera », « on fera »...

M. François Massot. Monsieur Tardito, ne vous fâchez pas ! Nous sommes tous les deux de la même région. Il n'y a pas de quoi s'enervier. *(Sourires.)*

Telles sont, monsieur le président, les quelques observations que je voulais présenter. La motion de renvoi en commission présentée par le groupe communiste n'en est pas une. Un certain nombre de reproches ont été faits quant à l'insuffisance des effectifs des forces de l'ordre et du réseau d'autoroutes. Là aussi, c'est du fond, madame Jacquaint ! Je crois que vous vous êtes trompée, que vous auriez dû intervenir dans le débat lui-même pour faire valoir votre opinion, qui me semble être négative.

En tout cas, je demande à l'Assemblée, au nom du groupe socialiste, de bien vouloir rejeter cette motion de renvoi en commission.

M. le président. Monsieur le ministre, souhaitez-vous intervenir ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Non, monsieur le président. Tout a été dit !

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

M. Léo Gréizard, rapporteur. La commission saisie au fond a travaillé longuement et sérieusement et elle s'est concertée attentivement avec la commission saisie pour avis. Les députés du groupe communiste n'ont d'ailleurs pas participé aux travaux des deux commissions alors qu'ils avaient déposé des amendements. Il n'y a, dans ces conditions, aucune raison de réexaminer le projet de loi en commission.

M. le président. Je mets aux voix la motion de renvoi en commission déposée par M. Roger Gouhier et les membres du groupe communiste.

(La motion de renvoi en commission n'est pas adoptée.)

M. le président. La motion de renvoi en commission étant rejetée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

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

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 652, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Auguste Legros une proposition de loi tendant à étendre à l'outre-mer l'assurance pour catastrophes naturelles.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 653, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Adrien Zeller une proposition de loi tendant à créer un fonds national de prêts d'honneur aux étudiants.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 654, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de Mme Christine Boutin une proposition de loi tendant à organiser l'information des parlementaires sur les avant-projets de loi soumis à une procédure consultative.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 655, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Philippe Séguin une propositions de loi tendant à modifier la loi n° 78-743 du 13 juillet 1978, relative à l'organisation de la Cour des comptes.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 656, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Roger Gouhier et plusieurs de ses collègues une proposition de loi relative au régime local de protection sociale d'Alsace-Moselle.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 657, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Pierre-Rémy Houssin une proposition de loi tendant à modifier la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 658, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Louis Pierna et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à garantir et à renforcer les droits des expropriés.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 659, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Georges Hage et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à assurer le repos hebdomadaire du dimanche.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 660, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Rudy Salles une proposition de loi relative à la modification de l'article L. 341-15 du code de la sécurité sociale.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 661, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Jean-Louis Masson une proposition de loi relative à l'égalité des parents divorcés pour l'attribution de la garde des enfants.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 662, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Jean-Louis Masson une proposition de loi tendant à préciser les conditions d'avancement des fonctionnaires en position de détachement spécial.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 663, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Léonce Deprez et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à favoriser la plantation d'arbres.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 664, distribuée et renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à accorder le bénéfice de la campagne double aux fonctionnaires anciens combattants d'Afrique du Nord.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 665, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à instituer un avocat de l'enfant.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 666, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à modifier certaines dispositions du code de la sécurité sociale relatives à la majoration de la pension d'invalidité pour assistance d'une tierce personne.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 667, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi tendant à modifier les compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et la Réunion en matière de transport.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 668, distribuée et renvoyée à la commission de la production et des échanges à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Fabien Thiémé et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi relative à l'union de fait.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 669, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Pierre Goldberg et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi relative au droit de vote par procuration des retraités.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 670, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Pierre Mazeaud une proposition de loi tendant à l'instauration d'une peine inexorable pour les crimes odieux.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 671, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Jean-Pierre Philibert une proposition de loi tendant à réglementer les conditions d'exercice de l'activité du traitement de l'impayé.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 672, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Henri de Gastines une proposition de loi tendant à compléter la loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 673, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

5

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Alain Lamassoure un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi, modifiée par le Sénat, tendant à modifier l'article 6 bis de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 675 et distribué.

J'ai reçu de M. François Patriat un rapport fait au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant et complétant certaines dispositions du livre deuxième du code rural ainsi que certains articles du code de la santé publique (n° 632).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 676 et distribué.

6

ORDRE DU JOUR

M. le président. Jeudi 11 mai 1989, à quinze heures, première séance publique :

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

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 Grézar, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures cinquante-cinq.)

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

CLAUDE MERCIER

CONVOCAION DE LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée pour le jeudi 11 mai 1989 à onze heures quinze dans les salons de la présidence.

ORDRE DU JOUR ÉTABLI EN CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

(Réunion du mardi 9 mai 1989)

Après l'ordre du jour publié au *Journal officiel* (Débats parlementaires) du mercredi 10 mai 1989, ajouter l'annexe suivante :

ANNEXE

Questions orales inscrites à l'ordre du jour du vendredi 12 mai 1989

Questions orales sans débat

N° 92. - M. Robert Le Foll attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur le fait que près de 3 000 fonctionnaires de police, travaillant en région parisienne, sont originaires des D.O.M. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour améliorer la situation de ces personnels dans le domaine des congés bonifiés et des mutations et s'il envisage de leur attribuer une indemnité d'éloignement.

N° 91. - M. Thierry Mandon appelle l'attention de M. le ministre de la recherche et de la technologie sur la situation de l'Ircha (Institut de recherche et de chimie appliquée). Depuis de longs mois, les personnels de l'Ircha s'interrogent sur l'avenir de leur entreprise. Afin d'étudier ce que pourrait être l'avenir de ce centre de recherche de qualité, un rapport a été établi qui montre l'intérêt de cette entreprise et la qualité de ses prestations, notamment dans le domaine de la chimie et de l'environnement. Il lui demande quelles sont les perspectives

de son action en ce domaine. Considère-t-il que l'activité de cette entreprise publique, en grande partie tournée vers la recherche, peut justifier une organisation, voire une tutelle nouvelle ?

N° 87. - M. Jean Liberi expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, que son attention a été appelée sur un projet de décret en Conseil d'Etat actuellement en cours d'élaboration et qui autoriserait la publicité sur les péniches circulant sur la Seine, au moyen de panneaux rabattables permettant de franchir les ponts tout en déployant de très grandes surfaces de publicité (1 mètre sur 5 mètres de large). D'après ces renseignements, la publicité serait autorisée aux bateaux de commerce (péniches et barges) se rendant à un port de chargement ou en attente de transport. Environ 3 000 bateaux pourraient, à l'échelon national, être concernés. Une telle possibilité constituerait incontestablement une pollution esthétique, notamment pour Paris. Les élus de la capitale ne peuvent qu'y être hostiles, et elle entraînerait à coup sûr la réprobation de la population. Il lui demande si les informations dont il a eu connaissance à ce sujet sont exactes et souhaiterait connaître la position du Gouvernement.

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

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

N° 90. - M. Emile Koehl attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat, chargé des anciens combattants et des victimes de guerre, sur la reconnaissance des camps de prisonniers sous contrôle soviétique comme « camps annexes » de Tambow.

N° 88. - M. Edouard Landrain interroge 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, sur le problème posé dans les championnats par les joueurs de basket-ball récemment nationalisés.

NOMINATIONS DE RAPPORTEURS**COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES, FAMILIALES ET SOCIALES**

M. Michel Coffineau a été élu rapporteur du projet de loi modifiant le code du travail et relatif à la prévention du licenciement économique et au droit à la conversion (n° 648).

COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES

M. François Patriat a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant et complétant certaines dispositions du Livre deuxième du code rural ainsi que certains articles du code de la santé publique (n° 632).