



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

(90^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 27 juin 1989

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. LAURENT FABIUS

1. **Eloge funèbre de Pierre Tabanou** (p. 2536).
MM. le président, Pierre Joxe, ministre de l'intérieur.

PRÉSIDENCE DE M. PASCAL CLÉMENT

2. **Liberté de communication.** - Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 2537).
3. **Renvois pour avis** (p. 2537).

4. **Sécurité routière.** Discussion, en nouvelle lecture, d'un projet de loi (p. 2537).

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

Discussion générale :

MM. Jean-Paul Fuchs,
Georges Hage,
Serge Charles,
Charles Fèvre,
Pierre Lequiller,
Jean-Yves Chamard.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

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

Article 10 (p. 2544)

Amendement n° 1 de la commission des lois, avec le sous-amendement n° 25 de M. Chamard : MM. le rapporteur, Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux ; Jean-Yves Chamard. - Adoption, par scrutin, du sous-amendement ; adoption de l'amendement modifié.

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendements n°s 14 de M. Gouhier et 3 de la commission, avec les sous-amendements n°s 23 et 24 de M. Fèvre : MM. Georges Hage, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Charles Fèvre. - Rejet de l'amendement n° 14 et des sous-amendements ; adoption de l'amendement n° 3.

Amendement n° 4 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Serge Charles. - Adoption.

Amendement n° 17 de M. Lequiller : MM. Pierre Lequiller, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Michel Sapin, président de la commission des lois. - Rejet.

Amendement n° 5 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Charles Fèvre. - Adoption.

Amendement n° 15 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur, Serge Charles, Charles Fèvre, Georges Hage. - Rejet par scrutin.

Amendement n° 19 de M. Chamard : MM. Jean-Yves Chamard, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 6 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 7 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 10 bis (p. 2550)

Amendement de suppression n° 8 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

L'article 10 bis est supprimé.

Article 10 ter (p. 2551)

Amendement de suppression n° 16 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur. - Rejet.

Amendement n° 9 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article 10 ter modifié.

Article 10 quater (p. 2551)

Amendement de suppression n° 10 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

L'article 10 quater est supprimé.

Article 10 quinquies (p. 2551)

Amendement de suppression n° 11 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

L'article 10 quinquies est supprimé.

Article 12 (p. 2552)

Le Sénat a supprimé cet article.

Amendement n° 12 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

L'article 12 est ainsi rétabli.

Après l'article 12 (p. 2552)

Amendement n° 21 de M. Chamard : MM. Jean-Yves Chamard, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Après l'article 14 (p. 2552)

Amendement n° 22 de M. Chamard : MM. Jean-Yves Chamard, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Emmanuel Aubert. - Rejet.

Article 16. - Adoption (p. 2554)

Article 19 (p. 2554)

Le Sénat a supprimé cet article.

Amendement n° 13 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Charles Fèvre.

PRÉSIDENCE DE M. GEORGES HAGE

Adoption, par scrutin, de l'amendement n° 13.

L'article 19 est ainsi rétabli.

Article 20. - Adoption (p. 2554)

SECONDE DÉLIBÉRATION DU PROJET DE LOI

MM. le président, le président de la commission.

Article 10 (p. 2555)

Amendement n° 1 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur.

M. Serge Charles.

Suspension et reprise de la séance (p. 2556)

Réserve du vote sur l'amendement n° 1.

Réserve du vote sur l'article 10.

M. le secrétaire d'Etat.

Vote sur l'ensemble (p. 2556)

Explications de vote :

MM. Serge Charles,
Théo Vial-Massat,
François Massot,
Jean-Paul Fuchs,
Charles Fèvre.

APPLICATION DE L'ARTICLE 44, ALINEA 3,
DE LA CONSTITUTION

Adoption par scrutin, par un seul vote, de l'article 10
modifié par l'amendement n° 1 et de l'ensemble du
projet de loi.

5. **Saisine du Conseil constitutionnel** (p. 2557).

6. **Dépôt d'un rapport** (p. 2557).

7. **Ordre du jour** (p. 2557).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. LAURENT FABIUS

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

ÉLOGE FUNÈBRE DE PIERRE TABANOU

M. le président. (*Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement se lèvent.*) Pour la deuxième fois dans sa première année d'existence, notre Assemblée est frappée par la disparition de l'un des siens. Laurent Vergès avait été, vous vous le rappelez, enlevé aux siens à l'automne. C'est aujourd'hui Pierre Tabanou qui vient de nous quitter en ce début d'été.

Pierre Tabanou n'avait plus la jeunesse de Laurent Vergès, mais il avait l'expérience et la sérénité que donne une carrière politique et professionnelle déjà longue.

Il était né le 14 décembre 1918 à Alès dans le Gard, vieille terre de fidélité, imprégnée de cette tradition protestante qu'il portait pleinement en lui. Encore lycéen, saisi très jeune par le désir de servir les autres, il avait adhéré aux Jeunesses socialistes et était devenu en 1938 secrétaire de la fédération départementale.

Une fois ses études au lycée Jean-Baptiste Dumas, à Alès, terminées, il monte à Paris pour étudier à la Sorbonne. Il y obtient un certificat d'études supérieures de lettres et parallèlement il décroche le diplôme de l'école nationale des douanes et des droits indirects.

Ses premières fonctions sont celles de maître d'internat au lycée Jules-Ferry à Versailles. Puis, il devient commissaire du service national des prix et du contrôle économique jusqu'en 1949, année au cours de laquelle il est détaché de la direction générale des douanes au ministère des finances ; il y demeure jusqu'à son élection à l'Assemblée nationale, terminant ainsi sa carrière professionnelle comme inspecteur central des douanes.

Ses fonctions professionnelles auraient pu pleinement suffire à remplir sa vie. Pourtant son besoin de servir les autres fait qu'à l'âge de trente-huit ans il obtient son premier mandat en étant élu en 1956 sur une liste socialiste conseiller municipal et adjoint au maire de l'Hay-les-Roses. Très vite, ses compétences et sa rigueur lui font gagner l'estime de ses collègues et, en 1965, il devient maire de sa commune, fonction à laquelle il fut réélu constamment, encore une fois en mars de cette année.

A partir de 1965 également, il est chargé de représenter son parti dans tous les organismes nationaux chargés du statut et de la formation du personnel communal. Il acquiert ainsi l'expérience qui fera de lui, vous le savez, vous tous qui l'avez connu, un grand spécialiste des problèmes de gestion et de finances, particulièrement sensible aux questions du statut et de la formation du personnel, notamment du personnel communal, et très apprécié par les organisations syndicales avec lesquelles il entretient les meilleures relations. Il devient en 1973 administrateur et délégué régional du centre de formation des personnels communaux dont il est élu pré-

sident en octobre 1983. L'année suivante il est élu également président du conseil supérieur de la fonction publique territoriale.

Ajoutant à ses premiers mandats de maire et de conseiller général celui de conseiller régional d'Ile-de-France en 1974, il entre à l'Assemblée en juin 1981, député de la deuxième circonscription du Val-de-Marne. Il siège sur ces bancs jusqu'en 1986. A cette date, le changement du mode de scrutin pose dans beaucoup de départements un problème redoutable pour les députés sortants. Pierre Tabanou donne un exemple qui mérite d'être rappelé. Il accepte de ne pas se représenter et de laisser la place à d'autres qui sont élus sur la liste conduite par notre ami Joseph Franceschi, lui aussi disparu il y a peu. Deux ans plus tard, le retour du scrutin majoritaire conduit son parti à lui demander de reprendre le flambeau dans ce qui est devenu la douzième circonscription du Val-de-Marne.

Dans sa profession de foi, qu'on m'a communiquée, il écrivait, avec la modestie qui était la sienne, les mots suivants : « Mon ambition est simple et claire : continuer à servir utilement et efficacement les idées de justice, de solidarité et de progrès auxquelles j'ai consacré une grande part de ma vie ».

Il est élu le 12 juin 1988 sans savoir, même si sa santé lui donnait du souci, qu'il n'exercerait ce mandat que peu de temps. Il n'aura siégé en effet au total parmi nous que pendant sept années, membre de la commission des lois, puis de la commission des finances, il lui a été très vite reconnu une compétence particulière dans tout ce qui concernait les collectivités locales ; en particulier il prit une part active aux débats sur la fonction publique territoriale, qu'il intervenne comme rapporteur de la commission des lois sur le projet de loi portant diverses dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale, dans les débats sur le projet de loi relatif à la formation des agents de la fonction publique territoriale ou sur le projet de loi relatif aux taux des cotisations aux centres de gestion et de formation de la fonction publique territoriale.

Je souligne cette prédilection particulière de Pierre Tabanou pour ces matières austères, mais importantes, mais je pense qu'il serait injuste de résumer son apport à la chose publique à ce seul aspect. En dehors de la vie parlementaire, il fut, en effet, un élu discret mais très enraciné, en contact permanent avec la population - ceux d'entre vous qui assistaient à son enterrement ont pu le mesurer - un maire actif qui a su faire prendre à sa commune la mesure des temps nouveaux, un homme travailleur, amical, qui ne faisait pas d'esbroufe, un militant très attaché à la justice et à la fraternité humaine. J'ajoute, l'ayant, comme vous, connu, bien connu : un homme chaleureux, ouvert, généreux et estimé de tous ceux qui l'ont approché.

A son épouse, très durement frappée, à ses enfants, à sa famille, à ses amis du groupe socialiste, au conseil municipal et à ses concitoyens de l'Hay-les-Roses, à tous ceux qui sont frappés de tristesse par sa disparition, je veux exprimer, en cet après-midi, les condoléances profondes de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Pierre Joxe, ministre de l'intérieur. Monsieur le président, permettez-moi d'associer le Gouvernement à l'hommage que vous venez de rendre avec beaucoup de justesse et d'émotion à Pierre Tabanou, qui était d'abord, bien sûr, un député, un parlementaire, dont chacun a pu apprécier, dans ses activités, les qualités humaines et, aussi, techniques.

Député depuis 1981, il siégeait au groupe que je présidais à l'époque, puis il fut élu à nouveau en 1988. Il était aussi pour beaucoup d'entre nous, mais aussi, bien au-delà de cette Assemblée, pour beaucoup d'élus à travers le pays, l'un de nos meilleurs spécialistes des collectivités locales, et particulièrement de la fonction publique territoriale.

En effet, depuis l'époque où mon prédécesseur M. Gaston Defferre avait mis en chantier la fonction publique territoriale, jusqu'à l'époque où je lui ai succédé pour ensuite revenir dans ces fonctions, j'ai pu constater comme beaucoup d'élus dans le pays le rôle de Pierre Tabanou comme administrateur des centres de formation des personnels communaux. Et les membres de cette Assemblée, et également du Sénat, qui sont à la fois des élus nationaux et des maires ou des élus locaux ont pu, à l'occasion des dossiers qu'il avait à traiter, reconnaître sa compétence et le soin particulier qu'il mettait à régler des problèmes difficiles.

Le Gouvernement s'associe donc à l'hommage que l'Assemblée nationale lui rend aujourd'hui et présente à sa famille ses condoléances les plus sincères. Qu'il me soit permis un instant d'évoquer le camarade que beaucoup d'entre nous perdent, puisque Pierre Tabanou était un des responsables du parti socialiste, auquel il manquera beaucoup. Mais, au-delà des appartenances partisans, c'était un élu et un responsable qui a beaucoup fait pour la démocratie locale et donc pour la démocratie dans notre pays.

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

Je vous invite, mesdames, messieurs, à observer quelques instants de silence. (Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement observent quelques instants de silence.)

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

PRÉSIDENCE DE M. PASCAL CLÉMENT,

vice-président

2

LIBERTÉ DE COMMUNICATION

Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 26 juin 1989.

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi modifiant la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants au sein de cette commission.

« J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Les candidatures devront parvenir à la présidence avant mardi 27 juin, dix-huit heures.

A l'expiration de ce délai, elles seront affichées.

Si le nombre des candidats n'est pas supérieur au nombre de sièges à pourvoir, la nomination prendra effet immédiatement.

Dans le cas contraire, elle aura lieu par scrutin.

3

RENVOS POUR AVIS

M. le président. J'informe l'Assemblée :

- que la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République demande à donner son avis sur le projet de loi complémentaire à la loi relative à l'adaptation de l'exploitation agricole à son environnement économique et social,

- et que la commission des affaires culturelles, familiales et sociales demande à donner son avis sur les articles 28 à 30 bis nouveau et 33 A nouveau à 53 du même texte.

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

Les renvois pour avis sont ordonnés.

4

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Discussion, en nouvelle lecture, d'un projet de loi

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 22 juin 1989.

« Monsieur le président,

« J'ai été informé que la commission mixte paritaire n'a pu parvenir à l'adoption d'un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions.

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement demande à l'Assemblée nationale de procéder, en application de l'article 45, alinéa 4, de la Constitution, à une nouvelle lecture du texte que je vous ai transmis le 16 juin 1989.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion, en nouvelle lecture, de ce projet de loi (nos 787, 819).

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

M. Léo Grézard, rapporteur. 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, tout récemment le Sénat a approuvé le projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et de contraventions, en adoptant dans le texte de l'Assemblée nationale de nombreuses dispositions.

Il en va ainsi des articles 1^{er} à 4, constituant le chapitre I^{er} concernant la procédure d'amende forfaitaire, et des articles 5 à 9, constituant le chapitre II relatif à l'augmentation du taux de certaines amendes de police.

De même, la Haute assemblée a adopté sans modification l'article 11 instituant des sanctions pénales applicables aux personnes refusant de restituer leur permis malgré une annulation résultant de la perte totale des points ; l'article 13 A généralisant la possibilité pour les tribunaux d'ordonner à titre de peine complémentaire l'accomplissement d'un travail d'intérêt général pour les délits routiers ; l'article 13 donnant aux tribunaux la faculté de prononcer l'annulation du permis de conduire en cas de non-respect d'une décision de suspension ou de rétention de permis ; l'article 14 permettant le dépistage préventif de l'imprégnation alcoolique en cas d'absence du casque, de la ceinture de sécurité ou d'excès de vitesse ; les articles 15 et 17 prévoyant les dispositions applicables à la Polynésie française ; l'article 18 relatif à l'entrée en vigueur de la loi.

S'il y a donc de larges plages d'accord, l'article 10, en revanche, fait l'objet d'une divergence de fond entre le Sénat et l'Assemblée nationale. La Haute Assemblée a certes

approuvé le principe du permis à points. Mais, malgré la discussion intervenue en commission mixte paritaire, elle est restée sur sa position consistant à supprimer le caractère automatique de la perte de points résultant d'une condamnation définitive ou du paiement d'une amende forfaitaire.

Paradoxalement, le Sénat n'a maintenu cette automaticité que pour les infractions les moins graves, celles où une amende forfaitaire vient sanctionner la reconnaissance de sa responsabilité par l'automobiliste. Par contre, pour les infractions les plus graves et spécialement les délits routiers, ou en cas de contestation de la contravention devant les tribunaux, la perte de points est laissée à l'appréciation du juge, qui peut ou non la prononcer et à qui il revient d'en fixer le niveau.

Le Sénat mettant ainsi en cause toute la logique du texte voulue par le Gouvernement et confirmée par l'Assemblée, votre rapporteur n'a pu se rallier à sa position et la commission mixte paritaire a donc échoué.

Prenant acte de cet échec, j'ai proposé à la commission des lois un retour à l'automaticité de la perte de points. En tout état de cause, le dispositif proposé par le Gouvernement a été amélioré par l'Assemblée nationale en première lecture et il respecte les principes de notre droit.

Malgré le caractère inconciliable des positions de l'Assemblée et du Sénat sur l'article 10, la commission des lois a adopté certaines améliorations apportées par la Haute Assemblée, à l'exclusion, bien sûr, des dispositions à caractère réglementaire telles que le nombre de points affectés au permis de conduire ou la modification des épreuves conduisant à sa délivrance. Cependant, même si cette précision ressortit au règlement, j'ai noté avec intérêt que le Sénat avait suggéré, dans la préparation des épreuves du permis de conduire, de sensibiliser les candidats à la conduite à tenir devant des blessés de la route.

Parmi les compléments judicieux introduits par le Sénat et repris par la commission, je citerai en particulier l'article 10 *ter*, qui prévoit une annulation du permis de conduire d'une durée de dix ans pour les récidivistes d'homicide ou de blessures involontaires en état d'imprégnation alcoolique.

Un autre article additionnel, l'article 20, institue un contrôle technique des véhicules et en définit le cadre juridique. Cette opération devra être effectuée par des contrôleurs agréés par l'Etat, qui pourront être soit indépendants, soit organisés en réseau d'importance nationale, de telle façon que le contrôleur ne soit pas le réparateur. Un de nos collègues du Sénat a estimé, en commission mixte paritaire, qu'il fallait séparer dans ce domaine les fonctions du pharmacien et celles du médecin : la formule est excellente.

Enfin, le Sénat a corrigé une erreur rédactionnelle à l'article 16 et n'a pas retenu l'article 19 prévoyant le dépôt par le Gouvernement d'un projet de loi de programme sur la sécurité routière.

En conclusion, mes chers collègues, je vous propose de maintenir les améliorations substantielles que le Sénat, je me plais à le dire, a apportées au texte, notamment celles qui visent à assurer la défense des libertés individuelles au moyen de la procédure instituée par la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

Mais je vous invite également à reprendre le texte adopté par l'Assemblée en première lecture en ce qui concerne le dispositif général du permis à points. En effet, malgré le caractère très positif de ses apports, le Sénat n'a pas retenu l'élément essentiel de ce dispositif, puisqu'il a substitué l'appréciation du juge à l'automaticité de la perte de points. Nous pensons au contraire que cette procédure, qui n'a rien d'anormal sur le plan juridique, permettra d'exercer une action préventive et pédagogique nouvelle dans notre vie quotidienne de citoyens partagés entre l'automobile et d'autres moyens de transport. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean-Paul Fuchs, pour dix minutes.

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le Sénat a donc approuvé le projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et de contraventions. Nous nous en félicitons.

Il a approuvé de nombreuses dispositions votées par l'Assemblée nationale.

Nous avons apprécié les compléments utiles qu'il a apportés en ce qui concerne la protection des conducteurs à l'encontre d'une utilisation abusive des informations figurant sur le fichier.

Il a introduit un article intéressant qui assure le contrôle technique des véhicules par des contrôleurs indépendants ou organisés en réseaux d'importance nationale.

Il a aggravé, à juste titre, les peines frappant les récidivistes d'homicide ou de blessures involontaires commis en état d'imprégnation alcoolique.

Je souhaite que les dispositions d'ordre réglementaire votées par le Sénat en ce qui concerne le permis à points - je pense aux douze points au lieu de six - soient effectivement reprises par les décrets d'application.

Par contre, je rejoins le rapporteur quand il estime que le Sénat a défiguré l'institution du permis à points. Il n'est pas acceptable que la perte de points devienne, comme le Sénat le souhaite, une peine complémentaire que le juge choisira ou non d'appliquer et dont il fixera le niveau. Tout l'effet pédagogique et dissuasif de l'automaticité disparaîtrait et le projet de loi serait vidé de l'essentiel.

Il me semble donc indispensable de revenir, à cet égard, au texte de l'Assemblée. Le dispositif retenu par la commission constitue une avancée importante car il permettra de sauver des vies humaines. Il s'agit d'un acte politique et non politique, et c'est pourquoi nous y sommes favorables.

Cela dit, il est évident, mais il faut le rappeler, que le permis à points n'est qu'un aspect de la lutte pour la sécurité routière. J'insisterai donc, avec mes collègues des deux assemblées, sur certaines mesures qu'il me semble essentiel de prendre.

Il a été dit avec raison que la réforme du permis doit être complétée par une politique de formation et de prévention. La nécessaire formation des conducteurs doit être entreprise dès l'école primaire.

Il a été dit avec raison que le réseau routier doit être amélioré. La résorption des points noirs et la suppression des passages à niveau sont indispensables.

Il a été dit avec raison que la fréquence des contrôles - la peur du gendarme - est, en l'état actuel de notre mentalité, de la mentalité d'une minorité, une nécessité qui permettra de sauver de nombreuses vies humaines. Je vous approuve donc, monsieur le ministre, lorsque vous annoncez que les contrôles seront très nombreux cet été.

Car c'est bien la mentalité qu'il faut transformer, l'homme qu'il faut responsabiliser et faire adhérer. Comme je l'ai souligné lors du premier débat, c'est toute la société qui doit avoir pour objectif de combattre ce fléau.

Il n'est pas inéluctable qu'une personne sur trois, donc une dans chaque famille, soit blessée au cours de sa vie. Il n'est pas inéluctable qu'une personne sur soixante meure sur la route.

Mais nous ne pourrions sauver des vies que si nous amplifions la lutte contre l'égoïsme, l'irresponsabilité et l'indifférence.

Nous ne pourrions sauver des vies que si tous les Français acceptent de respecter le code, tout le code de la route.

Nous ne pourrions, ensemble, sauver des vies que si tous les membres du Gouvernement acceptent, avec tous ceux qui sont engagés dans la lutte pour la sécurité routière, d'en faire une priorité. Car lutter pour la sécurité routière, c'est lutter pour le respect et la dignité de l'homme. *(Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et sur de nombreux bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Georges Hage, pour dix minutes.

M. Georges Hage. Les députés communistes ont exprimé en première lecture leurs interrogations et leurs réserves sur un projet de loi qui leur apparaît d'inspiration exclusivement répressive et sur le dispositif qu'il propose.

En lisant la revue de presse pour préparer ce débat, je suis tombé, monsieur le ministre, sur l'interview que vous avez donnée à la revue *Femme Actuelle* sous le titre : « J'ai changé ma façon de conduire ».

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. J'ai même dit que j'avais changé de conduite ! (Sourires.)

M. Georges Hage. A la question : « Comment réagissez-vous depuis que vous êtes ministre des transports », vous répondiez : « J'ai changé ma façon de conduire. J'aimais la vitesse. Mes nouvelles responsabilités m'ont donné conscience des dangers de la route. Je conduis lentement. »

Je n'ai jamais douté que l'exercice d'une fonction établisse la responsabilité. L'histoire, d'ailleurs, offre le récit de semblables révélations. (Sourires.)

Ma perplexité tient plutôt au fait qu'il n'y a qu'un seul ministre des transports à la fois.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Rassurez-vous, le *turn-over* est rapide ! (Sourires.)

M. Georges Hage. Qu'en est-il des autres membres du Gouvernement, et surtout des millions de conducteurs qui ne le seront jamais et n'aspirent peut-être pas à l'être ? (Sourires.)

Ma remarque n'a évidemment rien de personnel et, si j'en tire un argument, c'est seulement celui de l'inanité d'une politique qui privilégierait le répressif sur la responsabilisation individuelle, la prévention et la dissuasion.

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

M. Georges Hage. C'est un dossier difficile et il est clair qu'aucune mesure, aussi fondée soit-elle, comme la répression de la conduite en état alcoolique, n'est à elle seule de nature à résoudre le problème dramatique des accidents de la route. Il n'y a pas de solution miracle. Pourquoi réduire la capacité des moteurs à 160 kilomètres-heure quand il y a moins d'accidents mortels en R.F.A. où les voitures peuvent rouler jusqu'à 250 kilomètres-heure ?

Traiter de la sécurité routière par analogie avec la politique sécuritaire que M. Peyrefitte voulait imposer en matière pénale serait une mauvaise solution.

Se mettre au volant d'un véhicule est une responsabilité qui peut engager sa propre vie et celle des autres, mais il n'est pas possible d'oublier que les flux de véhicules en région parisienne sont conditionnés par une politique d'urbanisation qui éloigne le lieu de travail du lieu d'habitation, par une concentration des activités tertiaires dans la capitale et par une complaisance à l'égard des spéculations immobilières, le tout aboutissant à ce que, dans nombre de familles ouvrières, avoir deux voitures n'est pas un luxe mais une nécessité.

Il n'est pas possible d'oublier que les travailleurs sont de plus en plus soumis, au fil des années, à une totale flexibilité de leurs horaires de travail, flexibilité - soit dit en passant - dont vous fûtes le promoteur, et qui frappe aussi ceux qui sont sur la route pour des raisons professionnelles : les transporteurs routiers, les V.R.P. Pour les conducteurs professionnels qui parcourent chaque année des dizaines, voire des centaines de milliers de kilomètres, la perte du permis équivaut à un licenciement pur et simple. De même, pour de très nombreuses professions, le permis de conduire est exigé.

Or, le texte que la commission nous propose d'adopter en deuxième lecture conserve un des aspects les plus contestables du dispositif, à savoir que le juge est dessaisi de toute possibilité d'appréciation au profit d'un mécanisme administratif qui, de manière arbitraire et automatique, supprimera deux points, trois points et, finalement, le permis.

En première lecture, nous avons dit notre préférence pour un système plus souple, celui vers lequel s'est orienté le Sénat. La proposition relative aux douze points au lieu de six, notamment, aurait notre agrément.

Le retrait du permis de conduire prive un individu d'une partie importante de son droit d'aller et venir, c'est-à-dire d'une liberté fondamentale. Or seul un juge peut décider en matière de liberté, même s'il s'agit d'un chauffard suralcoolisé avec trois grammes, quatre grammes même, m'a-t-on dit, dans le sang.

Dès que l'on met en cause un principe de cet ordre, on glisse inévitablement vers la facilité. Certains peuvent y trouver une bonne conscience au meilleur compte, mais l'essentiel, à savoir la sécurité sur les routes, n'est pas atteint.

Et si retrait de permis il doit y avoir, l'obligation de le passer à nouveau ne doit pas être automatique mais laissée à l'appréciation du juge. Ce n'est pas parce qu'un conducteur a grillé un feu rouge qu'il ne connaît pas le code de la route. La sanction doit être réellement efficace et utile. Or, croyez-en le pédagogue que je suis - ou que je fus - une mesure vexatoire n'a pas de valeur éducative.

La priorité doit être donnée à la prévention et à la dissuasion. Mais c'est une politique qui exige de tout autres moyens budgétaires que ceux dont le ministre des transports disposera sans doute dans la loi de finances pour 1990. Des moyens pour résorber très vite les carrefours et les points dangereux, des moyens pour qu'il n'y ait plus en France de routes nationales à trois voies, des moyens pour que le réseau dit secondaire soit mieux entretenu qu'il ne l'est aujourd'hui où les départements en ont la charge.

La prévention passe aussi par un équilibre entre le rail, la route et les canaux pour le transport des marchandises, un équilibre qui permettrait d'assurer, enfin, des conditions de travail plus humaines aux chauffeurs routiers.

La prévention passe encore par l'éducation. A cet égard, nous sommes d'accord pour la conduite accompagnée à partir de seize ans, mais pourquoi ne pas envisager d'autres mesures pendant la scolarité secondaire ? Tout bachelier, et même tout titulaire d'un brevet, devrait savoir conduire comme savoir utiliser une machine à traitement de texte et un logiciel.

Pourquoi donc le Gouvernement reste-t-il aussi discret sur l'activité des auto-écoles, lesquelles assurent, à un coût exorbitant pour les jeunes, des responsabilités qui, en dernière analyse, relèvent du service public ?

La dissuasion, quant à elle, passe par une utilisation intelligente du service public de la police. Les gendarmes ne doivent pas être préposés à ratisser des contraventions pour excès de vitesse au bout des lignes droites ou au bas des côtes, comme c'est souvent le cas, mais placés là où leur présence peut dissuader, aider et prévenir le pire.

C'est dans ce cadre où l'Etat assumerait pleinement ses responsabilités nationales que l'on pourrait sans hypocrisie mettre en cause la responsabilité personnelle des conducteurs et mettre en place le volet répressif de cette politique, qui doit exister, qui ne peut pas ne pas exister.

Le projet de loi ne va pas dans cette direction ; il prévoit même d'accélérer les rentrées des amendes en inventant, en cette année du bicentenaire de la Révolution, un système d'amendes allégées pour les plus fortunés.

Pour toutes ces raisons, les députés communistes seront amenés à maintenir leur vote d'abstention sur un projet dont les intentions sont louables mais qui ne contient pas les moyens de leur réalisation.

M. le président. La parole est à M. Serge Charles, pour dix minutes.

M. Serge Charles. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux, mes chers collègues, le texte qui nous est soumis aujourd'hui en deuxième lecture nous revient du Sénat après un passage totalement improductif en commission mixte paritaire. On sait qu'il s'agit de la procédure obligée, même si elle est, comme en ce cas, totalement formelle, lorsque le Gouvernement a décidé de déclarer l'urgence d'un projet de loi afin d'abréger le délai d'adoption et de donner la primauté à l'Assemblée.

Dans le cas d'un projet comme celui-ci, relatif à un problème de société par lequel tous les Français se sentent aujourd'hui concernés et où l'on s'attendrait à ne voir apparaître aucune considération idéologique de droite ou de gauche, il est très étonnant que le Gouvernement n'accepte pas de laisser les assemblées échanger librement leurs arguments afin d'arriver à un texte réunissant le plus large consensus.

La déclaration d'urgence nous fait ici l'effet d'un alibi au moment où des milliers de vacanciers vont se lancer sur les routes de France et alors que les dispositions préconisées par ce texte ne seront pas mises en œuvre avant deux ans.

Nous savons que les vraies mesures qui permettraient de parvenir à une réduction à la fois efficace et intelligente du nombre des accidents graves concernent d'une part l'éduca-

tion, d'autre part les infrastructures. Cependant elles ont deux inconvénients pour tout responsable politique désireux de mettre en avant des bilans immédiats de leur passage dans leur ministère : premièrement leur efficacité se situe dans le moyen ou le long terme ; deuxièmement elles coûtent cher.

Le moyen le plus simple est donc d'accumuler les interdictions et les sanctions contre les automobilistes. Vous avez raison, monsieur le ministre, moins ils bougeront, moins il y aura d'accidents ; mais c'est oublier que la rapidité des communications fut de tous temps et demeurera un facteur de progrès. Je me demande, par ailleurs, ce que les syndicats ouvriers de l'industrie automobile penseraient d'une politique puisant son inspiration dans des arguments aussi résolument hostiles au transport automobile que ceux du livre blanc sur la sécurité routière.

C'est pourquoi nous ne pouvons nous résoudre à ce que les usagers de la route se sentent de plus en plus traqués, alors qu'il importe avant tout de mettre en œuvre une politique ambitieuse destinée à rendre cette route plus agréable et plus sûre.

Le problème est qu'il est trop facile d'imputer en partie la responsabilité des accidents à ceux qui refusent les abus de sévérité ou de limitation de liberté, alors que l'on ne met pas assez en avant la responsabilité de ceux qui n'accorderaient pas suffisamment de moyens à l'amélioration des infrastructures, laquelle devrait être une priorité essentielle. Il faut d'ailleurs noter que l'on se prive ainsi des bienfaits économiques de l'accélération de ces aménagements.

Nous avons évoqué, en première lecture, le problème des ronds-points européens. Je voudrais aujourd'hui faire une incidente en appelant votre attention sur un dispositif qui me semble susceptible d'améliorer très sensiblement la sécurité dans les traversées d'agglomérations rurales, en limitant systématiquement la vitesse des véhicules qui y pénètrent.

Il s'agirait, comme l'expérience en est faite en Espagne, de disposer, à l'entrée principale des villages, des feux tricolores qui ne passeraient au vert qu'un certain temps après qu'une voiture aura passé sur une tresse de présignalisation déclenchant la mise en œuvre du feu. Ainsi le véhicule qui irait trop vite se trouverait dans l'obligation de s'arrêter au feu rouge, sauf à le brûler ; ce n'est qu'en ralentissant suffisamment qu'il pourra passer au feu vert sans devoir s'arrêter.

On sait qu'une fois la vitesse ramenée à la limite prévue dans l'agglomération le conducteur sera beaucoup plus susceptible de respecter cette limite et que, s'il la dépasse, ce sera dans des proportions qui, pour être répréhensibles, n'en demeureront pas moins raisonnables. Je pense qu'un tel équipement mérite d'être expérimenté en France et, dès que possible, généralisé.

Le Sénat a apporté au texte voté par notre assemblée en première lecture un certain nombre de modifications dont je suis heureux de constater qu'elles correspondent, pour l'essentiel, à des remarques et critiques que j'avais adressées à votre texte, montrant ainsi qu'une majorité de parlementaires ne saurait accepter les aspects les plus critiquables de votre projet.

Dans le texte proposé pour le nouvel article L. 11 du code de la route, il précise le nombre de points que devrait avoir le nouveau permis, en le portant à douze, rejoignant ainsi l'argument de souplesse et de meilleure adaptation aux différences de gravité des fautes que j'avais développé, avec plusieurs de mes collègues, et qui explique certainement le choix d'un nombre supérieur à la dizaine dans les autres pays disposant déjà d'un tel système.

Il était aussi utile de souligner, dans la rédaction de cet article, l'exigence de développer la connaissance du secourisme et des gestes de survie, en déclarant la nécessité d'en faire une des épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire. Cette idée est excellente et il y a lieu de réfléchir au plus tôt aux moyens de sa mise en œuvre.

Le texte proposé pour l'article L. 11-1 concerne l'aspect le plus important et le plus controversé de cette réforme, celui du caractère automatique ou non du retrait de points.

La rédaction qui nous est présentée pour le premier alinéa, tend à limiter à un ou deux le nombre de points susceptibles d'être retirés à la suite du paiement d'une amende forfaitaire. Cela traduit une volonté louable du législateur de vouloir encadrer et limiter les velléités répressives du pouvoir réglementaire. Mais je pense ne pas aller à l'encontre des vœux

du Sénat en souhaitant que ce texte soit explicite. Cette limite à un ou deux points ne saurait être, en effet, qu'une limite maximale puisque, dans certains cas, celui des mauvais stationnements par exemple, il ne saurait y avoir retrait de points.

C'est naturellement le deuxième alinéa de cet article qui aborde le problème fondamental, celui du contrôle judiciaire.

Ce texte établit, à juste titre, le caractère de peine complémentaire du retrait de points et exige, en conséquence, que le juge soit libre d'en apprécier la mesure en fonction de la gravité de la faute et des circonstances de fait ou tenant à la personne de l'inculpé.

Conformément à sa réputation, la Haute chambre s'impose ici comme le dernier rempart pour la sauvegarde des libertés et des droits de la défense, et je la suis entièrement dans son raisonnement.

J'ajoute toutefois que ce pouvoir du juge doit, bien entendu, s'exercer dans le cadre du maximum déterminé pour chaque infraction par le décret d'application.

C'est d'ailleurs ce souci du respect de l'automobiliste qui a conduit le Sénat à réduire à deux ans le délai de reconstitution automatique du nombre de points et à exiger la préservation du secret des fichiers. Cette mesure est, en effet, indispensable pour protéger les conducteurs de la curiosité des employeurs, des assureurs ou de toute autre personne.

Je souligne enfin, parmi les apports du Sénat, la mise en place du contrôle technique systématique des véhicules. Certes, celui-ci devra être appliqué progressivement pour tenir compte des capacités financières des propriétaires, ainsi que de nos capacités industrielles, et de la mise en place des réseaux de contrôleurs.

Je constate que notre commission des lois a adopté une série d'amendements qui, de façon très systématique et disciplinée, en reviennent au texte du projet gouvernemental quelquefois amendé lors de la première lecture.

Cette automaticité de la démarche est révélatrice de l'incapacité dans laquelle est encore cette assemblée d'établir un vrai dialogue permettant d'élaborer des lois qui seraient probablement mieux faites parce que respectant les arguments de tous, et donc plus durables.

Le point d'achoppement essentiel sera celui des garanties judiciaires accordées à l'automobiliste dans la détermination du nombre de points à retirer.

Comme M. Jacques Thyraud, rapporteur de la commission des lois du Sénat, l'a très bien exposé, je pense qu'au moment où le Parlement se penche sur une réforme de longue haleine de notre code pénal, il est inadmissible de mettre en place, dans une hâte qui n'a aucune justification, un système de peines restrictives de liberté qui échappe à tous nos principes fondamentaux. C'est, en effet, aux tribunaux qu'il appartient de prononcer ce type de peines, et non à l'administration, juge et partie.

La détermination des peines doit être subjective, individualisée. Le juge doit pouvoir les mesurer en vertu des circonstances de fait, mais aussi en fonction de la personnalité du contrevenant.

C'est enfin, bien entendu, le droit de la défense qui est en jeu et que remet gravement en cause le projet initial auquel vous voulez revenir.

Et que l'on n'invoque pas devant nous la position du Conseil d'Etat selon laquelle les retraits de points ne seraient que des mesures administratives !

Rappelons qu'il s'agit bien d'une liberté essentielle, celle d'aller et venir.

Au moment où l'on remet à plat notre code pénal, il faut savoir choisir et éventuellement nous épargner un travail laborieux. En effet, si une mesure privative de liberté peut être considérée *a priori* comme purement administrative, alors même que l'on entame la plus vaste refonte de notre code, ne peut-on aller jusqu'au bout de votre logique et considérer que tout serait si simple si tout était tout simplement administratif ? Voilà qui serait étonnant, en ce deux centième anniversaire, mais, aussi absurde soit-il, c'est pourtant l'aboutissement de cette logique.

Je crois tout simplement qu'on ne peut prendre argument de l'interprétation d'une haute juridiction au moment où le législateur s'apprête à refondre en profondeur l'ensemble du corpus juridique sur lequel elle se base. Il y a là incontestablement une inversion des rôles.

C'est pourquoi, même si c'est sans beaucoup d'espoir, je souhaite que les retraits de points soient considérés par cette assemblée comme de véritables peines complémentaires. Cela serait d'autant plus justifié, dès aujourd'hui, qu'elle sera probablement amenée à le faire demain lorsqu'elle étudiera le nouvel appareil répressif et le nouveau dispositif de peines mis à la disposition de nos tribunaux.

Il est évident que si l'Assemblée nationale adoptait sur ce point les amendements proposés par la commission, le groupe du R.P.R. serait dans l'impossibilité de voter ce texte. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

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

M. Charles Fèvre. Ce projet de loi revient devant notre assemblée pour la seconde lecture qui sera, en fait, définitive en raison de la déclaration d'urgence. Ce texte sera donc normalement applicable lors des départs en vacances de juillet prochain, période traditionnellement difficile, même si elle l'est moins que celle couvrant la fin du mois de juillet et le début d'août lorsque se croisent ceux qui partent et ceux qui reviennent.

En réalité, seules les sanctions pénales vont s'appliquer immédiatement puisque le permis à points ne sera effectif qu'en 1991, lorsque le fichier national sera entièrement informatisé.

Je ne reviendrai pas sur les raisons, largement développées en première lecture, pour lesquelles il faut agir pour renforcer la sécurité routière afin de préserver de nombreuses vies humaines et de réduire un coût économique et social qui est énorme. Pour cela, nous sommes, vous le savez - et je l'avais indiqué - favorable au principe du permis à points.

Le Premier ministre a récemment lancé un appel aux automobilistes, un appel à leur responsabilisation. C'est bien de cela qu'il s'agit d'abord, mais pour ce faire il faut éduquer. Or le permis à points, s'il est, à la limite, répressif, constitue surtout une mesure de responsabilisation et d'éducation. Je répète tout de même qu'il sera bon, monsieur le ministre, puisqu'il ne sera pas appliqué avant deux ans, que votre ministère procède préalablement à une large information quant à sa mise en application, afin que certains automobilistes ne soient pas très rapidement piégés avec quelques excès de vitesse ou le paiement de quelques amendes forfaitaires. Une telle préalable et sérieuse information participera d'ailleurs à la responsabilisation et à l'éducation, lesquelles sont, en la matière, indispensables.

Sur le fond, si, en première lecture, nous nous sommes abstenus - ce qui veut tout de même dire que nous n'avons pas voté contre - c'est parce que nous avons estimé : premièrement, que votre projet était nettement plus contraignant que les législations étrangères ; deuxièmement, qu'il fallait, sans mettre en cause le principe, que nous ne contestons pas, introduire un peu plus de souplesse, quitte, par la suite, à resserrer le dispositif s'il apparaissait qu'il n'est pas suffisamment opérant. Si l'automobiliste a des devoirs, dans le domaine de la sécurité routière, le premier étant le respect des autres et, surtout, le respect de la vie des autres, une législation doit prendre en compte certains droits : droit à une information complète, droit à la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire.

Sur ce dernier point - la séparation des pouvoirs - il nous était apparu que la décision d'annulation du permis devait être prise par le juge, dans la mesure où il s'agit d'une décision grave pour beaucoup de nos concitoyens, dont la voiture est l'outil de travail ou est nécessaire à leur activité professionnelle, à moins qu'elle ne revête une importance déterminante pour leur existence, notamment en milieu rural.

Vous êtes resté, monsieur le ministre, intransigeant sur ce point, comme sur d'autres d'ailleurs - où l'on proposait un petit peu moins de rigueur et un peu plus de souplesse - lesquels ont parfois fait l'objet d'amendements dont certains ont été adoptés contre votre avis. J'observe néanmoins que quelques pas ont été accomplis dans notre direction, si je me réfère aux amendements de la commission. Nous espérons qu'ils ne donneront pas lieu à des avis défavorables de votre part.

Le premier point sur lequel il y avait une certaine avancée - mais il y aura un recul avec l'amendement que vous allez nous proposer - est la réduction d'un an à six mois du délai

d'interdiction de repasser le permis en cas d'annulation. Ce délai, monsieur le ministre, est déjà long pour celui qui a besoin de sa voiture, surtout si l'on y ajoute le temps nécessaire à l'obtention d'un nouveau permis.

Le deuxième point sur lequel la commission propose une avancée, c'est le rétablissement de l'article 19 supprimé par le Sénat et demandant, grâce à l'adoption d'un amendement que j'avais présenté, le dépôt d'une loi de programme sur la sécurité routière lors de la prochaine session. J'y reviendrai dans un instant.

Il y a encore une information améliorée du conducteur au moment de la contravention ainsi qu'en cas de paiement de l'amende forfaitaire. Je relève enfin la protection du conducteur, vis-à-vis d'organismes qui pourraient être friands de connaître le nombre de points qu'il détient.

Nous espérons que toutes ces propositions recueilleront un avis plus bienveillant du Gouvernement. Nous souhaitons également obtenir un accueil favorable à notre proposition de judiciarisation de la décision d'annulation, ce qui serait un peu moins brutal que l'automatisme que vous nous proposez.

Je veux également revenir, après mes collègues, au problème du permis à douze points, sur lequel nous sommes d'accord, mais à propos duquel nous avons déposé quelques amendements.

D'une manière générale, je ne reprendrai pas le propos que j'ai tenu le 10 mai au nom du groupe Union pour la démocratie française, et je me bornerai à insister rapidement sur trois points.

D'abord l'effort sur le réseau routier reste essentiel. Il est à accomplir non seulement sur le réseau national, mais aussi sur les routes départementales et communales...

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

M. Charles Fèvre. ... sur lesquelles se produisent une grande partie des accidents. Il convient donc de mieux motiver les collectivités locales et, probablement, de revoir le système d'incitation financière actuel, qui date déjà de plusieurs années. Je pense notamment à l'opération tendant à réduire le nombre d'accidents de 10 p. 100, laquelle a probablement produit l'essentiel de ses effets.

En ce qui concerne le réseau national, il faut, quelles que soient les péripéties financières à venir, que l'Etat s'engage à appliquer le programme prévu quant aux autoroutes, aux voies rapides et aux points noirs. Ce programme est convenable et il montre, puisqu'un effort sérieux avait été consenti par le précédent gouvernement, qu'il ne s'agit pas d'un problème politique, mais d'un véritable problème de société.

Enfin, il convient, au-delà des travaux routiers *stricto sensu*, de faire œuvre d'imagination pour mieux gérer ce réseau routier. Ainsi la signalisation le jour, la nuit surtout, et encore plus par temps de pluie, est par exemple essentielle et elle ne coûte pas très cher.

Je veux ensuite insister sur l'éducation du conducteur, qui constitue une œuvre de longue haleine. Il est indispensable de l'engager à la base, c'est-à-dire à tous les niveaux du système scolaire, non seulement en apprenant aux enfants les règles du code de la route, ce qui est important, mais en leur faisant apprécier la notion de responsabilité envers les autres, ainsi que les conséquences pratiques des infractions au code de la route.

Voilà un nouvel espace d'instruction civique à explorer, ce qui aura un effet certain, puisque les jeunes conducteurs apportent - hélas ! - un lourd tribut aux accidents de la route.

Enfin le Parlement doit être saisi de l'ensemble des mesures législatives ou réglementaires que vous envisagez. C'est dans cet esprit que, dans la droite ligne des engagements pris à plusieurs reprises par le Premier ministre et par vous-même, j'avais présenté un amendement prévoyant le dépôt d'une loi de programme, lequel a été adopté. Mais cette disposition a été supprimée par le Sénat et il faut le regretter.

Je me réjouis donc d'autant plus que la commission l'ait rétabli et je souhaite que cet amendement recueille votre accord.

Au-delà des mesures répressives, cela devrait permettre de recenser toutes les mesures positives et concerner tout l'environnement favorable à la sécurité routière. En effet, nous

savons, vous aussi monsieur le ministre, que c'est par un large faisceau diversifié de dispositions concernant à la fois les infrastructures, le conducteur et le véhicule que notre pays obtiendra des avancées significatives en matière de sécurité routière.

Le grand débat qui aura lieu à cette occasion présentera deux avantages : il constituera l'occasion d'une fructueuse concertation entre le Gouvernement et le Parlement et il contribuera à la sensibilisation de l'opinion, que vous recherchez à juste titre et qui est essentielle.

Nous avons tous la volonté - je tiens à le rappeler - d'améliorer la sécurité routière, car c'est une impérieuse nécessité pour notre pays. Cette tâche dépasse les mesures ponctuelles pour se situer dans un projet social et culturel, ainsi que l'a justement rappelé le rapport Giraudet. Voilà une grande ambition nationale à laquelle il faut associer toute la nation, notamment les élus.

C'est donc dans un esprit qui n'est pas défavorable au principe que le groupe U.D.F. aborde cette seconde et dernière lecture. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union du centre.)*

M. le président. La parole est à M. Pierre Lequiller, pour cinq minutes.

M. Pierre Lequiller. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'U.D.F. a une position claire depuis le début de ce projet de loi : nous sommes pour le permis à points ; nous sommes contre le fait que la suppression du permis de conduire soit prononcée par l'autorité administrative ; nous sommes pour que ce permis à points soit étudié dans le cadre d'une loi de programme comprenant tous les aspects préventifs indispensables.

Nous sommes pour le permis à points parce que le nombre des accidents est inacceptable en France et qu'il faut faire en sorte de modifier le comportement du conducteur. Le permis à points a fait ses preuves dans d'autres pays. Il fait incontestablement partie des moyens permettant de diminuer le nombre des accidents et notamment des accidents mortels. Mais il ne faut pas pour autant tomber dans un autre excès : bafouer le principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs judiciaire et administratif et éviter, comme vous le souhaitez, messieurs les ministres, l'intervention de l'autorité judiciaire.

Vous avez tort de vous opposer à la judiciarisation du processus. Parlons clair : tout montre que sans la discipline de vote que vous demandez aux députés socialistes, nous serions parvenus à un accord général sur ce texte.

M. Serge Charles. Eh oui !

M. Pierre Lequiller. Je rappelle en effet que la commission des lois de l'Assemblée s'était prononcée pour cette judiciarisation. Je rappelle qu'en commission mixte paritaire, M. Dreyfus-Schmidt, sénateur socialiste, s'est prononcé pour. Je rappelle qu'en première lecture, à l'Assemblée nationale, nous avions entendu plusieurs plaidoyers, dont l'un de M. Forni qui allait lui aussi dans ce sens.

Tout revient à savoir faire la différence entre le chauffard criminel par les risques qu'il prend, par exemple en état d'ébriété, et le conducteur à qui il arrive de faire des erreurs. D'après le système envisagé par le Gouvernement, vous mettez ces deux hommes sur le même plan et vous empêchez le second de pouvoir se défendre devant le juge.

L'automatisme de la procédure selon laquelle, contre les principes que vous défendez sur d'autres textes, la suppression est prononcée par l'autorité administrative, n'ajoute rien à l'efficacité du procédé.

En effet, dans les cas graves qui nous préoccupent, il existe la procédure d'urgence qui permet de faire intervenir le juge dans des délais extrêmement rapides.

Vous recherchez l'effet d'annonce, mais vous ne pensez pas aux injustices que vous risquez d'entraîner. La suppression du permis de conduire est une peine qui pourra être dramatique pour certains qui pourront perdre de ce fait leur travail et voir leurs conditions de vie profondément transformées. Qu'on le fasse à l'encontre des chauffards criminels, je suis cent fois pour, qu'on ne permette pas au conducteur qui a fait des erreurs de conduite de se défendre devant le juge, c'est totalement contraire aux principes de notre démocratie.

C'est dans le même esprit que nous demandons la réduction à six mois du délai de retrait de permis. Vous vous inspirez d'exemples étrangers. Allez jusqu'au bout de votre démarche ! En République fédérale d'Allemagne, aux Etats-Unis, au Royaume-Uni, c'est le juge qui prononce la suppression du permis.

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

M. Pierre Lequiller. Je souhaite que l'on vote ce texte qui n'est pas politique, non pas en fonction de mots d'ordre, mais, en notre âme et conscience, en fonction des principes qui régissent notre démocratie. Nous aurons alors voté un bon texte qui sera objet de consensus à la fois des différentes formations politiques et des deux assemblées. Dans le cas contraire, le texte sera inévitablement source d'arbitraire et d'injustice.

Enfin nous souhaitons, mon collègue Fèvre l'a dit, que la politique de sécurité routière soit étudiée globalement. C'est pourquoi, nous maintenons l'amendement qui avait été présenté en première lecture par M. Fèvre et qui a, de nouveau, reçu l'aval de la commission des lois.

En effet, le permis à points ne sera mis en place qu'au plus tôt dans deux ans. Il faut que, parallèlement, toutes les mesures de prévention et d'éducation aient été étudiées.

La position de l'U.D.F., comme vous le constataz, n'est motivée que par le bon sens et sous-tendue par aucune autre considération que celle de l'intérêt général. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union du centre.)*

M. le président. La parole à M. Jean-Yves Chamard pour cinq minutes.

M. Jean-Yves Chamard. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous reprenons en deuxième lecture un texte important, sur un problème de société qui a retenu l'intérêt du public, comme vous avez pu le constater dans vos circonscriptions. Nous avons en effet tous été l'objet de nombreuses démarches. J'ai eu l'occasion de tenir deux réunions publiques et, à chaque fois, j'ai eu beaucoup de...

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

M. Jean-Yves Chamard. ... concitoyens.
Succès ? C'était le vôtre, le mien.

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

M. Jean-Yves Chamard. Le nôtre ! En tout cas tout le monde était intéressé.

Ce qui doit être clair et ce qui doit peut-être nous réunir, c'est que la démarche doit être pédagogique : responsabiliser le conducteur et l'inciter à mieux respecter le code de la route.

Pour cela, il faut d'abord que les sanctions soient progressives. Sur ce point, monsieur le ministre, mes chers collègues socialistes, je n'arrive pas à comprendre votre obstination à vouloir un permis à six points.

Faisons un calcul simple sur la base du projet initial : en cas de délit, on enlève la moitié des points - pourquoi pas ? On en discutera tout à l'heure ; dans le cas moins grave d'une simple contravention, on en retire un tiers. Un tiers de six étant égal à deux, vous n'avez que deux possibilités : on enlève ou un, ou deux points. Ce n'est pas pédagogique parce que pour une petite contravention, par exemple un feu orange un peu rouge, vous allez enlever quoi ? Zéro point ? Dès lors le permis à points ne joue pas le rôle que nous en attendions. Un point ? C'est beaucoup.

Si vous retenez le permis à douze points, le tiers étant égal à quatre, vous aurez quatre possibilités : on retire ou un, ou deux ou, trois, ou quatre points.

Et alors ce caractère pédagogique que nous souhaitons tous pourra avoir une certaine validité.

Je vous fais remarquer, monsieur le ministre, que cela correspond en outre au nombre de points adoptés dans la plupart des pays européens. Si vous avez écouté les orateurs qui

viennent de s'exprimer, vous aurez constaté que, comme au Sénat, il y a ici une majorité pour douze points. Peut-être, monsieur le rapporteur, retirerez-vous votre amendement, sinon nous voterons, mais ce serait dommage, car nous pouvons nous entendre sur ce point.

Le bâton ? Oui ! Il en faut de temps en temps : c'est le retrait de points. Il faut aussi, de temps en temps, la carotte. Je pense qu'on pourrait imaginer un système, comme pour les assurances, avec bonus et malus. Le malus, c'est le retrait de points.

Je vous ferai une proposition sous forme d'amendement. Lorsqu'un conducteur n'a eu aucune contravention pendant trois ans, je vous propose de lui rajouter un sixième du total des points - douze au départ - c'est-à-dire deux points ; avec bien sûr un plafond, comme pour un bonus.

Il est intéressant d'attirer dès le départ l'attention du conducteur sur l'importance du respect du code de la route sans avoir à attendre le premier retrait.

Troisième point, monsieur le ministre, nous avons eu un long débat sur l'éthylotest. Vous nous aviez dit que c'était techniquement impossible.

Ma circonscription est siège d'une université ; j'ai vu des ingénieurs, des chercheurs. La réponse est unanime. Si nous exigeons, à partir d'une date qu'il nous appartiendrait de déterminer, un éthylotest dans chaque voiture neuve, dès lors que le marché est important, les crédits qu'on appelle de recherche-développement dégagés pour créer le produit permettent, en trois ans au maximum d'aboutir à un produit grand public fiable, sans conteste possible.

Je n'arrive pas à comprendre, dans la mesure où l'on sait très bien que l'éthylisme est une cause importante des accidents, notamment mortels, que vous ne vouliez pas - je reprends votre expression - « courir le risque ». Il faut quelquefois courir des risques, et celui-là est bien peu important. Le fait de pouvoir connaître avant de prendre sa voiture si l'on a 0,4, 0,8 ou 1,2 gramme d'alcool dans le sang, est la meilleure des pédagogies.

Demier point, la superposition de deux législations. Il y a dans l'opinion une majorité assez large pour reconnaître que ce permis à points est une formule plutôt intelligente, à condition qu'il ne soit pas trop répressif, mais tout le monde est persuadé qu'il ne se superpose pas au retrait administratif, par le préfet. Il est vrai qu'on ne peut pas supprimer purement et simplement sans remplacer. On ne va pas laisser repartir celui qui a été arrêté avec trois grammes d'alcool dans le sang. Pour obliger la législation à évoluer, il n'est de meilleure manière que de décider qu'à compter de telle date la législation antérieure ne s'applique plus. Mais laisser croire ou laisser penser qu'on pourrait avoir à la fois le retrait judiciaire, qui sera maintenu de toute façon, le retrait administratif par le préfet et la suppression de points ne répond ni à ce qui est souhaitable ni, j'en suis convaincu, à ce que vous souhaitez.

En conclusion, je souhaite vivement que vous teniez compte de ces différentes propositions comme de celles qui ont été exprimées par mes collègues, fruits d'un dialogue sur le terrain. Il serait grave et vraiment dommage d'élaborer un projet qui serait purement répressif et qui n'aurait pas l'accord général que l'on peut espérer sur un sujet de ce genre. Ce projet doit être pédagogique, je l'ai dit, et certains amendements qui reviennent sur des propositions du Sénat n'ont pas vraiment ce caractère. C'est dommage !

Enfin, monsieur le ministre, n'oubliez pas que les accidents n'ont pas pour seule cause la mauvaise conduite des automobilistes ; l'état des routes, le programme autoroutier, la sécurité des véhicules sont autant d'éléments fondamentaux de la diminution, que nous souhaitons tous, du nombre d'accidents, du nombre de tués sur les routes. Mais évidemment, il faut que ce soit une priorité du Gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union du centre.)*

M. le président. La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi pour lesquels les deux assemblées du Parlement n'ont pu parvenir à un texte identique est de droit dans le texte du Sénat.

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

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Mesdames, messieurs les députés, au début du mois de mai, nous avons débattu devant votre assemblée le projet de loi que le Gouvernement a élaboré pour mettre en œuvre les dispositions législatives de son programme d'action pour améliorer la sécurité routière. Je ne reviendrai pas aujourd'hui sur les motivations qui ont amené le Gouvernement à élaborer ce projet. M. Georges Sarre et moi-même l'avons longuement fait le 10 mai dernier. Je tiens simplement à vous rappeler que, depuis 1984, nous faisons le constat que la longue série de mesures adoptées depuis 1972 et que les efforts techniques faits tant sur le réseau que sur les véhicules ont pratiquement donné leur plein effet alors que l'augmentation continue du trafic et des vitesses moyennes pratiquées depuis 1978 annule dans un premier temps les effets des mesures nombreuses que le Gouvernement a pu prendre ces dernières années et risque de provoquer une nouvelle augmentation du nombre des victimes de la route.

L'ambition du Gouvernement, vous le savez, partagée, j'en suis certain, par votre assemblée, est de donner un nouvel élan à l'amélioration de la sécurité routière. Cela passe, je vous l'ai dit au cours des débats qui ont eu lieu lors de la première lecture de ce texte, par une action qui permette de modifier le comportement des conducteurs, en particulier sur les trois facteurs dont tout le monde reconnaît aujourd'hui l'importance : la vitesse, l'alcoolémie, le port de la ceinture de sécurité pour les automobilistes ou du casque pour les motocyclistes.

Au cours de cette séance, nous avons eu un débat long et fructueux que je résumerai en trois points pour ne plus vous parler aujourd'hui des sujets sur lesquels une sorte d'accord s'est dégagé rapidement : le premier est la nécessité d'une politique globale qui ne soit pas seulement répressive - cela a été dit par bon nombre d'intervenants aujourd'hui même ; le deuxième a trait aux modalités de mise en œuvre du permis à points dont chacun s'accorde aujourd'hui à reconnaître la nécessité ; le troisième a trait au maintien du dispositif actuel de sanction quand sera mis en œuvre le permis à points, en tout cas dans la période qui nous conduit jusque-là.

Nous avons longuement débattu ces trois points et nous étions, à quelques détails près, parvenus à un accord qui pouvait satisfaire le Gouvernement et votre assemblée.

Au Sénat, c'est exactement sur les mêmes sujets qu'a porté l'essentiel du débat. Je tiens tout d'abord à dire que la discussion au Sénat a été, elle aussi, très riche et a permis d'améliorer notre texte comme l'Assemblée avait eu l'occasion de le faire en première lecture. Par contre, un accord avec la Haute assemblée n'a pu intervenir sur les conditions de mise en œuvre du permis à points. Si le Sénat a considéré que la perte de points pouvait résulter de manière automatique de certaines contraventions, les moins graves, il a adopté un texte qui fait de la perte de points pour les autres infractions, en particulier les délits, une peine accessoire consécutive à une condamnation. Le Gouvernement ne peut accepter une telle proposition.

Tout d'abord, le projet du Gouvernement a été conçu dans un objectif essentiellement pédagogique ; je l'ai déjà dit, je le répète. Il vise, je vous le rappelle, à donner un avertissement qui n'ait aucune conséquence *a priori*, mais qui ne soit pas non plus de pure forme, au très grand nombre des automobilistes qui commettent une infraction isolée. Il vise aussi à réprimer très fortement le petit nombre des conducteurs qui sont, eux, coutumiers de l'infraction et qui, par leur comportement, mettent en péril la sécurité des autres automobilistes et, par leur exemple, découragent ceux qui acceptent d'avoir un comportement moins égoïste au volant, en particulier en modifiant leur vitesse, quelle que soit leur capacité physique ou la performance de leur véhicule. L'équilibre d'un tel projet, vous le comprenez bien, repose sur la dissuasion que représente l'annulation du permis des conducteurs multirécidivistes. La sanction effective, l'annulation du permis, ne concernera qu'un petit nombre de conducteurs pour garder au dispositif son caractère pédagogique. L'effet de dissuasion ne sera donc acquis que si le contrevenant récidiviste a la certitude que le mécanisme jouera.

Nous avons tous le souci de protéger les libertés individuelles. Le Gouvernement partage cette préoccupation. C'est la raison pour laquelle il a construit ce projet de telle sorte que la réalité des infractions soit toujours décidée par un juge ou par le contrevenant lui-même quand il paie une amende forfaitaire dans le cadre des procédures judiciaires existantes qui garantissent tous les droits de la défense. Chacun aura toute possibilité de faire valoir son point de vue s'il estime ne pas être coupable de l'infraction qui lui est reprochée. Il connaîtra en outre - et c'est un des apports de votre assemblée que le Sénat a complété - l'enjeu que représente pour lui la reconnaissance de la réalité d'une infraction.

Le système que vous propose le Gouvernement garantira ainsi parfaitement les libertés de la défense pour ce qui concerne le fait générateur du retrait de points.

Le Gouvernement a voulu aussi que l'automobiliste puisse revaloriser lui-même son capital de points s'il suit une formation spécifique ou s'il adopte une conduite particulièrement prudente. Le projet, vous l'avez noté, prévoit un décompte de points suffisamment progressif pour que cette faculté puisse toujours s'exercer. Nous maintenons qu'un nombre de points égal à six est suffisant.

Votre assemblée a, en outre, prévu une information spécifique à caractère pédagogique quand le retrait de points est effectif pour que cette faculté de gestion du capital de points puisse pleinement s'exercer. D'un bout à l'autre de la chaîne, la garantie des justiciables me paraît donc assurée.

M. Gréizard, rapporteur au nom de votre commission des lois, vous propose des amendements au texte du Sénat qui permettent de revenir aux dispositions initiales adoptées par votre assemblée. Je souhaite que vous puissiez confirmer aujourd'hui cette démarche qui conduit à un texte qui correspond aux objectifs du Gouvernement.

Le Gouvernement vous proposera également d'apporter à ce texte quelques modifications.

La première a trait à l'article 19 qui prévoit qu'un projet de loi de programme soit examiné par le Parlement à l'automne. Je vous ai longuement dit combien j'étais désireux d'un débat de fond sur la sécurité routière dans cette enceinte. Je ne pense pas cependant que l'examen d'un projet de loi de programme soit la bonne introduction d'un tel débat, outre le fait qu'il s'agirait d'une injonction au Gouvernement comme le Sénat en a convenu.

La deuxième a trait à l'article 10 *ter* nouveau du texte adopté par le Sénat, qui prévoit qu'un conducteur qui aura vu son permis annulé dans le cadre de procédure aujourd'hui en vigueur, articles 319 et 320 du code pénal, ne pourra pas le repasser avant dix ans. Nous touchons ici à l'alcoolémie, domaine où la volonté de guérison du malade est essentielle. Ce délai me paraît beaucoup trop long pour ceux qui voudraient guérir. Votre commission propose de limiter l'application de cette disposition aux seuls cas d'homicide involontaire. Le délai de six ans, prévu par la procédure actuelle me paraissait bien suffisant. Mais sur ce point qui relève pleinement de l'appréciation de la justesse des peines, nous nous en remettons à la sagesse de votre assemblée.

Le troisième point, par contre, me paraît essentiel et concerne, dans le mécanisme du permis à points, le délai pendant lequel un conducteur qui aura perdu tous ses points et aura vu son permis annulé, ne pourra pas repasser son permis.

Le Gouvernement a estimé que ce délai, pour frapper les esprits, devait être d'un an. Les deux assemblées ont préféré six mois. Nous estimons qu'un délai de six mois n'a ni un caractère suffisamment fort ni un caractère suffisamment symbolique pour ne pas altérer le caractère dissuasif du projet de loi. Je vous demanderai donc, dans l'intérêt de la sécurité de nos usagers, de revenir au délai d'un an proposé initialement par le Gouvernement.

Le projet de loi que le Gouvernement vous a soumis comprenait un large éventail de mesures. La perception immédiate des amendes concernera un grand nombre d'infractions légères et allégera de fait la sanction. L'annulation du permis des conducteurs qui conduisent en étant sous le coup d'une suspension du permis est une sanction lourde qui frappera durement les conducteurs peu nombreux qui ignorent délibérément la loi.

Mis à part les dispositions relatives au permis à points, les deux assemblées ont exprimé un point de vue identique qui traduit la volonté unanime des responsables politiques de ce

pays d'améliorer, comme l'a demandé, comme l'a souhaité le Président de la République, François Mitterrand, la sécurité routière.

Ce même consensus n'a pu se faire sur le mécanisme du permis à points. C'est une forme originale de sanction qui met d'abord l'auteur de l'infraction devant ses responsabilités. Le Gouvernement prodiguera les efforts qu'il faut pour convaincre le Sénat de l'intérêt que la sécurité routière trouvera dans cette approche plus pédagogique des sanctions.

Mais vous adopterez ce soir, je l'espère, un texte qui devrait faire l'objet du plus grand consensus pour que son efficacité soit la plus grande possible. Cet accord que nous appelons de nos vœux ne sera pas un accord de circonstances, mais le fruit d'un débat approfondi et parfois passionné que nous avons eu en première lecture et qui se prolonge aujourd'hui. Il traduira la volonté d'action des pouvoirs publics et de votre assemblée pour améliorer la sécurité routière.

La formation, l'information, la prévention, la suppression des points noirs, l'entretien des véhicules - que sais-je encore ? - c'est sur tous les terrains qu'il nous faut agir. Ce texte n'est pas la solution aux problèmes de sécurité routière, mais il est évident que, s'il est adopté conformément aux dispositions que je viens de rappeler et que beaucoup d'intervenants ont évoquées, il sera une œuvre utile et non, monsieur Charles, un alibi comme vous paraissiez le craindre.

Merci de votre attention. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Nous commençons maintenant l'examen des articles.

Les articles 1^{er} à 9 ont été votés conformes par le Sénat.

Article 10

M. le président. « Art. 10. - Il est inséré, au titre V du code de la route, les articles L. 11 et L. 11-1 à L. 11-7 ainsi rédigés :

« Art. L. 11. - Le permis de conduire exigible pour la conduite des véhicules automobiles terrestres à moteur est affecté d'un nombre de douze points ;

« Le permis de conduire comporte trois épreuves qui sont :

« - l'épreuve de code de la route ;

« - l'épreuve de conduite ;

« - l'épreuve de secourisme et des gestes de survie.

« Art. L. 11-1. - Le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit de plein droit d'un point ou de deux points lorsque la réalité de l'une des contraventions en matière de police de la circulation routière susceptible de faire l'objet du versement d'une amende forfaitaire est établie par son paiement.

« Il peut être réduit à titre de peine complémentaire par le tribunal statuant sur un des délits prévus par les articles L. 1^{er} à L. 4, L. 7, L. 9 et L. 19 du code de la route ou un délit d'homicide ou blessures involontaires commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur ou une contravention en matière de police de la circulation routière.

« Lorsque le nombre de points devient nul, le permis perd sa validité.

« La réalité de ces infractions est établie par le paiement d'une amende forfaitaire ou par une condamnation devenue définitive.

« Le contrevenant est dûment informé que le paiement de l'amende entraîne reconnaissance de la réalité de l'infraction et par-là même réduction de son nombre de points.

« Art. L. 11-2. - Dans le cas où plusieurs contraventions mentionnées au premier alinéa de l'article L. 11-1 sont commises simultanément, les pertes de points qu'elles entraînent de plein droit se cumulent dans la limite de six points.

« Art. L. 11-3. - Lorsque l'intéressé est avisé qu'une des infractions mentionnées à l'article L. 11-1 a été relevée à son encontre, il est informé de la perte de points qu'il est susceptible d'encourir. En cas de versement immédiat de l'amende forfaitaire entraînant perte de points, l'agent verbalisateur informe le contrevenant de l'existence d'un traitement automatisé et de la possibilité pour lui d'exercer le droit d'accès. Cette mention figure sur le formulaire de contravention.

« Art. L. 11-4. - *Non modifié.*

« Art. L. 11-5. - En cas de perte totale des points, l'intéressé reçoit de l'autorité administrative l'injonction de remettre son permis de conduire au préfet de son département de résidence et perd, dans le délai d'un mois à compter de cette injonction, le droit de conduire un véhicule.

« Il ne peut solliciter un nouveau permis de conduire avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de remise de son permis au préfet et sous réserve qu'il soit reconnu apte après un examen médical et psychotechnique effectué à ses frais.

« Art. L. 11-6. - Si le titulaire d'un permis de conduire n'a pas commis, dans le délai de deux ans à compter de la date à laquelle la dernière condamnation est devenue définitive ou du paiement de la dernière amende forfaitaire, une nouvelle infraction sanctionnée d'un retrait de points, son permis est à nouveau affecté du nombre de points initial.

« Le titulaire du permis de conduire peut obtenir la reconstitution partielle de son nombre de points initial s'il se soumet à une formation spécifique devant comprendre obligatoirement un programme de sensibilisation aux causes et aux conséquences des accidents de la route.

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

« Les informations relatives au nombre de points détenus par le titulaire d'un permis de conduire ne peuvent être collectées que par les autorités administratives et judiciaires qui doivent en connaître, à l'exclusion des employeurs, assureurs et toutes autres personnes physiques ou morales.

« Toute infraction aux dispositions de l'alinéa précédent sera punie par les peines prévues à l'article 42 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. La divulgation des mêmes informations à des tiers non autorisés sera punie des peines prévues à l'article 43 de ladite loi.

« Art. L. 11-7. - Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application des articles L. 11 à L. 11-6 et notamment les contraventions pouvant donner lieu au versement d'une amende forfaitaire entraînant de plein droit perte de points, les modalités de l'information prévue à l'article L. 11-3 ainsi que celles du retrait de points et de la formation spécifique prévue à l'article L. 11-6. »

M. Gréizard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Après les mots : "d'un nombre", rédiger ainsi la fin du texte proposé pour l'article L. 11 du code de la route : "de points. Le nombre de ces points est réduit de plein droit si le titulaire du permis a commis l'une des infractions visées à l'article L. 11-1. Lorsque le nombre de points devient nul, le permis perd sa validité. »

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

« Au début de l'amendement n° 1, après les mots : "de points", insérer les mots : "qui ne peut être inférieur à douze". »

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

M. Léo Gréizard, rapporteur. Cet amendement reprend, pour l'article L. 11 du code de la route, le texte adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, qui pose le principe du permis de conduire à points, sans pour autant le détailler, le nombre de points étant réduit de plein droit en cas de commission de certaines infractions.

Le Sénat a supprimé cette référence à la réduction de plein droit des points. Par ailleurs, il a fixé à douze le nombre de points, alors que cette disposition est du domaine réglementaire. J'ajoute que la fixation d'un nombre de points élevé risquerait d'inciter à sanctionner des contraventions légères, voire banales, ce qui n'est pas dans les intentions du Gouvernement.

Le Sénat a adopté une autre disposition de caractère réglementaire, qui consiste à créer une troisième épreuve du permis de conduire consacrée au secourisme. Si l'idée d'introduire dans l'épreuve théorique des notions adaptées de secourisme peut être approuvée, il est excessif de créer une

troisième épreuve du permis de conduire. Le rapporteur et la commission n'ont pas en tout cas approuvé l'insertion de telles dispositions réglementaires dans le projet de loi.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux. Le Gouvernement suit la commission.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard, pour soutenir le sous-amendement n° 25.

M. Jean-Yves Chamard. Auriez-vous, monsieur le ministre, raison seul contre tous, puisque, comme je l'ai indiqué, dans aucun pays européen il n'y a de permis à six points ?

J'espère avoir été convaincant vis-à-vis de mes collègues socialistes en leur expliquant qu'il faut une marge de manœuvre, non pas d'un ou deux points, mais de un à quatre points. Le Sénat, dans la très grande majorité de ses composantes, a voté le permis à douze points. J'aimerais qu'à notre tour nous le votions à l'unanimité.

La réduction de plein droit du nombre de points s'inscrit dans la logique interne du dispositif, logique que nous adoptons. Mais encore une fois, nous serions heureux que les douze points soient maintenus à l'unanimité. On ne peut pas le dire tel quel dans la loi, car c'est du domaine réglementaire. Par conséquent, nous proposons d'indiquer que le nombre de points ne peut être inférieur à douze, à charge pour le décret dont il sera question ultérieurement de préciser s'il sera de douze ou plus. Ce doit être de toute façon un multiple de six, compte tenu de la réduction par tiers ou par moitié dont j'ai parlé à la tribune.

Je crois, chers collègues socialistes, que tout le reste de l'hémicycle est convaincu, mais j'aimerais vous convaincre, vous aussi, que la vertu pédagogique du texte que vient d'évoquer à l'instant le ministre ne permet pas de rester à six points.

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

M. Léo Gréizard, rapporteur. Ce sous-amendement n'a pas été examiné par la commission, mais il paraît contraire à ses décisions.

Quant au sous-amendement n° 18 du même auteur...

M. Jean-Yves Chamard. Il a été retiré !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Rejet, monsieur le président !

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

Je suis saisi par le groupe du Rassemblement pour la République d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

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

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	577
Nombre de suffrages exprimés	577
Majorité absolue	289
Pour l'adoption	298
Contre	279

L'Assemblée nationale a adopté.

Je mets aux voix l'amendement n° 1, modifié par le sous-amendement n° 25.

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

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

« Substituer aux trois premiers alinéas du texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route les alinéas suivants :

« Art. L. 11-1. - Le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit de plein droit lorsqu'est établie la réalité de l'une des infractions suivantes :

« a) Infractions prévues par les articles L. 1^{er} à L. 4, L. 7, L. 9 et L. 19 du présent code ;

« b) Infractions d'homicide ou blessures involontaires commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule automobile terrestre à moteur ;

« c) Contraventions en matière de police de la circulation routière susceptibles de mettre en danger la sécurité des personnes, limitativement énumérées. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézard, rapporteur. Cet amendement, adopté par la commission, tend à revenir, pour l'article L. 11-1 du code de la route, au texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, il s'agit de revenir au caractère automatique de la perte de points une fois que le conducteur a été condamné ou qu'il a payé l'amende forfaitaire. C'est, comme M. Delebarre l'indiquait il y a un instant, une disposition clé pour l'efficacité du système ; le caractère dissuasif provient du caractère inéluctable de la perte de points.

C'est pourquoi le Gouvernement est favorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 14 et 3, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 14, présenté par M. Gouhier et les membres du groupe communiste et apparenté, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article L. 11-2 du code de la route :

« Art. L. 11-2. - Les conducteurs professionnels salariés qui peuvent justifier devant les juges de l'obligation d'utiliser un véhicule pour l'exercice de leur activité bénéficient d'un capital de points initial doublé.

« Lorsque l'un des délits prévus à l'article L. 11-1 est établi, la perte de points est égale au quart du nombre de points initial.

« Pour les contraventions, la perte de points est, au plus, égale au sixième de ce nombre.

« Dans le cas où plusieurs infractions prévues à l'article L. 11-1 sont commises simultanément, les pertes de points qu'elles entraînent se cumulent dans les limites suivantes :

« - pour plusieurs contraventions, au quart du nombre de points initial ;

« - pour plusieurs infractions dont au moins un délit, au tiers du nombre de points initial. »

L'amendement n° 3, présenté par M. Grézard, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article L. 11-2 du code de la route :

« Art. L. 11-2. - Lorsque l'un des délits prévus à l'article L. 11-1 est établi, la perte de points est égale à la moitié du nombre de points initial.

« Pour les contraventions, la perte de points est, au plus, égale au tiers de ce nombre.

« Dans le cas où plusieurs infractions prévues par le présent article sont commises simultanément, les pertes de points qu'elles entraînent se cumulent dans les limites suivantes :

« - pour plusieurs contraventions, la moitié du nombre de points initial ;

« - pour plusieurs infractions, dont au moins un délit, les deux tiers du nombre de points initial. »

Sur cet amendement, je suis saisi par M. Fèvre de deux sous-amendements, n°s 23 et 24.

Le sous-amendement n° 23 est ainsi libellé :

« Dans le premier alinéa de l'amendement n° 3, substituer aux mots : "à la moitié", les mots : "au tiers". »

Le sous-amendement n° 24 est ainsi libellé :

« Après les mots : "est égale", rédiger ainsi la fin du deuxième alinéa de l'amendement n° 3 : "au quart du nombre de points initial". »

La parole est à M. Georges Hage, pour soutenir l'amendement n° 14.

M. Georges Hage. Nous voulons, par cet amendement, préserver autant que faire se peut, sinon autant que faire se doit, l'emploi du conducteur.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 14 ?

M. Léo Grézard, rapporteur. L'amendement n° 14 propose des dispositions contraires au choix effectué par la commission. Doubler le capital de points pour les conducteurs professionnels ne saurait être admis. On ne peut faire un code de la route différent pour les professionnels et pour les autres usagers.

L'amendement réduit en outre considérablement les pertes de points résultant d'infraction, ce qui ferait perdre au système son caractère dissuasif.

Il a donc été repoussé par la commission.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Hage, un des principes fondamentaux de notre droit est que la loi est la même pour tous...

M. Alain Bonnet. Heureusement !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. ... que l'on soit professionnel ou non, et j'ai du mal à suivre intellectuellement la position du groupe communiste sur cette question.

Le mécanisme du permis à points concerne, je viens de le dire, tous les conducteurs et s'appliquera à chacun d'eux dans les mêmes conditions.

C'est pourquoi le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 14.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3.

M. Léo Grézard, rapporteur. L'amendement n° 3, qui reprend le texte adopté par l'Assemblée nationale, est un amendement de conséquence du vote émis sur l'article L. 11-1 du code de la route.

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre, pour soutenir les sous-amendements n°s 23 et 24.

M. Charles Fèvre. A partir du moment où l'Assemblée a adopté le permis avec au minimum douze points, il serait incohérent de prévoir, pour un délit, une réduction de la moitié du nombre de points, et d'un tiers pour les contraventions.

C'est la raison pour laquelle, tenant compte du fait qu'en adoptant un permis à douze points, l'Assemblée a voulu assouplir quelque peu le dispositif, j'ai déposé ces deux sous-amendements, l'un prévoyant une perte du tiers des points au lieu de la moitié et l'autre d'une réduction du quart au lieu du tiers, ce qui me paraît cohérent avec l'objectif qu'a poursuivi l'Assemblée en votant le sous-amendement de M. Charnard.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux sous-amendements ?

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission ne les a pas examinés. Le rapporteur, à titre personnel, constate qu'ils assouplissent considérablement les dispositions de l'article L. 11-2 du code de la route, et que cet assouplissement est contraire à l'esprit des positions prises par la majorité de la commission.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, l'Assemblée avait déjà rejeté en première lecture des amendements analogues, car ils

ne permettraient l'annulation du permis de conduire qu'au bout de trois délits, trois homicides par exemple, au lieu de deux, comme le prévoit le projet du Gouvernement.

Considérant que ces sous-amendements affaibliraient le dispositif, je demande à l'Assemblée de les rejeter.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 23.
(*Le sous-amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 24.
(*Le sous-amendement n'est pas adopté.*)

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

M. le président. M. Grézar, rapporteur, a présenté un amendement, n° 4, ainsi libellé :

« Après les mots : "susceptible d'encourir", rédiger ainsi la fin du texte proposé pour l'article L. 11-3 du code de la route :

« de l'existence d'un traitement automatisé de ces points, et de la possibilité pour lui d'exercer le droit d'accès. Ces mentions figurent sur le formulaire qui lui est communiqué. »

« La perte de points est portée à la connaissance de l'intéressé par lettre simple quand elle est effective. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézar, rapporteur. Monsieur le président, mes chers collègues, cet amendement ne reprend pas exactement les dispositions qui avaient été initialement votées par l'Assemblée nationale. En effet, les modifications apportées par la Haute Assemblée, qui enrichissent l'article L. 11-3 du code de la route, ont conduit la commission à les retenir. Il s'agit en effet de répondre aux préoccupations qui se sont manifestées d'une nécessaire information des titulaires du permis de conduire en cas d'infraction.

Comme il l'avait fait en première lecture, le rapporteur propose que la perte de points soit portée à la connaissance de l'intéressé par lettre simple, alors que la commission des lois et l'Assemblée nationale avaient, en première lecture, exigé une lettre recommandée.

Cet amendement reprend donc partiellement les dispositions votées par le Sénat.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, le Gouvernement estime, comme la commission, que le conducteur doit être informé, dès le relevé de l'infraction, de l'existence d'un traitement automatisé des points et de son droit d'accès à ce traitement.

En outre, il est d'accord pour que la perte de points soit portée à la connaissance de l'intéressé par une lettre simple, ce qui est une formule rapide, sans formalité ni coût excessif. Une lettre simple ne peut en aucun cas pénaliser le contrevenant puisque, en cas de contestation, c'est à l'administration qu'il reviendra de faire la preuve que l'intéressé a bien eu connaissance de la perte effective de ses points.

Dans ces conditions, le Gouvernement suit la commission.

M. le président. La parole est à M. Serge Charles, contre l'amendement.

M. Serge Charles. Nous avons discuté longuement en première lecture de l'information du contrevenant et, si nous avons conclu qu'il était nécessaire de lui adresser non pas un lettre simple, mais une lettre recommandée, c'est parce que nous étions conscients qu'en certaines circonstances il pouvait être absent - en raison d'un voyage, par exemple - et ne pas avoir forcément connaissance de l'information qui lui était adressée.

Au-delà de l'objet de la discussion au Sénat, que je n'approuve pas forcément, j'aimerais, mes chers collègues, que nous soyons conscients qu'il peut y avoir des occasions où des obstacles interviendraient qui seraient susceptibles de nuire à l'information. C'est la première des attentions que nous devons avoir à l'égard du contrevenant. La lettre recom-

mandée m'apparaissait comme un des moyens susceptibles de ne pas prêter à discussion. Voilà les raisons qui avaient justifié la décision que nous avions prise en première lecture.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. MM. Lequiller, Francis Delattre et Fèvre ont présenté un amendement, n° 17, ainsi libellé :

« Après les mots : "des points", rédiger ainsi la fin du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route : "l'autorité administrative saisit le juge judiciaire qui se prononce, après avoir entendu l'intéressé, sur le retrait de son permis. Lorsque le tribunal ordonne le retrait du permis de conduire, l'intéressé reçoit de l'autorité administrative l'injonction de le remettre au préfet de son lieu de résidence et perd, dès ce moment, le droit de conduire un véhicule". »

La parole est à M. Pierre Lequiller.

M. Pierre Lequiller. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons déjà traité de cette affaire en première lecture.

Le Sénat a étudié un texte plus compliqué que celui que nous avons proposé, où l'intervention du juge judiciaire se faisait lors de chaque retrait important de points.

Nous proposons une solution intermédiaire entre celle qui a été proposée au Sénat et votre position.

J'insiste encore sur l'importance de l'intervention du juge judiciaire dans la procédure. J'en ai longuement parlé tout à l'heure. Nous pourrions nous mettre tous d'accord sur cette intervention, qui se fait dans les autres pays étrangers et qui permettrait de protéger le citoyen dans des conditions normales et démocratiques.

Je ne vois pas pourquoi, sur ce texte, vous ne voulez pas de cette intervention, alors que le Gouvernement a utilisé les mêmes arguments lorsqu'il a modifié la loi Pasqua.

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

M. Léo Grézar, rapporteur. La commission n'a pas souhaité retenir cet amendement, qui avait été repoussé en première lecture par l'Assemblée.

Le juge intervient pour les délits pouvant entraîner des retraits de points. La commission ne voit pas l'intérêt de rajouter une intervention du tribunal. Le permis de conduire étant une disposition administrative, l'intéressé remet le permis annulé au préfet de son lieu de résidence. Il n'y a pas besoin d'intervention judiciaire lorsque le capital de points est arrivé à zéro, ce qui entraîne la non-validité du permis.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Cet amendement, qui a déjà été examiné en première lecture - M. le rapporteur l'a rappelé - et rejeté par l'Assemblée, propose de recourir au juge pour annuler le permis de conduire en "fin de course" lorsque les points ont été perdus.

La judiciarisation remet en cause l'économie générale du système, qui vise à une sanction inéluctable.

Seule l'automatisme est dissuasive. Et nous touchons là au dispositif central du permis à points.

C'est pourquoi le Gouvernement ne peut que se prononcer pour le rejet.

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

M. Michel Sapin, président de la commission. Je ne voudrais pas que, sur ce sujet, nous aboutissions à un faux débat.

A mon avis, monsieur Lequiller, le texte donne satisfaction à votre préoccupation fondamentale.

Premièrement, ce n'est pas l'autorité administrative qui prononce le retrait de points ou le retrait de permis. L'autorité administrative constate que des décisions ont été prises par ailleurs et que ces décisions entraînent automatiquement la perte de points. Par conséquent, on ne substitue pas le pouvoir administratif au pouvoir judiciaire. L'administration disposera d'un ordinateur, qui fera les comptes. Elle constatera que, automatiquement, le nombre de points ayant diminué, on arrivera à un moment donné où il n'y en aura plus. Elle en tirera les conséquences en demandant au contrevenant de bien vouloir lui remettre son permis. Elle constate ; elle ne prononce pas.

Je dis cela parce que vous n'avez pas cessé, dans toutes vos interventions, de dire que c'est l'autorité administrative qui prononce le retrait du permis. Cela n'est pas vrai !

M. Pierre Lequiller. Je n'ai pas dit cela !

M. Michel Sapin, président de la commission. Ce sont les termes que vous avez utilisés à la tribune. Si ce ne sont pas les bons, tant mieux !

Deuxièmement, qui donc prononce ? Le seul qui prononce, c'est le juge. Et il le fait en connaissance de cause, c'est-à-dire en sachant quelles sont les conséquences du prononcé de la sanction. Lorsqu'un contrevenant est déféré devant le juge, c'est parce qu'il a commis une infraction si grave qu'il n'est pas redevable de l'amende forfaitaire ou parce que, étant redevable de l'amende forfaitaire, il la conteste. Le juge prononce alors une sanction. Au moment où il la prononce, il sait très bien que le prononcé de sa sanction aura une conséquence automatique en termes de perte de points.

Votre préoccupation est que le juge puisse appréhender l'ensemble du dossier du contrevenant à tous les moments de son "histoire", de façon qu'il prenne sa décision en connaissance de cause. Ce sera le cas, puisque, au moment où il sera en présence du contrevenant, il saura que celui-ci est en fin de processus et que prononcer la sanction aura pour conséquence d'annuler son permis. Il pourra apprécier l'ensemble du dossier lui-même, et, éventuellement, ne pas prononcer la sanction – ou prononcer une sanction inférieure au niveau qui entraînerait automatiquement l'annulation du permis de conduire.

Votre approche des choses est donc erronée par rapport à la réalité du processus judiciaire et administratif.

J'ajoute que le projet gouvernemental tient compte de votre souhait que le juge puisse apprécier les conséquences de sa propre décision sur la validité du permis, puisque chacun pourra se défendre devant le juge avec tous les moyens dont la défense dispose dans une démocratie comme la nôtre.

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

M. Pierre Lequiller. Je suis heureux que l'on ait un débat sur le fond, car, je le répète, il s'agit non d'un débat politique, mais d'un débat d'intérêt général. Il faut donc raisonner en fonction de l'intérêt général et non d'injonctions du Gouvernement.

Ce que vous dites, monsieur Sapin, est partiellement vrai. Lorsque, en « fin de course », un automobiliste sera arrêté sur la route et paiera son amende forfaitaire – laquelle sera d'un montant diminué s'il paie tout de suite – il n'aura pas conscience que ce paiement entraînera automatiquement une diminution de points. Le retrait de permis de conduire se fera alors sans intervention du juge.

Le seul moyen dont il disposera sera d'attaquer l'autorité administrative devant les tribunaux administratifs, ce qui sera extrêmement long. Son permis lui aura été retiré pendant un an – ou pendant six mois, comme nous le souhaitons et contrairement à ce que propose le Gouvernement.

C'est une affaire très importante : en incitant le conducteur à payer l'amende forfaitaire, on risque de le tromper, car il ne saura pas que ce paiement entraîne une peine beaucoup plus grave, qui est le retrait de permis.

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

M. Michel Sapin, président de la commission. Je vous remercie, monsieur le président, de me redonner la parole sur ce sujet, mais c'est, je crois, le seul point du projet qui donne vraiment lieu à discussion.

Si je comprends bien, monsieur Lequiller, vous acceptez mon raisonnement sauf sur un point : le paiement de l'amende forfaitaire.

M. Pierre Lequiller. Bien sûr !

M. Michel Sapin, président de la commission. Le juge sera saisi, sauf lorsqu'il y a paiement de l'amende forfaitaire.

Vous nous dites que, dans ce cas, le contrevenant ne saura pas quelles seront les conséquences du paiement de son amende. Cela aurait été vrai, monsieur Lequiller, si vous n'aviez pas, en première lecture, déposé un excellent amendement, que l'Assemblée a, je crois, adopté à l'unanimité.

Aux termes de cet amendement, le contrevenant est dûment informé que le paiement de l'amende entraîne reconnaissance de la réalité de l'infraction, et par là même réduction de son nombre de points.

Par conséquent, il saura de combien de points son permis risque d'être réduit. Et comme il saura très bien combien il en avait dans son portefeuille, il saura si le paiement de l'amende forfaitaire risque, ou non, d'entraîner une annulation de son permis.

C'est dire que, à tous les moments de la procédure, les droits de la défense seront préservés.

M. Pierre Lequiller. Monsieur le président, je demande la parole.

M. le président. Monsieur Lequiller, je pense que l'Assemblée est informée.

M. Pierre Lequiller. Pas totalement, monsieur le président !

M. le président. Je vous donne la parole, pour une dernière intervention sur cet amendement.

M. Pierre Lequiller. En dépit de l'amendement que j'ai déposé en première lecture...

M. Michel Sapin, président de la commission. ... et que nous avons adopté !

M. Pierre Lequiller. ... il y aura toujours quantité de gens qui paieront l'amende sans savoir que leur permis sera annulé. C'est un danger.

L'intervention du juge judiciaire est nécessaire. C'est d'ailleurs ce qui se passe dans tous les pays européens.

Je ne vois pas pourquoi on se bute là-dessus, alors que, j'en suis persuadé, ce n'est pas l'automatisme telle que vous l'envisagez qui améliorera l'efficacité. L'intervention du juge ne retirera rien à l'efficacité du système. Il y a des procédures d'urgence dans les cas graves, et il faut absolument que le juge intervienne dans ces processus.

M. le président. Je pense que l'Assemblée a maintenant épuisé le sujet.

Je mets aux voix l'amendement n° 17.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Gréard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 5, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route, supprimer les mots : „, dans le délai d'un mois à compter de cette injonction, „ »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Gréard, rapporteur. Cet amendement tend à supprimer une disposition adoptée par l'Assemblée nationale, et maintenue par le Sénat, reportant d'un mois à compter de l'injonction adressée par le préfet la perte du droit de conduire en cas de perte totale des points.

S'agissant d'une mesure qui intervient nécessairement après plusieurs infractions, ce report d'un mois n'a pas de justification.

En revanche, l'amendement ne rétablit pas la disposition du projet de loi initial selon laquelle la perte du droit de conduire interviendrait dès réception de l'injonction.

En conséquence, la commission a adopté le droit commun des suspensions qui s'appliquent. L'intéressé perdra le droit de conduire à la date de remise de son permis fixée par le préfet, ce qui, à l'évidence, lui donnera une marge de quelques jours.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement émet un avis favorable.

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

M. Charles Fèvre. La disposition adoptée par les deux assemblées résulte d'un amendement que j'avais déposé en première lecture et qui avait été adopté.

Prenons le cas où le préfet enverra un gendarme chez le contrevenant pour lui enjoindre de rendre son permis. Jusqu'à présent, il s'écoulait un certain temps avant que le permis ne soit retiré. Certes, on ignore quelles seront les instructions du Gouvernement. Mais, encore une fois, si le gendarme chargé de transmettre l'injonction du préfet demande

en même temps au conducteur de lui remettre son permis, le contrevenant ne disposera d'aucun délai pour « se retourner ». Or de nombreux conducteurs ont besoin de leur voiture pour aller à leur travail, ou pour exercer leur activité professionnelle. Et puis, il y a tous les ruraux, auxquels il faut laisser le temps de se retourner.

C'est la raison pour laquelle je demande à l'Assemblée de maintenir le texte qu'elle avait adopté en première lecture en ce qui concerne le délai dans lequel le permis sera annulé.

Le délai d'un mois est très modeste, et je ne vois pas pourquoi l'Assemblée ne persisterait pas dans son vote de première lecture.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5.

(L'amendement est adopté.)

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

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route, substituer aux mots : "de six mois", les mots : "d'un an". »

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le système du permis à points, tel qu'il est proposé, est en lui-même très progressif. On ne perd jamais tous les points d'un seul coup. Il est toujours possible de reconstituer son capital de points et, ainsi, d'éviter la sanction finale.

Cette sanction finale - annulation avec interdiction de repasser le permis avant un an - peut sembler sévère. Mais cette sévérité est la condition même du fonctionnement du système.

En effet, le permis à points touchera deux catégories de conducteurs.

Première catégorie : les conducteurs qui commettent des infractions graves de façon répétée. Ces conducteurs qui transgressent régulièrement les règles élémentaires de sécurité méritent effectivement d'être sanctionnés, et ils le seront de façon sévère avec le permis à points. On peut ainsi espérer que l'obligation de repasser le permis sera, pour certains d'entre eux, l'occasion d'une prise de conscience. Ces conducteurs seront quelques dizaines de milliers par an.

Seconde catégorie : les conducteurs qui commettent une infraction grave de temps à autre sans être pour autant de véritables chauffards. Pour ceux-là - et c'est l'intérêt - le capital de points sera « écorné », et le permis fragilisé. On espère que cette situation les incitera à tout faire pour reconstituer le capital initial et éviter la sanction finale. Ils pourront entreprendre une démarche volontaire de recyclage ou modifier leur comportement afin de rester trois ans sans commettre d'infraction grave.

Il est clair que, pour que ces conducteurs soient incités à une telle démarche - le but du permis à points est précisément d'infléchir en profondeur le comportement au volant de ceux qui transgressent les règles de sécurité -, il est indispensable que la sanction finale soit dissuasive, donc relativement sévère.

Enfin, le système proposé a le mérite d'une très grande simplicité. Il pourra donc être bien compris et connu des usagers.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission, après avoir examiné l'amendement déposé par le Gouvernement, ne l'a pas voté. En effet, le délai de six mois adopté par l'Assemblée nationale et le Sénat lui a paru suffisant. Par ailleurs, il ne met aucunement en cause l'économie générale du projet de loi.

La commission a souhaité ne pas revenir sur un point d'accord entre les deux assemblées.

M. le président. La parole est à M. Serge Charles, contre l'amendement.

M. Serge Charles. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez rappelé les dispositions qui justifient à vos yeux la présentation de cet amendement.

L'obligation de repasser le permis sera, dites-vous, pour certains conducteurs l'occasion d'une « prise de conscience ». Oui ! l'obligation de repasser le permis sera une prise de conscience. Mais c'est précisément parce que le fait de le repasser est en soi une disposition suffisante qu'il ne faut pas ajouter encore des délais qui sont insupportables.

Lorsque nous avons débattu en première lecture, nous étions tous conscients de cela. Il est, pour moi, assez difficilement compréhensible que le Gouvernement propose, en deuxième lecture, de revenir sur un amendement qui a été adopté aussi bien par l'Assemblée nationale que par le Sénat.

Un consensus s'était dégagé sur ce point. Nous étions tombés d'accord. Cela n'arrive pas si souvent. Alors, de grâce, monsieur le secrétaire d'Etat, ne le remettons pas en cause !

Nous sommes tombés d'accord pour admettre qu'on pouvait appliquer une sanction qui soit ressentie comme suffisamment sévère en soi, sans qu'il soit besoin d'ajouter quelque chose pour le plaisir de pénaliser. C'est cela qui est important !

Et si l'on devait envisager un retrait de plus de six mois, cela ne pourrait être, selon nous, que par décision judiciaire. Ce n'est pas le cas ici. Nous ne pouvons, bien sûr, qu'être opposés à cet amendement.

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

M. Charles Fèvre. Le délai de six mois est déjà suffisamment long car s'y ajoutera le laps de temps durant lequel le conducteur va repasser son permis. En outre, rien n'indique qu'il le réussira dès la première fois, car il n'est pas impossible de penser que l'inspecteur du permis de conduire sera plus dur avec ce conducteur qu'avec d'autres. Par conséquent, le délai de six mois peut, en fait, être de sept, huit ou neuf mois !

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

M. Georges Hage. Je suis de l'avis de ceux qui pensent que six mois suffisent. Ce délai permettra d'alerter le conducteur, de susciter chez lui des réflexions. Je suis sûr que si on soumettait ce problème à des analystes, pour ne pas dire à des psychanalystes, ceux-ci vous diraient que six mois suffisent, qu'un an créerait une sorte de traumatisme et que ce délai serait ressenti comme une vexation.

Je crois qu'en bonne pédagogie, il ne faut pas retenir le délai de douze mois, mais conserver celui de six mois. Je suis persuadé que ce problème vaudrait la peine de faire l'objet d'une consultation auprès des psychologues.

M. le président. Je vais donc mettre aux voix cet amendement du Gouvernement, qui me paraît « mal parti », monsieur le secrétaire d'Etat. (Sourires.)

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. On verra bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15.

Je suis saisi par le groupe Union pour la démocratie française et par le groupe du Rassemblement pour la République d'une demande de scrutin public.

M. Michel Sapin, président de la commission. C'est une volonté de consensus ! (Sourires.)

M. le président. Le scrutin est annoncé dans le Palais.

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

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	577
Nombre de suffrages exprimés	577
Majorité absolue	289
Pour l'adoption	0
Contre	577

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

L'amendement est rejeté à l'unanimité. (Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)

M. Chamard a présenté un amendement, n° 19, ainsi rédigé :

« Substituer au premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-6 du code de la route, les alinéas suivants :

« Pour toute période de trois ans pendant laquelle le titulaire d'un permis de conduire n'a pas commis d'infraction sanctionnée d'un retrait de points, le nombre de points est majoré d'un sixième du nombre de points initial, sans pouvoir dépasser une fois et demie ce nombre.

« Par dérogation à cette règle, si le nombre de points est inférieur au nombre de points initial, le permis est à nouveau affecté de ce nombre lorsque le titulaire du permis de conduire n'a pas commis d'infraction sanctionnée d'un retrait de points dans le délai de deux ans à compter de la date à laquelle la dernière condamnation est devenue définitive ou du paiement de la dernière amende forfaitaire. »

La parole est à M. Jean-Yves Chamard.

M. Jean-Yves Chamard. Cet amendement repose sur le système du bonus-malus, dont je parlais tout à l'heure.

Le deuxième alinéa de cet amendement n'est que la reprise du principe adopté en première lecture par l'Assemblée, et a pour objet de permettre de retrouver au bout de deux ans le nombre de points initial, soit douze points.

En revanche, le premier alinéa de cet amendement est nouveau. Une personne qui ne commettrait aucune infraction, non pendant deux ans, mais pendant trois ans, pourrait gagner, dans l'hypothèse d'un permis à douze points, un sixième de douze points, soit deux points supplémentaires. Toutefois, elle ne pourrait pas cumuler plus de six points supplémentaires, donc dépasser dix-huit points.

L'objectif de cet amendement est pédagogique : il faut certes sanctionner, mais il convient aussi d'encourager les conducteurs - même ceux qui n'ont jamais commis aucune infraction - à augmenter leur nombre de points. Ce système, qui est utilisé dans les assurances, a fait ses preuves.

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

M. Léo Gréard, rapporteur. La commission n'a pas examiné l'amendement de notre collègue Chamard. Je ferai toutefois remarquer, à titre personnel, la complexité mathématique de la rédaction de cet amendement.

Ensuite, si cet amendement était adopté, le conducteur, ou la conductrice, qui n'a jamais pris le volant une fois son permis passé - ce qui arrive parfois - se trouverait automatiquement créditée d'un nombre de points important sans l'avoir à aucun moment mérité.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement a un avis de bon sens !

M. Jean-Yves Chamard. Tout à l'heure, il a eu zéro avec son bon sens !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Eh oui ! Mais on peut avoir raison tout seul !

M. Jean-Yves Chamard. Zéro voix, ce n'est même pas être tout seul !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Cela arrive. Mais nous sommes tout de même quelques uns au Gouvernement !

M. Michel Sapin, président de la commission. Ce n'est pas comme sous la IV^e République, monsieur Chamard, le Gouvernement ne vote pas !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Il est normal de ne pas commettre d'infraction. Il n'y a aucune raison de délivrer des points supplémentaires à ceux qui conduisent normalement, à ceux qui conduisent bien.

Trois ans me paraît être un délai minimal pour changer sa façon de conduire. Il faut s'y tenir. C'est pourquoi le Gouvernement suit la commission et n'est pas favorable à cet amendement.

M. Serge Charles. Ce serait une sorte d'amnistie !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Gréard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 6, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-6 du code de la route, substituer aux mots : "deux ans", les mots "trois ans". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Gréard, rapporteur. Le Sénat a adopté un amendement réduisant de trois ans à deux ans le délai au terme duquel le conducteur reconstitue son capital de points s'il n'a pas commis d'infraction.

Un délai de deux ans apparaît vraiment trop court et met en cause l'efficacité du système qui perdrait alors son caractère dissuasif et préventif. C'est pourquoi l'amendement de la commission tend à rétablir le délai de trois ans. Il s'agit donc d'un retour au texte initial.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement a voulu que la reconstitution du nombre de points initial intervienne au bout d'un délai raisonnable de conduite sans infraction. Certains - vous vous en souvenez - proposaient dix ans ; les premiers projets prévoyaient cinq ans. Un délai de trois ans me semble constituer un minimum en dessous duquel on réduit l'efficacité du système.

Le délai de trois ans sans infraction est celui que les chercheurs de l'Inrets considèrent comme minimum pour que cela corresponde effectivement à une modification en profondeur du comportement du conducteur. C'est pourquoi je donne un avis favorable à l'amendement.

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

M. le président. M. Gréard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 7, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du texte proposé pour l'article L. 11-7 du code de la route :

« Art. L. 11-7. - Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application des articles L. 11 à L. 11-6 et fixe notamment le nombre de points initial, la liste des contraventions de police donnant lieu à retrait de points, le barème de points affecté à ces contraventions, les modalités de... (le reste sans changement). »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Gréard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de conséquence, qui n'est nullement contradictoire avec le système de fixation de points retenu.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Favorable.

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

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 10, modifié par les amendements adoptés.

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

Article 10 bis

M. le président. « Art. 10 bis. - Le début du premier alinéa de l'article L. 13 du code de la route est ainsi rédigé : « Le retrait de points, la suspension ou l'annulation du permis de conduire... (Le reste sans changement). »

M. Gréard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 8, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 10 bis. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Gréard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de conséquence, la commission ayant rétabli le système du permis à points adopté par l'Assemblée nationale en première lecture.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Favorable.

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

M. le président. En conséquence, l'article 10 *bis* est supprimé.

Article 10 *ter*

M. le président. Art. 10 *ter*. - L'article L. 15 du code de la route est complété *in fine* par un paragraphe nouveau ainsi rédigé :

« IV. - En cas de récidive des délits donnant lieu à l'application simultanée du paragraphe I ou du paragraphe II de l'article L. premier du présent code et des articles 319 ou 320 du code pénal, l'intéressé ne pourra solliciter un nouveau permis avant l'expiration d'un délai de dix ans sous réserve qu'il soit reconnu apte après un examen médical et psychotechnique effectué à ses frais. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 16, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 10 *ter*. »

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement souhaite la suppression de cet article. La mesure qu'il contient toucherait les personnes qui, ayant déjà fait l'objet d'une annulation de leur permis de conduire, auraient à nouveau provoqué un accident alors qu'elles étaient sous l'empire d'un état alcoolique.

Il est clair qu'il s'agit là d'une population très marginale, dont le comportement n'est guère susceptible, hélas, d'être modifié de quelque façon que soit.

En tout état de cause l'article L. 17 du code de la route permet déjà de porter au double le maximum des peines encourues dans de tels cas. En d'autres termes, la privation du droit de conduire peut donc déjà atteindre six ans pour ces conducteurs dont le vrai problème est celui de l'alcoolisme, et pour lesquels la seule mesure appropriée est un traitement médical.

C'est pourquoi le Gouvernement, comme l'a dit M. Michel Delebarre tout à l'heure, s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission a examiné de façon extrêmement attentive cet amendement présenté par le Gouvernement. Elle a noté qu'au Sénat le Gouvernement s'en était également remis à la sagesse des sénateurs sur cette disposition.

La commission souhaite seulement limiter la portée de cet article aux cas de récidive d'homicides commis en état alcoolique - article 319 du code pénal.

La commission n'est donc pas favorable à l'amendement du Gouvernement et souhaite maintenir la disposition proposée aux cas d'homicides visés à l'article 319 du code pénal qui prévoit une suspension d'une durée de dix ans en cas de récidive.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 9, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 10 *ter*, substituer aux mots : "des articles 319 ou 320", les mots : "de l'article 319". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézard, rapporteur. Au même article 10 *ter*, le Sénat a prévu une annulation obligatoire du permis de conduire pour une durée de dix ans en cas de récidive d'homicide ou de blessures involontaires commis en état alcoolique. Il s'agit des articles 319 et 320 du code pénal.

Actuellement, le délai prévu est de trois ans et il peut être porté au double en cas de récidive, c'est-à-dire à six ans.

L'amendement de la commission tend à limiter l'effet de la disposition proposée aux cas d'homicides car les blessures involontaires peuvent correspondre à des situations extrêmement diverses. D'ailleurs, un arrêt de travail de quatre-vingt-dix jours suffit à entraîner l'application de l'article 320 du code pénal.

En l'espèce, c'est une peine extrêmement lourde qui est proposée car elle est justifiée par la gravité des faits et par leurs conséquences. C'est pourquoi la commission vous propose, pour des raisons pédagogiques, dissuasives et de pure humanité, de limiter la portée de cet article à l'homicide.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Comme pour l'article précédent, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 10 *ter*, modifié par l'amendement n° 9.

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

Article 10 *quater*

M. le président. « Art. 10 *quater*. - Le premier alinéa de l'article L. 18 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les conditions d'exécution de la suspension du permis de conduire peuvent être aménagées afin de tenir compte de l'activité professionnelle de l'auteur de l'infraction. »

M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 10, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 10 *quater*. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézard, rapporteur. Les motifs qui conduisent la commission à vous demander la suppression de cet article ont déjà été exposés à l'occasion d'un amendement précédent.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 10 ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Cet article additionnel adopté par le Sénat vise à permettre l'aménagement de la suspension du permis de conduire par le préfet. Par exemple, cette suspension ne pourrait prendre effet que les fins de semaine.

Cet article a introduit une inégalité des citoyens devant la loi. Pourquoi, par exemple, un chômeur n'aurait-il pas aussi le droit à un aménagement ? Il ouvre de nouveau la porte aux interventions et aux passe-droits. Il constitue donc un affaiblissement du dispositif. Il enlève également tout le caractère dissuasif de la mesure de suspension. Enfin, il donne au préfet les pouvoirs d'un juge alors qu'il ne doit prendre que des mesures de sûreté.

L'amendement proposé par la commission des lois tendant à la suppression de cet article a donc l'avis favorable du Gouvernement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 10.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 10 *quater* est supprimé.

Article 10 *quinquies*

M. le président. « Art. 10 *quinquies*. - Le cinquième alinéa (4°) de l'article 768 du code de procédure pénale est complété par les mots suivants : "ainsi que les décisions relatives au retrait de points du permis de conduire ;". »

M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 11, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 10 *quinquies*. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission a examiné cet article 10 *quinquies* et a décidé de le supprimer pour des raisons de conséquence.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 10 *quinquies* est supprimé.

Article 12

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 12.

M. Gréard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 12, ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 12 dans le texte suivant :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Gréard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de conséquence qui tend à rétablir la disposition selon laquelle la gestion du permis à points sera effectuée dans le cadre du fichier des permis de conduire. La commission a adopté cette disposition.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. En conséquence, l'article 12 est ainsi rétabli.

Après l'article 12

M. le président. M. Chamard a présenté un amendement, n° 21, ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Jean-Yves Chamard.

M. Jean-Yves Chamard. Si cet amendement est adopté, monsieur le secrétaire d'Etat, vous disposerez de deux ans et demi pour adapter la législation sur la suspension administrative aux seuls cas qui demeureront nécessaires, c'est-à-dire les cas d'extrême urgence. Il est bien évident, par exemple, que l'automobiliste qui est arrêté sur le bord d'une route avec trois grammes d'alcool dans le sang doit être immédiatement mis dans l'impossibilité de reprendre son véhicule.

Mais, comme vous nous l'avez indiqué en première lecture, votre intention n'est pas de superposer les deux législations. Le fait de vous donner deux ans et demi pour mettre votre intention en application ne devrait donc pas vous poser de problème.

En fait, le refus de cet amendement reviendrait à dire : peut-être bien que oui ! Peut-être bien que non ! Peut-être que je supprimerai la législation sur la suspension administrative mais, après tout, pourquoi ne pas la conserver ?

Or, comme je l'ai dit du haut de la tribune, dans l'esprit des Français, qui sont favorables dans leur majorité à l'instauration du permis à points, il ne saurait être question, pour la même infraction, de faire l'objet d'une suspension du permis par le préfet et la commission de retrait, puis de perdre des points et d'être condamnés par le juge. C'est soit l'un, soit l'autre !

Je souhaite donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous confirmiez que votre intention n'est pas de superposer les deux législations et j'espère que les deux ans et demi que vous donne cet amendement vous suffiront pour créer la nouvelle législation dont je parlais il y a un instant.

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

M. Léo Gréard, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement. Pour ma part, je reste dans la logique de la première lecture et du débat d'aujourd'hui.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement, par la voix de M. Delebarre, s'est engagé à ce que nous débattions à nouveau de cette question une fois que le permis à points sera entré en application et aura fait sentir ses effets.

Pour l'instant, il est prématuré, je dirai même plus, inopportun, dangereux, à la veille des grands départs en vacances, de toucher quoi que ce soit au système de la suspension par les préfets, même par une abrogation différée. Ce système est l'une des armes de dissuasion les plus efficaces. C'est pourquoi le Gouvernement s'oppose résolument, monsieur le député, à votre amendement.

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

M. Jean-Yves Chamard. J'ai du mal à vous suivre, monsieur le secrétaire d'Etat, lorsque vous parlez de suppression « à la veille des grands départs en vacances » alors que, dans mon amendement, il est question du 1^{er} janvier 1992 !

Michel Sapin, président de la commission. Et l'effet d'annonce ?

M. Jean-Yves Chamard. Les Français sont tout de même moins bêtes que vous ne voulez le faire croire !

M. Alain Colmat. Pas d'amalgame !

M. Jean-Yves Chamard. Aujourd'hui, ils sont persuadés - faites un sondage et vous le constaterez - que l'instauration du permis à points va remplacer la suppression administrative du permis de conduire. Le dire officiellement dans la loi n'irait pas à l'encontre de votre volonté de faire en sorte qu'ils soient sages sur les routes cet été.

Le temps d'instaurer le fichier informatique, le permis à points va en fait être instauré le 1^{er} janvier 1991. Mais vous venez de nous dire : « Nous allons faire des expériences et voir ce que ça donne ». Cela signifie clairement, et nous aurons l'occasion de le répéter, qu'il y aura superposition des deux législations pendant toute l'année 1991 et éventuellement au-delà puisque, si le dispositif n'est pas suffisamment répressif, on gardera les deux systèmes.

Nous le répéterons sans cesse : ce n'est pas du tout comme cela que nos concitoyens envisagent l'évolution de la législation.

M. Alain Colmat. Ah, ça !...

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

Après l'article 14

M. le président. M. Chamard a présenté un amendement, n° 22, ainsi rédigé :

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

« A partir du 1^{er} janvier 1993, tout véhicule automobile mis en circulation doit être muni d'un dispositif permettant au conducteur de mesurer son degré d'imprégnation alcoolique. »

La parole est à M. Jean-Yves Chamard.

M. Jean-Yves Chamard. Plusieurs de nos collègues, y compris sur les bancs socialistes, ont dit que ce texte pourrait être une loi de consensus. Or cet amendement reprend textuellement un amendement d'un de nos collègues socialistes.

Nous sommes tous persuadés que l'éthylisme est la première cause des accidents mortels sur les routes. Nous en sommes même certains puisque les chiffres le démontrent. Il nous a donc semblé nécessaire d'engager le bon processus. Bien sûr, il faut réprimer ! Mais l'idéal ne consisterait-il pas, lorsque nous entrons dans notre voiture, à souffler dans un dispositif permettant de mesurer le degré d'imprégnation alcoolique : 0,3, 0,6 ou 1,2 ? Cela permettrait de se former soi-même et de savoir quand nous ne devons pas conduire.

Tous les groupes étaient d'accord mais M. Delebarre nous a opposé des arguments techniques.

Je suis un scientifique. J'ai rencontré, tant à l'université que dans des entreprises, des personnes qui m'ont confirmé la possibilité de mettre au point un tel appareil. La seule condition nécessaire est que l'on sache que le marché existera et qu'une date précise soit fixée. Le député socialiste à qui j'emprunte son amendement avait retenu la date lointaine du 1^{er} janvier 1993.

Si l'on prévoit dès aujourd'hui que, dans trois ans, toutes les voitures neuves devront être équipées d'un éthylotest, un certain nombre d'entreprises vont se lancer dans la recherche-développement et vont mettre au point ce dispositif.

Si nous ne prévoyons pas cette obligation, nous ne sommes pas certains que ce marché existera, et ce ne sont pas, monsieur le secrétaire d'Etat, les 5 pauvres millions de francs que vous affectez à ces recherches qui suffiront. Même en admettant que 5 p. 100 seulement des ventes sont consacrés à la recherche-développement, ce qui est inférieur à la réalité, nous multiplierions par 100 les crédits que le Gouvernement affecte à la création de ce dispositif.

Je souhaite que vous manifestiez de bonnes dispositions à l'égard de cet amendement. Que risquons-nous au pire ? Supposons que vous ayez raison et que l'on s'aperçoive fin 1991, début 1992, que l'on ne sera pas prêt pour le 1^{er} janvier 1993. N'oublions pas qu'on a modifié certaines lois en se donnant un an de plus. Mieux vaut faire cela si c'est nécessaire, ce qui est très peu probable, plutôt que de dire : « On verra bien ! » Affecter 5 millions de francs seulement à la recherche ne permettra pas d'aboutir.

Je n'arrive d'ailleurs pas à comprendre ce qui a pu motiver votre réaction négative en première lecture.

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

M. Léo Gréard, rapporteur. L'amendement n° 22 n'a pas été examiné par la commission.

J'ai déjà entendu plusieurs démonstrations scientifiques sur l'intérêt de l'éthylotest à bord des véhicules et je fais remarquer qu'un amendement analogue avait été rejeté en première lecture.

Je constate également que l'article 19 - j'anticipe, pardonnez-moi - qui peut être réintroduit dans la loi, prévoit une loi de programme où une mesure de cet ordre aurait mieux sa place.

Je remarque également que l'Assemblée nationale n'a pas opposé d'amendement de suppression à l'article 20 que le Sénat a adopté et qui introduit des données techniques extrêmement intéressantes en ce qui concerne l'examen systématique des anciens véhicules.

Il ne s'agit donc pas, de la part du rapporteur et de ses collègues de la commission des lois, d'un refus systématique de toute innovation en matière scientifique mais d'une démarche qui se situe dans la logique des prises de position précédentes de notre assemblée.

Je ferai, par coquetterie, une réflexion ultime en précisant que le terme « alcootest », qui a précédé le terme « éthylotest », est déposé par l'industrie pharmaceutique allemande, ce qui signifie que l'Europe se préoccupe de notre destin.

M. Alain Calmat. Les éthylotest dans les bistrots, pas dans les voitures !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Bonne suggestion !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Chamard, vous qui êtes un excellent juriste...

M. Jean-Yves Chamard. Un scientifique, oui ; un juriste, je ne sais pas.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Si, vous le montrez à l'occasion de tous nos débats.

M. Jean-Yves Chamard. Je vous remercie.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je pourrais vous répondre que cet amendement est du domaine réglementaire mais ce n'est pas l'argument que j'utiliserai.

M. Serge Charles. Comme vous ne ferez rien !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Vous nous dites : « Faisons un effort financier, investissons et si, le moment venu, nous ne sommes pas prêts, nous modifierons la loi. »

A l'heure actuelle, et malgré les recherches résolument engagées, il n'existe pas d'appareil fiable à un coût modeste. J'irai même plus loin.

Le hasard fait bien les choses en quelque sorte. J'étais hier, avec mon collègue M. Renon, à l'école des sous-officiers de la gendarmerie de Fontainebleau. On nous a présenté un certain nombre d'appareils : cinémomètres, éthylotests. Nous avons observé qu'un éthylotest - qui coûte beaucoup plus cher que ce qu'on pourrait proposer à l'ensemble des automobilistes - placé dans une boîte à gants pendant une heure trente, la voiture étant exposée au soleil, est complètement déréglé. Dans ces conditions, quelqu'un qui a bu du coca-cola - et à ma connaissance il n'y a pas d'alcool dans le coca-cola - obtient un résultat tout à fait surprenant.

A l'heure actuelle, nous n'avons pas les appareils voulus. Les recherches aboutiront peut-être, mais nous n'en sommes pas encore là. Le mieux est donc de ne pas retenir cet amendement. Rien ne serait pire que de laisser croire à un automobiliste qui a soufflé dans cet appareil que tout va bien. Il pourrait prendre le volant alors qu'il aurait dépassé le seuil.

Vous me répondrez sans doute : « Mais la gendarmerie se sert de tels appareils. » N'oubliez pas que des prises de sang sont effectuées pour s'assurer que l'automobiliste est réellement en infraction. Lorsque la gendarmerie intervient, elle ne se contente pas de faire souffler l'automobiliste dans un appareil, elle procède à un prélèvement de sang et, jusqu'à preuve du contraire, nous avons donc toutes les garanties voulues.

M. Claude Labbé. Tout cela prouve que l'alcootest n'est pas fiable !

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

M. Emmanuel Aubert. Je parlerai contre l'amendement monsieur le président.

Vous nous avez beaucoup inquiété, monsieur le secrétaire d'Etat. Si les éthylomètres officiels ne sont pas fiables après être restés à la chaleur pendant une heure et demie, c'est très grave pour tous les automobilistes français qui auront un taux d'alcoolémie de 0,8 gramme, ce qui est vraiment léger lorsqu'on sort d'un déjeuner.

Certes, ce résultat devra être confirmé par des analyses de sang, mais n'oublions pas que celles-ci attendent à la liberté car elles prennent un certain temps.

Néanmoins, monsieur le secrétaire d'Etat, je dois avouer que vous m'avez convaincu. Je ne voterai pas et je le regrette, l'amendement de mon collègue Chamard, mais ce que vous venez de dire doit nous convaincre d'affecter plus de 5 millions de francs aux études, afin de conférer une plus grande fiabilité à cet instrument.

Peut-être sommes nous allés un peu vite, dans notre volonté de lutter contre l'alcoolisme et notamment l'alcoolisme au volant, en retenant des critères un peu trop « serrés » eu égard à la fiabilité des appareils. Il faut consentir un gros effort pour assurer la sécurité de nos populations tout en respectant la liberté. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je voudrais vous apporter tous les apaisements voulus.

M. le président de la commission m'ayant posé la question en aparté, je vous réponds que de tels appareils sont expérimentés. Ils coûtent à peu près 2 000 francs.

Mais il faut bien distinguer l'éthylotest de l'éthylomètre qui, lui, vaut 20 000 francs et est parfaitement fiable. Aucune confusion n'est possible entre ces deux types d'appareil.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard, pour répondre au Gouvernement.

M. Jean-Yves Chamard. Notre philosophie est différente.

Pour créer un produit nouveau, il faut qu'il y ait un marché. Celui-ci peut être uniquement public, avec subventions et commandes de l'Etat. Je proposais quant à moi de créer un grand marché. Ma philosophie était plus libérale. Créons le marché, certes de façon autoritaire - c'est la loi qui le créerait soit pour la bonne cause -, et les industriels feraient ce qu'ils doivent faire dans une économie qui ne serait pas entièrement réglementée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 16

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

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

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

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

« Toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications prévues au deuxième alinéa sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 9 000 F CFP à 250 000 F CFP (495 F à 13 750 F) ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

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

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 16.

(L'article 16 est adopté.)

Article 19

M. le président. La Sénat a supprimé l'article 19.

M. Grézar, rapporteur, et M. Lequiller ont présenté un amendement, n° 13, ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 19 dans le texte suivant :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézar, rapporteur. La commission a adopté cet amendement à l'initiative de M. Lequiller en première lecture. Le Sénat avait supprimé cette disposition, estimant, à juste titre selon moi, qu'elle n'avait pas de portée juridique précise. Néanmoins, la commission a cherché logiquement à la rétablir.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement. Mais il s'est engagé à organiser, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, un débat au fond sur la question de société qu'est la sécurité routière. Une loi de programme serait beaucoup plus contraignante. Mais je souhaite, je le répète, que le Parlement puisse traiter de ce problème.

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

M. Charles Fèvre. J'avais déposé en première lecture un amendement qui avait été adopté.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons bien noté la promesse d'un débat global. Mais nous attendons depuis près d'un an maintenant car cette promesse avait été faite au mois d'août dernier, après un week-end particulièrement meurtrier.

Il faut provoquer l'occasion de ce débat car on voit bien que de nombreux sujets débordent largement du cadre de ce texte dont la finalité est répressive et dissuasive. Je pense en particulier aux infrastructures, aux conducteurs, aux véhicules, à l'éducation, à la prévention, à l'information.

Il faudrait que le Parlement puisse, lors de la session d'automne, avoir une vision claire de la politique du Gouvernement en la matière.

Cela permettrait d'abord une concertation sérieuse entre le Gouvernement et le Parlement. Le Parlement est prêt à procéder à cet examen de manière très objective.

Deuxièmement, cela vous permettrait de sensibiliser à nouveau l'opinion autrement qu'en invoquant l'urgence.

Telle est la raison pour laquelle j'avais déposé cet amendement en première lecture. Je remercie par conséquent la commission de l'avoir repris.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Fèvre, nous sommes tout à fait d'accord. Je rappelle qu'il y a déjà eu un débat au sein de la commission de la production et des échanges. La commission Giraudet a également travaillé sur ce sujet. Elle a publié un livre blanc, qui a été diffusé à l'ensemble de la représentation nationale. Nous avons toujours dit que c'est sur la base de ce document et d'un rapport qui sera présenté par le Gouvernement que nous examinerons le problème au fond.

Nous ne sommes donc pas vraiment éloignés.

(M. Georges Hage remplace M. Pascal Clément au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENT DE M. GEORGES HAGE,**vice-président**

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13.

Je suis saisi par le groupe Union pour la démocratie française d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

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

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	575
Nombre de suffrages exprimés	575
Majorité absolue	288
Pour l'adoption	575
Contre	0

L'Assemblée nationale a adopté.

En conséquence, l'article 19 est ainsi rétabli.

Article 20

M. le président. « Art. 20. - Lorsqu'en application du code de la route, des véhicules sont astreints à un contrôle technique, celui-ci est effectué par des contrôleurs agréés par l'Etat.

« Cet agrément peut être délivré soit à des contrôleurs indépendants, soit à des contrôleurs organisés en réseaux d'importance nationale, sous réserve qu'ils n'aient fait l'objet d'aucune condamnation inscrite au bulletin n° 2 de leur casier judiciaire.

« Les fonctions de contrôleur ainsi que les autres fonctions exercées dans les organismes susvisés sont exclusives de toute autre activité exercée dans la réparation ou le commerce automobile.

« Les frais de contrôle sont à la charge du propriétaire du véhicule.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités de fonctionnement du système de contrôle et en particulier les conditions d'agrément des contrôleurs, des installations nécessaires au contrôle et des réseaux visés au deuxième alinéa. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 20.

(L'article 20 est adopté.)

Seconde délibération du projet de loi

M. le président. En application de l'article 101 du règlement, le Gouvernement demande qu'il soit procédé à une seconde délibération de l'article 10 du projet de loi.

La seconde délibération est de droit.

La commission est-elle prête à rapporter immédiatement ?

M. Michel Sapin, président de la commission. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je rappelle qu'en application de l'article 101 du règlement, le rejet des nouvelles propositions de la commission ou du Gouvernement et des amendements vaut confirmation de la décision prise en première délibération.

Article 10

M. le président. L'Assemblée nationale a adopté, en première délibération, l'article 10 suivant :

« Art. 10. - Il est inséré, au titre V du code de la route, les articles L. 11 et L. 11-1 à L. 11-7 ainsi rédigés :

« Art. L. 11. - Le permis de conduire exigible pour la conduite des véhicules automobiles terrestres à moteur est affecté d'un nombre de points qui ne peut être inférieur à douze. Le nombre de ces points est réduit de plein droit si le titulaire du permis a commis l'une des infractions visées à l'article L. 11-1. Lorsque le nombre de points devient nul, le permis perd sa validité.

« Art. L. 11-1. - Le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit de plein droit lorsqu'est établie la réalité de l'une des infractions suivantes :

« a) Infractions prévues par les articles L. 1^{er} à L. 4, L. 7, L. 9 et L. 19 du présent code ;

« b) Infractions d'homicide ou blessures involontaires commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule automobile terrestre à moteur ;

« c) Contraventions en matière de police de la circulation routière susceptibles de mettre en danger la sécurité des personnes, limitativement énumérées.

« La réalité de ces infractions est établie par le paiement d'une amende forfaitaire ou par une condamnation devenue définitive.

« Le contrevenant est dûment informé que le paiement de l'amende entraîne reconnaissance de la réalité de l'infraction et, par là même réduction de son nombre de points.

« Art. L. 11-2. - Lorsque l'un des délits prévus à l'article L. 11-1 est établi, la perte de points est égale à la moitié du nombre de points initial.

« Pour les contraventions, la perte de points est, au plus, égale au tiers de ce nombre.

« Dans le cas où plusieurs infractions prévues par le présent article sont commises simultanément, les pertes de points qu'elles entraînent se cumulent dans les limites suivantes :

« - pour plusieurs contraventions, la moitié du nombre de points initial ;

« - pour plusieurs infractions, dont au moins un délit, les deux tiers du nombre de points initial.

« Art. L. 11-3. - Lorsque l'intéressé est avisé qu'une des infractions mentionnées à l'article L. 11-1 a été relevée à son encontre, il est informé de la perte de points qu'il est susceptible d'encourir, de l'existence d'un traitement automatisé de ces points, et de la possibilité pour lui d'exercer le droit d'accès. Ces mentions figurent sur le formulaire qui lui est communiqué.

« La perte de points est portée à la connaissance de l'intéressé par lettre simple quand elle est effective.

« Art. L. 11-4. - Non modifié.

« Art. L. 11-5. - En cas de perte totale des points, l'intéressé reçoit de l'autorité administrative l'injonction de remettre son permis de conduire au préfet de son département de résidence et perd le droit de conduire un véhicule.

« Il ne peut solliciter un nouveau permis de conduire avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de remise de son permis au préfet et sous réserve qu'il soit reconnu apte après un examen médical et psychotechnique effectué à ses frais.

« Art. L. 11-6. - Si le titulaire d'un permis de conduire n'a pas commis, dans le délai de trois ans à compter de la date à laquelle la dernière condamnation est devenue définitive ou du paiement de la dernière amende forfaitaire, une nouvelle infraction sanctionnée d'un retrait de points, son permis est à nouveau affecté du nombre de points initial.

« Le titulaire du permis de conduire peut obtenir la reconstitution partielle de son nombre de points initial s'il se soumet à une formation spécifique devant comprendre obligatoirement un programme de sensibilisation aux causes et aux conséquences des accidents de la route.

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

« Les informations relatives au nombre de points détenus par le titulaire d'un permis de conduire ne peuvent être collectées que par les autorités administratives et judiciaires qui doivent en connaître, à l'exclusion des employeurs, assureurs et toutes autres personnes physiques ou morales.

« Toute infraction aux dispositions de l'alinéa précédent sera punie par les peines prévues à l'article 42 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. La divulgation des mêmes informations à des tiers non autorisés sera punie des peines prévues à l'article 43 de ladite loi.

« Art. L. 11-7. - Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application des articles L. 11 à L. 11-6 et fixe notamment le nombre de points initial, la liste des contraventions de police donnant lieu à retrait de points, le barème de points affecté à ces contraventions, les modalités de l'information prévue à l'article L. 11-3 ainsi que celles du retrait de points et de la formation spécifique prévue à l'article L. 11-6. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du texte proposé pour l'article L. 11 du code de la route, supprimer les mots : "qui ne peut être inférieur à douze". »

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, l'Assemblée a exprimé le souhait d'adoucir les effets du permis à points en portant le nombre des points du capital de départ à douze. Le Gouvernement estime que cette démarche, facile à comprendre, est susceptible de donner une grande satisfaction aux conducteurs coutumiers de l'infraction, qui ont tout intérêt à ce que les effets du permis à point soient faibles. C'est une grave erreur car ce sont ces automobilistes qui contribuent à faire douter les bons conducteurs du bien-fondé des règles du code de la route.

Qui sera vraiment touché par l'annulation du permis ? Je vous l'ai déjà dit tout à l'heure : quelques dizaines de milliers de conducteurs par an - de 20 000 à 30 000, ce qui est peu. Mais il y a bien autant de chauffards et les épargner ferait perdre tout son caractère dissuasif au permis à points.

Selon le barème prévu par le Gouvernement, ces conducteurs se seront rendus coupables, je le souligne, de deux conduites en état d'ivresse ou auront brûlé trois feux rouges et ils n'auront pas voulu subir un recyclage.

Pensez-vous, mesdames, messieurs, qu'ensemble nous serions crédibles en leur laissant ignorer six « stops », six feux rouges ? Pensez-vous que leur conscience sera vraiment alertée à partir du dixième point ?

Le Gouvernement a voulu que le Parlement puisse à nouveau débattre de ce sujet en demandant une seconde délibération. Il a cependant noté le désir de l'Assemblée d'assouplir la rigueur des conséquences de l'annulation du permis et c'est pourquoi il ne lui demande pas de revenir sur l'amendement concernant le délai de six mois.

En application de l'article 44, alinéa 3, de la Constitution et de l'article 96 du règlement, le Gouvernement demande la réserve du vote sur l'amendement n° 1 présenté en seconde délibération et sur l'article 10.

M. Claude Labbé. Jusqu'à quand ?

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

M. Léo Gréizard, rapporteur. Le rapporteur estime que l'amendement est conforme aux dispositions adoptées par la commission. Il y est donc favorable.

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

M. Serge Charles. Je demande une suspension de séance, monsieur le président.

M. le président. De quelle durée, monsieur Charles ?

M. Serge Charles. Dix minutes.

M. Michel Sapin, président de la commission. La conférence des présidents doit se réunir à dix-neuf heures !

M. le président. Cinq minutes ne vous suffiraient-elles pas ?

M. Serge Charles. Je veux bien essayer de vous satisfaire, monsieur le président. *(Sourires.)*

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

Le vote sur l'amendement n° 1 du Gouvernement est réservé.

Le vote sur l'article 10 est réservé.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs les députés, en application de l'article 44, alinéa 3, de la Constitution, le Gouvernement demande à l'Assemblée de se prononcer par un seul vote sur l'article 10, modifié par l'amendement n° 1 présenté en seconde délibération, et sur l'ensemble du projet de loi.

M. Emmanuel Aubert. Et vive les pouvoirs du Parlement !

M. Michel Sapin, président de la commission. Vive la Constitution de la V^e République !

Vote sur l'ensemble

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Serge Charles.

M. Serge Charles. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous avons le sentiment que la discussion d'aujourd'hui s'était instaurée dans un climat consensuel.

Ce texte aurait donc pu recevoir notre assentiment, bien que nous n'ayons pas eu satisfaction sur bien des points. C'est d'ailleurs le vœu, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous avez formulé maintes fois, et c'est dans cet esprit que la commission a travaillé, c'est dans cet esprit que, ainsi que vous avez pu le constater cet après-midi, nous sommes intervenus. C'est tellement vrai que ce consensus s'est manifesté lors de scrutins publics, à l'occasion desquels nous nous sommes rejoints, ce qui montrait bien, avant tout, que nous ne voulions pas manifester une opposition politique : bien au contraire, nous souhaitions démontrer que les aspects techniques du texte et sa philosophie étaient de nature à satisfaire une majorité au sein de cet hémicycle, pour ne pas dire une unanimité.

Mais, monsieur le secrétaire d'Etat, vous recourez, comme c'est votre droit, au vote bloqué, qui rejette en quelque sorte tout ce qui a pu être l'objet de nos discussions. Nous ne pouvons pas entrer dans ce jeu.

Le groupe du R.P.R. annonce donc, par ma voix, qu'il votera contre le texte qui nous est présenté.

M. le président. La parole est à M. Théo Vial-Massat.

M. Théo Vial-Massat. Le débat d'aujourd'hui n'a pas modifié l'attitude du groupe communiste à l'égard de ce projet de loi.

En première lecture, nous nous étions abstenus, je le rappelle.

Nous considérons toujours que ce projet est plus répressif que pédagogique, que le juge est dessaisi au profit de l'administration, le plus souvent.

En plus, il vient d'y avoir une manœuvre procédurière assez difficile à accepter.

Pour notre part, nous souhaitons une politique globale de la sécurité routière. Dans ce cadre, nous consacrerons tous nos efforts à ce que tout soit discuté, afin d'assurer une plus grande protection.

En tout état de cause, dans le vote sur ce projet, en deuxième lecture, nous nous abstenons.

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

M. François Massot. Le groupe socialiste votera, vous vous en doutez, le texte proposé. Il le votera essentiellement parce qu'il considère que, sans conteste, ce texte va dans le bon sens. Il a conscience, au vu de l'hécatombe qui se produit sur nos routes, qu'il faut prendre des mesures énergiques. Il a donc conscience qu'un texte est nécessaire, un texte prévoyant la répression, certes, mais surtout permettant de responsabiliser le conducteur.

Monsieur le secrétaire d'Etat, à mon sens, votre texte privilégie avant tout l'efficacité. Il a été proposé d'avoir recours à certains arbitrages judiciaires ; mais l'effet d'annonce de votre texte importe : à cet égard, son utilité réside manifestement dans le fait que le conducteur doit avoir la certitude que, au cas où il commet des infractions, son permis de conduire sera peu à peu grignoté.

Cette crainte pourra permettre, nous l'espérons, de responsabiliser les conducteurs. C'est la raison pour laquelle, sur la question du permis à points, nous suivons les propositions que vous avez faites.

Deux sortes de mesures coexisteront à la suite du vote de ce texte. Il y a d'abord les mesures de prévention immédiate, celles qui autorisent les préfets à retirer immédiatement, sur le bord des routes, un permis de conduire. Les juges d'instruction, les tribunaux, en cas d'inculpation, seront également autorisés à retirer le permis. Il y a ensuite les dispositions qui sont des mesures de protection de la société, comme la possibilité, pour les juges, de retirer le permis de conduire à titre de protection, ainsi que la possibilité de retrait progressif par le biais du permis à points.

Reste pour les préfets, dans le cadre de la commission de retrait, la possibilité de retirer le permis de conduire lorsque l'ordre public est en danger.

Mais à ce sujet, ainsi que M. Delebarre nous l'a indiqué, nous attendons... et, en attendant 1991, nous espérons des propositions de votre part, en particulier le débat que vous nous avez promis. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Serge Charles. Vous êtes optimiste.

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

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le secrétaire d'Etat, la procédure que vous venez d'employer est inacceptable pour un parlementaire.

Plusieurs députés du groupe socialiste. Elle existe pourtant !

M. Michel Sapin, président de la commission. Elle est dans la Constitution !

M. Jean-Paul Fuchs. On ne peut pas ainsi revenir dans l'intervalle d'une demi-heure seulement sur un amendement voté par l'ensemble de l'Assemblée ! Cela, croyez-le, je ne puis l'accepter !

Si nous votions contre ce projet, celui-ci ne serait pas adopté. Par conséquent, le permis à points ne serait pas créé. Mais je crois trop en ce projet et en cette forme de permis qui, à mon sens, je l'ai déjà dit, représente une avancée. Il s'agit d'un acte politique important parce qu'il sauvera des vies humaines.

Pour cette raison, nous voterons tout de même votre texte.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'avais dit que nous étions d'accord sur le principe du permis à points.

Le 10 mai dernier, lors du débat en première lecture, j'avais indiqué que le groupe U.D.F. abordait cette discussion de manière positive et constructive.

Nous voulions seulement dans le projet un peu plus de souplesse et un peu moins de rigueur - je l'ai rappelé précédemment.

A ce stade du débat, il faut remarquer tout de même que les quelques amendements importants qui ont été adoptés l'ont été chaque fois contre l'avis du Gouvernement.

M. Serge Charles. C'est exact !

M. Michel Sapin, président de la commission. Mais non !

M. Charles Fèvre. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous venez d'utiliser une méthode que nous ne pouvons accepter. Elle s'appuie, certes, sur une disposition de la Constitution, et nous ne pouvons pas vous le reprocher ; mais sur ce point je rejoindrai ce que vient de dire mon collègue Jean-Paul Fuchs : on ne peut pas admettre un procédé de ce genre qui s'apparente quelque peu à un coup de force.

Voilà pourquoi, tout en restant favorable au principe, mais pour ces raisons un peu formelles, un peu juridiques, voire presque politiques, le groupe U.D.F., à son regret, va voter contre le texte, compte tenu de la méthode utilisée.

Application de l'article 44, alinéa 3, de la Constitution

M. le président. A la demande du Gouvernement et en application de l'article 44, alinéa 3, de la Constitution, je mets aux voix par un seul vote l'article 10, modifié par l'amendement n° 1 présenté en seconde délibération et l'ensemble du projet de loi.

Sur ce vote, je suis saisi par le groupe du Rassemblement pour la République et par le groupe Union pour la démocratie française d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

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

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	576
Nombre de suffrages exprimés	549
Majorité absolue	275

Pour l'adoption	319
Contre	230

L'Assemblée nationale a adopté.

5

SAISINE DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le président du Conseil constitutionnel une lettre l'informant qu'en application de l'article 61, alinéa 2, de la Constitution, plus de soixante députés ont saisi le Conseil constitutionnel d'une demande d'examen de la conformité à la Constitution de la loi portant dispositions diverses en matière d'urbanisme et d'agglomérations nouvelles.

6

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Michel Suchod un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi relatif aux conditions de séjour et d'entrée des étrangers en France.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 824 et distribué.

7

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mercredi 28 juin 1989, à quinze heures, première séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Questions aux Gouvernements ;

Dépôt du rapport annuel de la Cour des comptes ;

A partir de dix-huit heures :

Discussion, en troisième lecture, de la proposition de loi n° 775 tendant à modifier l'article 6 bis de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires (rapport n° 820 de M. Alain Lamassoure, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République) ;

Discussion du projet de loi n° 792, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et l'Union latine relatif à l'établissement à Paris du secrétariat de l'Union latine et à ses privilèges et immunités sur le territoire français (ensemble une annexe) (rapport n° 812 de M. Charles Pistre, au nom de la commission des affaires étrangères) ;

Discussion du projet de loi n° 793, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un protocole relatif aux privilèges, exemptions et immunités de l'organisation européenne pour l'exploitation de satellites météorologiques (EUMETSAT) (rapport n° 811 de M. Guy Lengagne, au nom de la commission des affaires étrangères) ;

Discussion du projet de loi n° 741, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et l'organisation internationale de police criminelle - Interpol - relatif à la protection sociale des agents de l'organisation employés sur le territoire français (rapport n° 782 de M. Charles Ehrmann au nom de la commission des affaires étrangères) ;

Discussion du projet de loi n° 742, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention d'extradition entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Canada (rapport n° 781 de M. François Loncle, au nom de la commission des affaires étrangères) ;

Discussion du projet de loi n° 791, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention d'entraide judiciaire en matière civile entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie (rapport n° 813 de M. Pierre Raynal, au nom de la commission des affaires étrangères) ;

Discussion du projet de loi n° 794, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord-cadre relatif à l'aide et à la coopération en matière de recherche scientifique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte-d'Ivoire (rapport n° 815 de M. Maurice Adevah-Pœuf, au nom de la commission des affaires étrangères).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi n° 807 relatif aux conditions de séjour et d'entrée des étrangers en France.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures dix.)

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

CLAUDE MERCIER

ORDRE DU JOUR ÉTABLI EN CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

Réunion du mardi 27 juin 1989

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au samedi 1^{er} juillet 1989, terme de la session, a été ainsi fixé :

Mercredi 28 juin 1989 :

L'après-midi, à quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Dépôt du rapport annuel de la Cour des comptes.

L'après-midi, à partir de dix-huit heures :

Discussion, en troisième lecture, de la proposition de loi tendant à modifier l'article 6 bis de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires (nos 775-820) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et l'Union latine relatif à l'établissement à Paris du secrétariat de l'Union latine et à ses privilèges et immunités sur le territoire français (ensemble une annexe) (nos 792-812) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un protocole relatif aux privilèges, exemptions et immunités de l'Organisation européenne pour l'exploitation de satellites météorologiques (EUMETSAT) (nos 793-811) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et l'Organisation internationale de police criminelle - Interpol - relatif à la protection sociale des agents de l'organisation employés sur le territoire français (nos 741-782) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention d'extradition entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Canada (nos 742-781) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention d'entraide judiciaire en matière civile entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie (nos 791-813) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord-cadre relatif à l'aide et à la coopération en matière de recherche scientifique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte-d'Ivoire (nos 794-815).

Le soir, à vingt et une heures trente :

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi relatif aux conditions de séjour et d'entrée des étrangers en France (n° 807).

Jedi 29 juin 1989 :

L'après-midi, à quinze heures, après les questions posées à Mme Edith Cresson, ministre des affaires européennes :

Eventuellement, suite de l'ordre du jour de l'après-midi du mercredi 28 juin 1989 ;

Eventuellement, lecture définitive de la proposition de loi tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986.

Le soir, à vingt-deux heures :

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, complémentaire à la loi n° 88-1202 du 30 décembre 1988 relative à l'adaptation de l'exploitation agricole à son environnement économique et social (n° 822).

Vendredi 30 juin 1989, le matin, à neuf heures trente, après les questions orales sans débat, l'après-midi, à quinze heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi portant amnistie (nos 746-818) ;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, complémentaire à la loi n° 88-1202 du 30 décembre 1988 relative à l'adaptation de l'exploitation agricole à son environnement économique et social (n° 822).

Samedi 1^{er} juillet 1989 :

Le matin, à dix heures :

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, complémentaire à la loi n° 88-1202 du 30 décembre 1988 relative à l'adaptation de l'exploitation agricole à son environnement économique et social (n° 822).

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

Eventuellement, lecture définitive :

- du projet de loi relatif à la sécurité et à la transparence du marché financier ;
- du projet de loi approuvant le X^e Plan (1989-1992) ;
- du projet de loi modifiant le code du travail et relatif à la prévention du licenciement économique et au droit à la conversion.

Eventuellement, suite de la discussion du projet de loi, déposé sur le bureau du Sénat, complémentaire à la loi n° 88-1202 du 30 décembre 1988 relative à l'adaptation de l'exploitation agricole à son environnement économique et social.

Eventuellement, discussion, en deuxième lecture, du projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile.

Eventuellement, lecture définitive du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions.

Navettes diverses.

COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

Commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif aux conditions de séjour et d'entrée des étrangers en France

Nomination du bureau

Dans sa séance du mardi 27 juin 1989, la commission mixte paritaire a nommé :

Président : M. Michel Sapin.

Vice-président : M. Jacques Larché.

Rapporteurs :

- à l'Assemblée nationale : M. Jean-Pierre Michel ;

- au Sénat : M. Jacques Larché.

Commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à l'enseignement de la danse

Composition de la commission

A la suite des nominations effectuées par l'Assemblée nationale le lundi 26 juin 1989 et par le Sénat dans sa séance du mardi 27 juin 1989, cette commission est ainsi composée :

Députés

Titulaires. - MM. Jean-Michel Belorgey, Charles Metzinger, Bernard Schreiner, Bernard Derosier, Jean Giovannelli, Mme Françoise de Panafieu, M. Léonce Deprez.

Suppléants. - MM. Alfred Recours, Thierry Mandon, Marcel Garrouste, Jean-Yves Chamard, François-Michel Gonot, Mme Bernadette Isaac-Sibille, M. Georges Hage.

Sénateurs

Titulaires. - MM. Maurice Schumann, Jean Delaneau, Adrien Gouteyron, Paul Séramy, André Diligent, François Autain, Jacques Carat.

Suppléants. - MM. Michel Miroudot, Pierre Laffitte, Marc Lauriol, Jacques Bérard, Albert Vecten, Gérard Delfau, Mme Danielle Bidard Keydet.

Commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi modifiant la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication

Composition de la commission

A la suite des nominations effectuées par l'Assemblée nationale le mardi 27 juin 1989 et par le Sénat dans sa séance du même jour, cette commission est ainsi composée :

Députés

Titulaires. - MM. Jean-Michel Belorgey, Charles Metzinger, Bernard Schreiner, Bernard Derosier, Jean Giovannelli, Michel Péricard, André Santini.

Suppléants. - MM. Alfred Recours, Thierry Mandon, Marcel Garrouste, Louis de Broissia, François d'Aubert, Jacques Barrot, Georges Hage.

Sénateurs

Titulaires. - MM. Maurice Schumann, Adrien Gouteyron, Paul Séramy, Jean Delaneau, André Diligent, François Autain, Jacques Carat.

Suppléants. - MM. Michel Miroudot, Pierre Laffitte, Marc Lauriol, Jacques Bérard, Albert Vecten, Gérard Delfau, Mme Danielle Bidard-Reydet.

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

Agro-alimentaire (foie gras)

142. - 28 juin 1989. - **M. Bernard Schreiner** (Bas-Rhin) appelle l'attention de **Mme le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé de la consommation**, sur les fraudes alimentaires et plus particulièrement sur celles concernant un petit nombre de fabricants de foie gras. Ces fraudes portent atteinte à l'image de marque des produits de luxe de haute gastronomie, l'un des points forts de l'agriculture française à l'exportation. Ces pratiques constituent une source permanente de concurrence déloyale vis-à-vis des producteurs respectueux de la qualité et une tromperie vis-à-vis des consommateurs. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures elle envisage de prendre pour appuyer l'action des services de la répression des fraudes afin de mettre un terme à ces pratiques. Car, à défaut, certaines grandes surfaces pourraient être tentées d'acheter les foies gras à l'étranger, pénalisant ainsi l'ensemble de la profession et plus particulièrement des milliers d'éleveurs français de canards et d'oies.

Administration (rapports avec les administrés)

143. - 28 juin 1989. - **M. Eric Doligé** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de la fonction publique et des réformes administratives**, sur deux réformes, qui devraient être entreprises rapidement, touchant de nombreux Français et résidents, et qui donneraient une meilleure image de l'administration et de la fonction publique. La première concerne la taxe sur les véhicules à moteur. L'article 1599 J du C.G.I. stipule que : « la vignette représentative du paiement de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur doit être acquise dans le département d'immatriculation du véhicule ». Le seul moyen d'acquisition étant de se présenter dans le département d'immatriculation avec sa carte grise, ceux qui sont dans l'impossibilité de le faire se voient pénalisés. Les cas sont nombreux. La deuxième réforme se rapporte à la validation annuelle du permis de chasse. Les démarches à entreprendre associent assureur, Crédit agricole, mairie, percepteur. Chaque année 1 500 000 chasseurs doivent suivre ce circuit. Ne serait-il pas possible de trouver une formule simple ! De même la prise d'un permis départemental doit se faire dans le département du lieu de chasse. Cette obligation pose dans son application de nombreux problèmes. Il lui demande s'il n'estime pas possible de simplifier les procédures en matière d'achat de vignette et de renouvellement du permis de chasse.

Gendarmerie (fonctionnement)

144. - 28 juin 1989. - **M. Philippe Legras** appelle l'attention de **M. le ministre de la défense** sur l'importance et l'extrême diversité des missions confiées à la gendarmerie. Il lui fait part des inquiétudes nombreuses qui se manifestent pour le maintien et l'avenir de ce grand service qu'est et que doit demeurer la gendarmerie nationale. Il souhaite que la réduction des crédits à laquelle a été contraint son département ministériel n'ait pas de conséquence sur les conditions de fonctionnement de la gendarmerie et qu'elle n'entraîne pas la disparition de certaines brigades en milieu rural, qui ne doivent pas disparaître des campagnes comme ce fut le cas de certains services extérieurs des finances, des P. et T. ou de l'éducation nationale. La gendarmerie doit s'adapter aux conditions modernes indispensables pour l'exercice de son action sur les plans financier, social et technique. Il lui demande que les précisions lui soient apportées sur ce sujet capital et que soient prises des mesures pour améliorer la situation difficile et grave que connaissent les brigades de gendarmerie en milieu rural. Il souhaite donc connaître les grands axes de sa politique et les moyens qu'il entend leur consacrer pour maintenir l'efficacité et le rayonnement de la gendarmerie nationale.

Impôt sur le revenu (bénéfices agricoles)

145. - 28 juin 1989. - **Mme Ségolène Royal** appelle l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget**, sur les problèmes que la sécheresse va créer aux agriculteurs. Elle rappelle le mauvais souvenir laissé par « l'impôt sécheresse » aux agriculteurs, qui a porté atteinte à leur image en faisant croire à l'opinion qu'ils demandaient l'aumône. Elle lui demande s'il ne serait pas judicieux d'envisager la possibilité, pour les agriculteurs, de constituer des provisions pour calamités agricoles.

Politiques communautaires (étrangers)

146. - 28 juin 1989. - **M. Jean-Michel Belorgey** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères**, sur l'inquiétude croissante que suscite, dans les milieux intéressés par la défense des libertés, et singulièrement par la sauvegarde du droit d'asile, la poursuite, dans un climat de secret, de négociations entre la France, la République fédérale d'Allemagne, le Benelux, en vue de compléter les dispositions déjà arrêtées en 1986, à Schengen, en matière d'harmonisation des politiques d'immigration et d'asile. Des informations recueillies auprès d'organisations non gouvernementales et de la représentation parlementaire de pays étrangers, il semblerait résulter que le second accord, dont la conclusion est envisagée à Schengen, dans le prolongement de celui déjà intervenu, tendrait à instaurer, outre un contrôle commun aux frontières extérieures des pays signataires : un mécanisme de répartition, entre les Etats intéressés, de la responsabilité de l'examen des demandes d'asile ; un mécanisme d'échange d'informations, entre ces Etats, sur les personnes jugées indésirables ; une obligation, à la charge des transporteurs, de vérification que leurs passagers sont bien munis des documents requis pour accéder aux pays de destination ; des règles de contrôle au passage des étrangers se déplaçant dans les différents Etats contractants. Il souhaiterait par conséquent s'assurer que la compatibilité des engagements qu'il est ainsi envisagé de souscrire avec la législation française relative à l'entrée et au séjour des étrangers, et au droit d'asile, ainsi qu'avec les engagements internationaux antérieurs de la France, notamment la Convention de Genève relative au droit d'asile, a bien été vérifiée. Il souhaiterait également connaître suivant quelles modalités il est envisagé de procéder à la ratification des accords dont il s'agit.

Cultes (manifestations religieuses)

147. - 28 juin 1989. - **M. Roland Boix** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture et de la forêt** que chaque année la célébration de l'Aïd-el-Kébir, dont les origines résident dans la tradition biblique du sacrifice d'Abraham, révèle les limites de l'intégration de la communauté musulmane de notre pays par les procédures très complexes qui réglementent l'abattage rituel. Il lui demande s'il envisage des mesures pour qu'au plan local notamment, une meilleure reconnaissance des besoins religieux de la communauté musulmane en matière d'abattage permette l'intégration effective de la deuxième communauté religieuse de France.

Voirie (routes : Gard)

148. - 28 juin 1989. - **M. Georges Benedetti** interroge **M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer** sur les perspectives de réalisation des déviations de la R.N. 580 et de la R.N. 86 qui traversent le département du Gard dans sa partie rhodanienne.

149. - 28 juin 1989. - **M. Jean-Pierre Bouquet** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de la forêt** sur l'attitude du Gouvernement à l'égard des pratiques des autorités européennes en matière de droits d'enrichissement alors même que la chaptalisa^{on} fait partie intégrante des pratiques viticoles autorisées.

Politique extérieure (Palestine)

150. - 28 juin 1989. - **M. Paul Lombard** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères**, sur le drame que vit la population palestinienne des territoires occupés par Israël. Il lui demande ce que fait la France pour obtenir l'arrêt immédiat de la répression et de l'occupation israélienne en Cisjordanie et à Gaza ; ce qu'elle fait pour contribuer, comme membre permanent du Conseil de

sécurité, à organiser la conférence internationale sur la paix au Moyen-Orient qui peut seule mettre un terme à ce drame ; ce qu'elle fait pour contribuer à réunir la conférence préparatoire à ce sommet.

Voirie (autoroutes : Val-de-Marne)

151. - 28 juin 1989. - **M. Alain Griotteray** interroge **M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer** sur le doublement de l'autoroute A 4 par l'autoroute A 86 en viaduc entre le pont de Nogent et l'échangeur de Saint-Maurice.

Aménagement du territoire

(politique et réglementation : Nord - Pas-de-Calais)

152. - 28 juin 1989. - **M. Philippe Vasseur** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, chargé de l'aménagement du territoire et des reconversions**, sur la mise en liquidation judiciaire de la société Filauchy à Auchy-lès-Hesdin et sur le déclin des zones rurales dans la région Nord - Pas-de-Calais.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du mardi 27 juin 1989

SCRUTIN (N° 141)

sur le sous-amendement n° 25 de M. Jean-Yves Chamard à l'amendement n° 1 de la commission des lois à l'article 10 du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (nouvelle lecture) (art. L. 11 du code de la route : fixation à douze points minimum du nombre de points affectés au permis).

Nombre de votants 577
 Nombre de suffrages exprimés 577
 Majorité absolue 289

Pour l'adoption 298
 Contre 279

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (271) :

Contre : 271.

Groupe R.P.R. (132) :

Pour : 132.

Groupe U.D.F. (90) :

Pour : 90.

Groupe U.D.C. (41) :

Pour : 40.

Contre : 1. - M. Claude Birraux.

Groupe communiste (26) :

Pour : 26.

Non-inscrits (17) :

Pour : 10. - MM. Léon Bertrand, Serge Franchis, Elie Hourau, Mme Yann Plat, MM. Alexis Pota, Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spiller, André Thien Ah Koon et Aloyse Warhouver.

Contre : 7. - MM. Claude Barande, Michel Carlelet, Alexandre Léontieff, Jean-Pierre Luppi, Claude Miquen, Bernard Tapie et Emile Vernaudeau.

Ont voté pour

Mme Michèle Alliot-Marie	Edouard Balladur	André Berthol
MM.	Claude Barate	Léon Bertrand
Edmond Alphandéry	Michel Baraler	Jean Besson
René André	Raymond Barre	Jacques Blanc
Gustave Ansart	Jacques Barrot	Roland Blum
François Auzan	Mme Michèle Barzach	Alain Bocquet
Philippe Auberger	Dominique Baudis	Franck Borotra
Emmanuel Aubert	Jacques Baumel	Bernard Bosson
François d'Aubert	Henri Bayard	Bruno Bouarg-Broc
Gautier Audinot	François Bayrou	Jean Bouquet
Merre Bachelet	René Beaumont	Mme Christine Boutin
Mme Roselyne Bachelot	Jean Bégault	Loïc Bouvard
Patrick Balkany	Pierre de Benouville	Jacques Boyon
	Christian Bergelli	Jean-Guy Branger
	Marcelin Berthelot	Jean-Pierre Brard

Jean Briane
 Jean Brocard
 Albert Brocard
 Louis de Broissia
 Jacques Brunhes
 Christian Cabal
 Jean-Marie Caro
 Mme Nicole Catala
 Jean-Charles Cavallé
 Robert Cazalot
 Richard Cazeauve
 Jacques

Chaban-Delmas
 Jean-Yves Chamard
 Jean Charbonnel
 Hervé de Charette
 Jean-Paul Charé
 Serge Cheries
 Jean Charroppin
 Gérard Chasseguet
 Georges Chavares
 Jacques Chirac
 Paul Chollet
 Pascal Clément
 Michel Coistat
 Daniel Collis

Louis Colombani
 Georges Colombier
 René Comnanan
 Alain Cousin
 Yves Coussala
 Jean-Michel Couve
 René Couvelnabes
 Jean-Yves Cozan
 Henri Cuy
 Jean-Marie Daillet
 Olivier Dassault
 Mme Martine Daugrellh

Bernard Debré
 Jean-Louis Debré
 Arthur Delaine
 Jean-Pierre Delalande
 Francis Delattre
 Jean-Marie Demange
 Jean-François Deulan
 Xavier Deniau
 Léonce Deprez
 Jean Desanlis
 Alain Devaquet
 Patrick Deredjian
 Claude Dhaniala
 Willy Diméglio
 Eric Dollgé
 Jacques Dominati
 Maurice Doussot
 Guy Druet
 Jean-Michel

Dubernard
 Xavier Dugoin
 Adrien Durand
 Georges Durand
 Bruno Durieux
 André Duroméa
 André Durr
 Charles Ehrmann
 Christian Estrosi

Jean Falala
 Hubert Falco
 Jacques Faran
 Jean-Michel Ferrand
 Charles Fèvre
 François Fillon
 Jean-Pierre Foucher
 Serge Franchis
 Edouard

Frédéric Dupont
 Yves Fréville
 Jean-Paul Fuchs
 Claude Gaillard
 Robert Galley
 Gilbert Gautier
 René Garrec
 Henri de Gastines
 Claude Gatignol
 Jean-Claude Gaudin
 Jean de Gaulle
 Jean-Claude Gayssot
 Francis Geng
 Germain Gengenwin
 Edmond Gerrer
 Michel Giraud
 Valéry

Giscard d'Estaing
 Jean-Louis Gossuiff
 Jacques Godfrain
 Pierre Goldberg
 François-Michel Gonnat
 Georges Gorse
 Roger Gouhier
 Daniel Goulet
 Gérard Grignon
 Hubert Grimaud
 Alain Griotteray
 François

Grassemeier
 Ambroise Guellec
 Olivier Guichard
 Lucien Guichon
 Jean-Yves Haby
 Georges Hage
 François d'Harcourt
 Guy Hermier
 Elie Hourau
 Pierre-Rémy Housain
 Mme Elisabeth Hubert
 Xavier Hanault
 Jean-Jacques Hyst
 Michel Ischazapé
 Mme Bernadette Isaac-Sibille
 Mme Muguette Jacquaint

Denis Jacquat
 Michel Jacquemin
 Henry Jean-Baptiste
 Jean-Jacques Jegou
 Alain Joannemann
 Didier Julia
 Alain Juppé
 Gabriel Kasperelt
 Aimé Kergueris
 Christian Kert

Jean Kiffer
 Emile Koehl
 Claude Labbé
 Jean-Philippe Lachenaud
 Marc Laffineur
 Jacques Lafleur
 André Lejoine
 Alain Lamassoure
 Edouard Landrain
 Jean-Claude Lefort
 Philippe Legras
 Auguste Legros
 Daniel Le Mear
 Gérard Léonard
 François Léotard
 Arnaud Luperon
 Pierre Lequillier
 Roger Lestas
 Maurice Ligot
 Jacques Lissouzy
 Jean de Lipkowsky
 Paul Lombard
 Gérard Longuet
 Alain Madelin
 Jean-François Mancel
 Raymond Marcellin
 Georges Marchais
 Claude-Gérard Marcus
 Jacques Masclen-Arns
 Jean-Louis Masson
 Gilbert Mathieu
 Pierre Manger
 Joseph-Henri

Manjoian du Gasnet
 Alain Mayoud
 Pierre Mazeaud
 Pierre Méhaignerie
 Pierre Merli
 Georges Mesmin
 Philippe Mestre
 Michel Meylan
 Pierre Micaux
 Mme Lucette Michaux-Cherry
 Jean-Claude Mignon
 Gilbert Millet
 Charles Millon
 Charles Miossec
 Robert Montargent
 Mme Louise Moreau
 Ernest Mountoussamy
 Alain Moyse-Bressand
 Maurice

Némou-Pwataho
 Jean-Marc Nesme
 Michel Noir
 Roland Nungesser
 Patrick Ollier
 Michel d'Ornano
 Charles Paccou
 Arthur Paecht
 Mme Françoise de Panafieu
 Robert Pandrand
 Mme Christiane Papon
 Mme Monique Papon

Pierre Pasquel
Michel Pelchat
Dominique Perbes
Régis Perbet
Jean-Pierre de Peretti
della Rocca
Michel Péricard
Francisque Perrut
Alain Peyrefitte
Jean-Pierre Philibert
Mme Yann Piat
Louis Piarra
Etienne Plate
Ladislav Poniatowski
Bernard Pons
Alexis Pota
Robert Poujade
Jean-Luc Prael
Jean Prorol
Eric Raoult
Pierre Raynal
Jean-Luc Reltzer
Marc Reymann
Lucien Richard
Jean Rigaud

Jacques Rimbault
Gilles de Roblen
Jean-Paul
de Rocca Serra
François Rochebloine
André Rossi
José Rossi
André Rossinat
Jean Royer
Antoine Rufenacht
Francis Salat-Ellier
Rudy Salles
André Santini
Nicolas Sarkozy
Mme Suzanne
Sauratgo
Bernard Schreiner
(Bas-Rhin)
Philippe Séguin
Jean Seitzinger
Maurice Serghernart
Christian Spiller
Bernard Stasi
Jean Tardito
Martial Tanguordeau

Paul-Louis Tenaillon
Michel Terrot
Fabien Thiéme
André Thieu Ah Koon
Jean-Claude Thomas
Jean Tiberi
Jacques Toubon
Georges Tranchant
Jean Ueberschlag
Léon Vachet
Jean Vallex
Philippe Vasseur
Théo Vial-Massat
Gérard Vignoble
Philippe de Villiers
Jean-Paul Virapoulle
Robert-André Vivien
Michel Voisin
Roland Vuillaume
Aloyste Warhouwer
Jean-Jacques Weber
Pierre-André Wiltzer
Adrien Zeller.

Mme Marie-France
Lecuir
Jean-Yves Le Déant
Jean-Yves Le Drian
Jean-Marie Leduc
Robert Le Foll
Bernard Lefranc
Jean Le Garrec
Jean-Marie Le Guen
André Lejeune
Georges Lemoine
Guy Lengagne
Alexandre Léontieff
Roger Léron
Alain Le Vern
Mme Marie-Noëlle
Lienemann
Claude Lise
Robert Loidi
François Loncle
Guy Lortol
Jean-Luc Lorgeux
Maurice
Louis-Joseph-Dugué
Jean-Pierre Luppi
Bernard Madrelle
Jacques Mahéas
Guy Malandain
Martin Malvy
Thierry Mandos
Philippe Marchand
Mme Gilberte
Maria-Moskovitz
Roger Mas
René Massat
Marius Masse
François Massot
Didier Mathus
Pierre Masroy
Louis Mermaz

Pierre Métais
Charles Metzinger
Louis Mexandeau
Henri Michel
Jean-Pierre Michel
Didier Migaud
Mme Hélène Mignon
Claude Miquet
Gilbert Mitterrand
Marcel Mocomar
Guy Monjalou
Gabriel Montchamout
Mme Christiane Mora
Bernard Nayral
Alain Néri
Jean-Paul Nnazi
Jean Oehler
Pierre Ortet
François Patriat
Jean-Pierre Pélicaut
Jean-Claude Peyronnet
Michel Pezet
Christian Pierret
Yves Pillet
Charles Pistre
Jean-Paul Planchou
Bernard Poignant
Maurice Pourchon
Jean Proveux
Jean-Jack Queyranne
Guy Ravier
Alfred Recours
Daniel Reiser
Alain Richard
Jean Rigal
Gaston Rimareix
Roger Rinchet
Alain Rodet
Jacques
Roger-Machart

Mme Yvette Roudy
René Roquet
Mme Ségolène Royal
Michel Sainte-Marie
Philippe Sanmarco
Jean-Pierre Santa Cruz
Jacques Santrot
Michel Sapin
Gérard Saumede
Robert Savy
Bernard Schreiner
(Yvelines)
Roger-Gérard
Schwartzberg
Robert Schwiat
Patrick Seve
Henri Sicre
Dominique
Strauss-Kahn
Mme Marie-Joséphine
Sublet
Michel Suchaut
Jean-Pierre Sueur
Bernard Tapie
Yves Tavernier
Jean-Michel Testu
Pierre-Yvon Trémel
Edmond Vacant
Daniel Vaillant
Michel Vauzelle
Emile Vermandon
Joseph Vidal
Yves Vidal
Alain Vidalies
Alain Vivien
Marcel Wachaux
Jean-Pierre Worms
Emile Zaccarelli.

Ont voté contre

MM.

Maurice
Adevah-Peuf
Jean-Marie Alaize
Mme Jacqueline
Alquier
Jean Ancelet
Robert Anselin
Henri d'Attilio
Jean Anroux
Jean-Yves Antexier
Jean-Marc Ayrault
Jean-Paul Bachy
Jean-Pierre Baeumier
Jean-Pierre Baldryck
Jean-Pierre Balligand
Gérard Barpi
René Barilla
Claude Barande
Bernard Bardin
Alain Barran
Claude Bartolone
Philippe Baudinet
Christian Batalille
Jean-Claude Bateau
Umberto Battist
Jean Beauffils
Guy Béche
Jacques Becq
Roland Belx
André Bellon
Jean-Michel Belorgey
Serge Beltrame
Georges Benoitetti
Jean-Pierre Boquet
Michel Bérégovoy
Pierre Bernard
Michel Berson
André Billardon
Bernard Blouin
Claude Birraux
Jean-Claude Blin
Jean-Marie Bockel
Jean-Claude Bois
Gilbert Boannemaison
Alain Bonnet
Augustin Bourepaux
André Borel
Mme Huguette
Bouchardean
Jean-Michel
Boucheron
(Charente)
Jean-Michel
Boucheron
(Ille-et-Vilaine)
Jean-Claude Boulard
Jean-Pierre Bouquet
Pierre Bourguignon
Jean-Pierre Braine
Pierre Brann
Mme Frédérique
Brodin

Maurice Briand
Alain Brune
Mme Denise Cacheux
Jean-Paul Callood
Alain Calmat
Jean-Marie Cambacérès
Jean-Christophe
Cambadellis
Jacques Cambolive
André Capet
Roland Carraz
Michel Carlelet
Bernard Carton
Elie Castor
Laurent Cathala
Bernard Cavain
René Cazeauve
Aimé Césaire
Guy Chanfrault
Jean-Paul Chanteguet
Bernard Charles
Marcel Charmaut
Michel Charzat
Guy-Michel Chauveau
Daniel Chevallier
Didier Chouat
André Clert
Michel Coffineau
François Colcombet
Georges Colla
Michel Crépeau
Mme Martine David
Jean-Pierre
Defontaine
Marcel Dehoux
Jean-François
Delahais
André Delattre
André Delebedde
Jacques Delhy
Albert Denvers
Bernard Derosier
Freddy
Deschamps-Beaume
Jean-Claude Dessels
Michel Destot
Paul Dhailie
Mme Marie-Madeleine
Dieulagard
Michel Dinet
Marc Dolez
Yves Dollo
René Doulière
Raymond Douyère
Julien Dray
René Drouin
Claude Ducert
Pierre Ducost
Jean-Louis Dumont
Dominique Dupllet
Yves Durand
Jean-Paul Darieux

Paul Duvalaix
Mme Janine Ecochard
Henri Emmanuelli
Pierre Esteve
Laurent Fabius
Albert Facon
Jacques Fleury
Jacques Floch
Pierre Forgues
Raymond Fornal
Alain Fort
Jean-Pierre Fourré
Michel François
Georges Frêche
Michel Fromet
Claude Gaits
Claude Galametz
Bertrand Gallet
Dominique Gambier
Pierre Garmandia
Marcel Garrouste
Kamilo Gata
Jean-Yves Gateaud
Jean Gatel
Claude Geron
Jean Giovannelli
Joseph Gourmelon
Hubert Guze
Gérard Guze
Léo Gréard
Jean Guigné
Jacques Guyard
Charles Heru
Edmond Hervé
Pierre Hlard
François Hollande
Roland Huguet
Jacques Huyghe
des Etages
Gérard Istace
Mme Marie Jacq
Frédéric Jaltou
Jean-Pierre Joseph
Noël Joseph
Charles Josselin
Alain Journet
Jean-Pierre Kuchida
André Labarrère
Jean Laborde
Jean Lacombe
Pierre Lagorce
Jean-François
Lamarque
Jérôme Lambert
Michel Lambert
Jean-Pierre Lapalre
Claude Laréal
Dominique Lanfla
Jean Laurain
Jacques Lavédrine
Gilbert Le Bris

SCRUTIN (N° 142)

sur l'amendement n° 15 du Gouvernement à l'article 10 du projet de loi relatif à certaines dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (nouvelle lecture) (art. L. 11-5 du code de la route : allongement de six mois à un an du délai au terme duquel peut être sollicité un nouveau permis après perte totale des points).

Nombre de votants 577
Nombre de suffrages exprimés 577
Majorité absolue 289

Pour l'adoption 0
Contre 577

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (271) :

Contre : 271.

Groupe R.P.R. (132) :

Contre : 132.

Groupe U.D.F. (90) :

Contre : 90.

Groupe U.D.C. (41) :

Contre : 41.

Groupe communiste (26) :

Contre : 26.

Non-inscrits (17) :

Contre : 17.

Ont voté contre

MM.

Maurice
Adevah-Penf
Jean-Marie Alaize
Mme Michèle
Alliot-Marie
Edmond Alphandéry
Mme Jacqueline
Alquier
Jean Anciant
René André
Gustave Ansart
Robert Anselin
François Asensi
Henri d'Attilio
Philippe Auberger
Emmanuel Aubert
François d'Aubert
Gautier Audinat
Jean Aurox
Jean-Yves Autexier
Jean-Marc Ayrault
Pierre Bachelet
Mme Roselyne
Bachelot
Jean-Paul Bachy
Jean-Pierre Baeumier
Jean-Pierre Balduyck
Patrick Balkany
Edouard Balladur
Jean-Pierre Balligand
Gérard Bapt
Régis Baraila
Claude Barade
Claude Barate
Bernard Barila
Michel Barnier
Alain Barras
Raymond Barre
Jacques Barrot
Claude Bartolone
Mme Michèle Barzach
Philippe Baudinet
Christian Bataille
Jean-Claude Bateaux
Umberto Battisti
Dominique Baudis
Jacques Baumel
Henri Bayard
François Bayrou
Jean Beaufrès
René Beaumont
Guy Bêche
Jacques Becq
Jean Bégaud
Roland Beix
André Bellon
Jean-Michel Belorgey
Serge Beltrame
Georges Benedetti
Pierre de Benooville
Jean-Pierre Bequet
Michel Bérégovoy
Christian Bergella
Pierre Bernard
Michel Bernon
Marcelin Berthelot
André Berthol
Léon Bertrand
Jean Besnon
André Billardon
Bernard Bioulac
Claude Birnax
Jacques Blanc
Jean-Claude Blin
Roland Blum
Jean-Marie Bockel
Alain Bocquet
Jean-Claude Bois
Gilbert Bonnemaison
Alain Bonnet
Augustin Boreaux
André Borel
Frank Borotra
Bernard Bosson
Mme Huguette
Bouchardeau
Jean-Michel
Boucheron
(Charente)
Jean-Michel

Boucheron
(Ille-et-Vilaine)
Jean-Claude Boulard
Jean-Pierre Bouquet
Bruno Bourg-Broc
Pierre Bourguignon
Jean Bouquet
Mme Christine Boutin
Loïc Bouvard
Jacques Boyon
Jean-Pierre Braine
Pierre Brasa
Jean-Guy Branger
Jean-Pierre Brard
Mme Frédérique
Bredin
Maurice Briand
Jean Briane
Jean Brocard
Albert Brochart
Louis de Broissia
Alain Brune
Jacques Brunhes
Christian Cabal
Mme Denise Cacheux
Jean-Paul Calhoun
Alain Calmat
Jean-Marie Cambacérès
Jean-Christophe
Cambadellis
Jacques Cambolive
André Capet
Jean-Marie Caro
Roland Carraz
Michel Cartelet
Bernard Carton
Elie Castor
Mme Nicole Catala
Laurent Cathala
Bernard Cauvin
Jean-Charles Cavallière
Robert Cazalet
René Cazeau
Richard Cazeauve
Aimé Césaire
Jacques
Chaban-Delmas
Jean-Yves Chamard
Guy Chanfrault
Jean-Paul Chantequet
Jean Charbonnel
Hervé de Charette
Jean-Paul Charé
Bernard Charles
Serge Charles
Marcel Charmant
Jean Charroppin
Michel Charzat
Gérard Chanequet
Guy-Michel Chanveau
Georges Chavanes
Daniel Chevallier
Jacques Chirac
Paul Chollet
Didier Chouat
Pascal Clément
André Clert
Michel Coffineau
Michel Colat
François Colcombet
Daniel Colla
Georges Collin
Louis Colombani
Georges Colombier
René Coma
Alain Comin
Yves Commaux
Jean-Michel Conve
René Couvaines
Jean-Yves Cozan
Michel Crépeau
Henri Cui
Jean-Marie Daillet
Olivier Damault
Mme Martine
Daugreilh
Mme Martine David
Bernard Debré
Jean-Louis Debré
Jean-Pierre
Defontaine
Arthur Dehaine
Marcel Dehoux
Jean-François
Delahais
Jean-Pierre Delalande

André Delattre
Francis Delattre
André Delebedde
Jacques Delly
Jean-Marie Demange
Jean-François Deniau
Xavier Deniau
Albert Denvers
Léonce Deprez
Bernard Derosier
Jean Desautels
Freddy
Deschamps-Bessame
Jean-Claude Dessein
Michel Destot
Alain Devaquet
Patrick Devedjian
Paul Dhailie
Claude Dhiannin
Mme Marie-Madeleine
Dienelgard
Willy Dimaggio
Michel Dimet
Marc Dolez
Eric Dollé
Jean-Paul Dollé
Jacques Dominati
René Dosières
Maurice Doumet
Raymond Donyère
Julien Dray
René Dronin
Guy Drut
Jean-Michel
Dubernard
Claude Ducert
Pierre Ducout
Xavier Dugoin
Jean-Louis Dumont
Dominique Dupilet
Adrien Durand
Georges Durand
Yves Durand
Bruno Durieux
Jean-Paul Durieux
André Duron
André Durr
Paul Duvaleix
Mme Janine Ecohard
Charles Ekermann
Henri Emmannelli
Pierre Esteve
Christian Estrosi
Laurent Fabius
Albert Facon
Jean Falala
Hubert Falco
Jacques Farras
Jean-Michel Ferrand
Charles Fèvre
François Fillos
Jacques Fleury
Jacques Floch
Pierre Forques
Raymond Forni
Alain Fort
Jean-Pierre Foucher
Jean-Pierre Fourré
Michel François
Serge Franchis
Georges Frêche
Edouard
Frédéric Dapont
Yves Fréville
Michel Fromet
Jean-Paul Fuchs
Claude Guillard
Claude Gault
Claude Galanetz
Bertrand Gallet
Robert Galley
Dominique Gambier
Gilbert Gantier
Pierre Garmandia
René Garrec
Marcel Garrouste
Henri de Gastines
Kamilo Gata
Jean-Yves Gateaud
Jean Gatel
Claude Gatignol
Jean-Claude Gaudin
Jean de Gaulle
Jean-Claude Gaymot
Francis Geng
Germain Genouvain

Claude Germos
Edmond Gerrer
Jean Giovannelli
Michel Giraud
Valéry
Giscard d'Estaing
Jean-Louis Gossuiff
Jacques Godfrain
Pierre Goldberg
François-Michel
Gonnot
Georges Gorze
Roger Gouhier
Daniel Goslet
Joseph Gourmelon
Hubert Gouze
Gérard Gouzes
Léo Gréard
Gérard Grignon
Hubert Grimaud
Alain Griotteray
François
Grusenmeyer
Ambroise Guellec
Olivier Guichard
Lucien Guichon
Jean Guigé
Jacques Gayard
Jean-Yves Haby
Georges Hage
François d'Harcourt
Guy Hermler
Charles Hernu
Edmond Hervé
Pierre Hiard
Elie Hoarau
François Hollande
Pierre-Rémy Houssin
Mme Elisabeth Hubert
Roland Huguet
Xavier Husault
Jacques Huyghues
des Etages
Jean-Jacques Hyest
Michel Inchauspé
Mme Bernadette
Isaac-Sibille
Gérard Istace
Mme Marie Jacq
Mme Muguette
Jacquaint
Denis Jacquat
Michel Jacquemin
Frédéric Jalton
Henry Jean-Baptiste
Jean-Jacques Jegou
Alain Joemann
Jean-Pierre Joseph
Noël Joseph
Charles Josselin
Alain Journet
Didier Julla
Alain Juppé
Gabriel Kasperelt
Aimé Kergueris
Christian Kert
Jean Kiffer
Emile Koehl
Jean-Pierre Kuchida
André Labarrère
Claude Labbé
Jean Laborde
Jean-Philippe
Lachenaud
Jean Lacombe
Marc Laffineur
Jacques Laffleur
Pierre Lagorce
André Lajoie
Jean-François
Lamarque
Alain Lamassoure
Jérôme Lambert
Michel Lambert
Edouard Landrain
Jean-Pierre Lapaire
Claude Laral
Dominique Lariffa
Jean Larraie
Jacques Lavédrine
Gilbert Le Bris

Mme Marie-France
Lecuir
Jean-Yves Le Déant
Jean-Yves Le Drian
Jean-Marie Leduc
Robert Le Foll
Jean-Claude Lefort
Bernard Lefranc
Jean Le Garrec
Philippe Legras
Auguste Legros
Jean-Marie Le Guen
André Lejeune
Daniel Le Meur
Georges Lemoine
Guy Lengagne
Gérard Léonard
Alexandre Léontieff
François Léotard
Arnaud Lepercq
Pierre Lequiller
Roger Léron
Roger Lestas
Alain Le Vern
Mme Marie-Noëlle
Liesemann
Maurice Ligot
Jacques Limouzy
Jean de Lipkowski
Claude Lise
Robert Loidl
Paul Lombard
François Louche
Gérard Longuet
Guy Lordinot
Jean-Louis Lorgeux
Maurice
Louis-Joseph-Dugué
Jean-Pierre Luppi
Alain Madelin
Bernard Madrelle
Jacques Mahéas
Guy Malandain
Martin Malvy
Jean-François Mancel
Thierry Mandou
Raymond Marcellin
Georges Marchais
Philippe Marchand
Claude-Gérard Marcus
Mme Gilberte
Maria-Moskovitz
Roger Mas
Jacques Masdeu-Arus
René Massat
Marius Masse
Jean-Louis Masson
François Massot
Gilbert Mathieu
Didier Mathus
Pierre Mauger
Joseph-Henri
Mazoujian du Gasset
Pierre Mauroy
Alain Mayoud
Pierre Mazeaud
Pierre Méhaignerie
Pierre Merli
Louis Mermau
Georges Mesmin
Philippe Mestre
Pierre Métais
Charles Metzinger
Louis Mexandeau
Michel Meylan
Pierre Micau
Mme Lucette
Michaux-Cherry
Henri Michel
Jean-Pierre Michel
Didier Migaud
Mme Hélène Mignou
Jean-Claude Mignou
Gilbert Millet
Charles Millou
Charles Miossec
Claude Miquen
Gilbert Mitterrand
Marcel Mocour
Guy Monjalou
Gabriel Moutharmon

Robert Moutdargent
Mme Christiane Mora
Mme Louise Moreau
Ernest Moutoussamy
Alain Moyne-Bressand
Bernard Nayral
Maurice
Némos-Pwataho
Alain Néri
Jean-Marc Nesme
Michel Noir
Roland Nungesser
Jean-Paul Nzazi
Jean Oehler
Patrick Ollier
Michel d'Ornano
Pierre Ortet
Charles Pacou
Arthur Paecht
Mme Françoise
de Panafieu
Robert Panérand
Mme Christiane Papon
Mme Monique Papon
Pierre Pasquini
François Patriat
Michel Pelchat
Jean-Pierre Pélicaut
Dominique Perben
Régis Perbet
Jean-Pierre de Peretti
della Rocca
Michel Péricard
Francisque Perrut
Alain Peyrefitte
Jean-Claude Peyrounet
Michel Pezet
Jean-Pierre Philibert
Mme Yann Piat
Louis Pieras
Christian Pierret
Yves Pillot
Etienne Piute
Charles Pistre
Jean-Paul Planchon
Bernard Poignant
Ladislav Poistowski
Bernard Pons
Alexis Pota
Robert Poujade
Maurice Pourchon
Jean-Luc Prael
Jean Priori
Jean Proven
Jean-Jack Queyranne
Eric Raoult
Guy Ravier
Pierre Raynal
Alfred Recoara
Daniel Reiner
Jean-Luc Reltzer
Marc Reymann
Alain Richard
Lucien Richard
Jean Rigal
Jean Rigaud
Gaston Rimareix
Jacques Rimbault
Roger Rinchet
Gilles de Robies
Jean-Paul
de Rocca Serra
François Rocheblolme
Alain Rodet
Jacques
Roger-Machart
André Rossi
José Rossi
André Rossinot
Mme Yvette Roudy
René Rouquet
Mme Ségolène Royal
Jean Royer
Antoine Rufeschacht
Francis Saint-Ellier
Michel Sainte-Marie
Rudy Salles
Philippe Sanmarco
Jean-Pierre Santa Cruz
André Santial
Jacques Santrot

Michel Sapin
Nicolas Sarkozy
Gérard Saumade
Mme Suzanne
Sauvalgo
Robert Savy
Bernard Schreiner
(Bas-Rhin)
Bernard Schreiner
(Yvelines)
Roger-Gérard
Schwartzberg
Robert Schwiart
Philippe Séguin
Jean Seftlinger
Maurice Serghernart
Patrick Seve
Henri Sicre
Christian Spiller
Bernard Stasi
Dominique
Strauss-Kahn

Mme Marie-Joséphé
Sublet
Michel Suchod
Jean-Pierre Sœur
Bernard Tapie
Jean Tardito
Martial Taugourdeau
Yves Tavernier
Paul-Louis Tesailhon
Michel Terrot
Jean-Michel Testu
Fabien Thiaud
André Thien Ah Koon
Jean-Claude Thomas
Jean Tiberti
Jacques Toubon
Georges Tranchant
Pierre-Yvon Trémel
Jean Ueberschiag
Edmond Vacant
Léon Vachet
Daniel Vaillant

Jean Valletix
Philippe Vasseur
Michel Vauzelle
Emile Vermandon
Théo Vial-Massat
Joseph Vidal
Yves Vidal
Alain Vidalies
Gérard Vignoble
Philippe de Villiers
Jean-Paul Virapoullé
Alain Vivien
Robert-André Vivien
Michel Voisin
Roland Vuillaume
Marcel Wacheux
Aloÿse Warhouwer
Jean-Jacques Weber
Pierre-André Wiltzer
Jean-Pierre Worms
Adrien Zeiler
Emile Zuccarelli

Pierre de Beauville
Jean-Pierre Bequet
Michel Bérégovoy
Christian Bergelin
Pierre Bernard
Michel Berson
Marcelin Berthelot
André Berthol
Léon Bertrand
Jean Besson
André Billardon
Bernard Bionlac
Claude Birraux
Jacques Blanc
Jean-Claude Billa
Roland Blum
Jean-Marie Bockel
Alain Bocquet
Jean-Claude Bois
Gilbert Bonnemaison
Alain Bonnet
Augustin Boarepoux
André Borel
Franck Borotra
Bernard Bosson
Mme Huguette
Bouchard
Jean-Michel
Boucheron
(Charente)
Jean-Michel
Boucheron
(Ille-et-Vilaine)
Jean-Claude Boulard
Jean-Pierre Bouquet
Bruno Bourg-Broc
Pierre Bourguignon
Jean Bouquet
Mme Christine Boutin
Loïc Bourard
Jacques Boyon
Jean-Pierre Braine
Pierre Brana
Jean-Guy Branger
Jean-Pierre Brard
Mme Frédérique
Bredin
Maurice Briand
Jean Briane
Jean Brocard
Albert Brochard
Louis de Broissia
Alain Brune
Jacques Brunes
Christian Cabal
Mme Denise Cacheux
Jean-Paul Calloud
Alain Calmat
Jean-Marie Cambacérès
Jean-Christophe
Cambadellis
Jacques Cambolive
André Capet
Jean-Marie Caro
Roland Carraz
Michel Carletet
Bernard Carton
Elic Castor
Mme Nicole Catala
Laurent Cathala
Bernard Cauvin
Jean-Charles Cavallé
Robert Cazalet
René Cazeau
Richard Cazeau
Aimé Césaire
Jacques
Chaban-Delmas
Jean-Yves Chamard
Guy Chanfrault
Jean-Paul Chanteguet
Jean Charbonnel
Hervé de Charette
Jean-Paul Charité
Bernard Charles
Serge Charles
Marcel Charmant
Jean Charroppin
Michel Charzat
Gérard Chasseguet
Guy-Michel Chauveau

Georges Chavares
Daniel Chevallier
Jacques Chirac
Paul Chollet
Didier Chouat
Pascal Clément
André Clerf
Michel Coffineau
Michel Colinat
François Colcombet
Daniel Colla
Georges Colla
Louis Colombani
Georges Colombier
René Couanau
Alain Cousin
Yves Coussain
Jean-Michel Couve
René Couvelinhes
Jean-Yves Cozan
Michel Crépeau
Henri Cug
Jean-Marie Daillet
Olivier Dassault
Mme Martine
Daugrellh
Mme Martine David
Bernard Debré
Jean-Louis Debré
Jean-Pierre
Defontaine
Arthur Dehalne
Marcel Dehoux
Jean-François
Delehaix
Jean-Pierre Delalande
André Delattre
Francis Delattre
André Delehedde
Jacques Delby
Jean-Marie Demange
Jean-François Deniau
Xavier Deniau
Albert Devers
Léonce Deprez
Bernard Derosier
Jean Desanais
Freddy
Deschamps-Beaume
Jean-Claude Dessels
Michel Destot
Alain Devaquet
Patrick Devedjian
Paul Dhallie
Claude Dhallie
Mme Marie-Madeleine
Dieslangard
Willy Diméglio
Michel Dinet
Marc Dolez
Eric Dollgé
Yves Dollé
Jacques Dominati
René Dosièr
Maurice Doussat
Raymond Douyère
Julien Dray
René Drouin
Guy Druat
Jean-Michel
Dubernard
Claude Ducert
Pierre Ducout
Xavier Dugola
Jean-Louis Dumont
Dominique Dupllet
Adrien Durand
Georges Durand
Yves Durand
Bruno Durioux
Jean-Paul Durioux
André Duromén
André Durr
Paul Duvalleix
Mme Janine Ecochard
Charles Ehrmann
Henri Emmanuelli
Pierre Esteve
Christian Estrosi
Laurent Fabius
Albert Facon

Jean Falala
Hubert Falco
Jacques Farran
Jean-Michel Ferrand
Charles Fèvre
François Fillon
Jacques Fleury
Jacques Floch
Pierre Forges
Raymond Forni
Alain Fort
Jean-Pierre Foucher
Jean-Pierre Fourré
Michel Francalx
Serge Franchis
Georges Frêche
Edouard
Frédéric-Dupont
Yves Fréville
Michel Fromet
Jean-Paul Fuchs
Claude Gaillard
Claude Gault
Claude Galametz
Bertrand Gallet
Robert Galley
Dominique Gambier
Gilbert Gantier
Pierre Garmendia
René Garrec
Marcel Garrouste
Henri de Gastines
Kamillo Gata
Jean-Yves Gatenud
Jean Gatel
Claude Gatignol
Jean-Claude Gaudin
Jean de Gaulle
Jean-Claude Gayssot
Francis Geng
Germain Genengin
Claude Germos
Edmond Gerrer
Jean Giovannelli
Michel Giraud
Valéry
Giscard d'Estaing
Jean-Louis Gossdoff
Jacques Godfrain
Pierre Goldberg
François-Michel
Gonnot
Georges Gorse
Roger Goubier
Daniel Goulet
Joseph Gourmelon
Hubert Gouze
Gérard Gouzes
Léo Gréard
Gérard Grignon
Hubert Grimeult
Alain Grotteray
François
Grussemeyer
Ambroise Guellac
Olivier Gulchard
Lucien Gulchon
Jean Guigné
Jacques Guyard
Jean-Yves Hahy
Georges Hage
François d'Harcourt
Guy Hermier
Charles Hernu
Edmond Hervé
Pierre Hlard
Elie Hoarau
François Hollande
Pierre-Rémy Housnia
Mme Elisabeth Hubert
Roland Huguet
Xavier Hunault
Jean-Jacques Hyest
Michel Inchauspé
Mme Bernadette
Isaac-Sibille
Gérard Istace
Mme Marie Jacq
Mme Muguet
Jacquelin
Denis Jacquat

SCRUTIN (N° 143)

sur l'amendement n° 13 de la commission des lois et de M. Pierre Lequiller tendant à rétablir l'article 19 du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (nouvelle lecture) (examen à la session d'automne 1989 d'un projet de loi de programme sur la sécurité routière).

Nombre de votants 575
Nombre de suffrages exprimés 575
Majorité absolue 288

Pour l'adoption 575
Contre 0

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (271) :

Pour : 270.

Non-votant : 1. - M. Jacques Huyghues des Etages.

Groupe R.P.R. (132) :

Pour : 132.

Groupe U.D.F. (90) :

Pour : 90.

Groupe U.D.C. (41) :

Pour : 41.

Groupe communiste (26) :

Pour : 25.

Non-votant : 1. - M. Georges Mirechais.

Non-inscrits (17) :

Pour : 17.

Ont voté pour

MM.
Maurice
Adenah-Paul
Jean-Marie Alalae
Mme Michèle
Alliot-Marie
Edmond Alphandéry
Mme Jacqueline
Alquier
Jean Anciant
René André
Gustave Anseret
Robert Anselin
François Anselin
Henri d'Attilio
Philippe Anberger
Emmanuel Anbert
François d'Anbert
Gautier Audinet
Jean Aurox

Jean-Yves Antexier
Jean-Marc Ayrault
Pierre Bachelet
Mme Roselyne
Bachelet
Jean-Paul Bachy
Jean-Pierre Bacumier
Jean-Pierre Baldrych
Patrick Balkany
Edouard Balladur
Jean-Pierre Balligand
Gérard Bapt
Régis Baralla
Claude Barande
Claude Barate
Bernard Barla
Michel Barlier
Alain Barrau
Raymond Barre
Jacques Barrot

Claude Bartolone
Mme Michèle Barzach
Philippe Bassinet
Christian Batallie
Jean-Claude Bateau
Umberto Battist
Dominique Baudis
Jacques Baumel
Henri Bayard
François Bayrou
Jean Beaufrès
René Beaumont
Guy Bêche
Jacques Becq
Jean Béguant
Roland Belx
André Bellon
Jean-Michel Belorgey
Serge Beltrame
Georges Benedetti

Michel Jacquemin
Frédéric Jalton
Henry Jean-Baptiste
Jean-Jacques Jegou
Alain Jonemann
Jean-Pierre Joseph
Noël Joseph
Charles Josselin
Alain Jourmet
Didier Julia
Alain Juppé
Gabriel Kasperet
Aimé Kergueris
Christian Kert
Jean Kiffer
Emile Koehl
Jean-Pierre Kuchaida
André Labarrière
Claude Labbé
Jean Laborde
Jean-Philippe
Lachenaud
Jean Lacombe
Marc Laffineur
Jacques Laffleur
Pierre Lagorce
André Lajoie
Jean-François
Lamarque
Alain Lamassoure
Jérôme Lambert
Michel Lambert
Edouard Landrain
Jean-Pierre Lapaire
Claude Larial
Dominique Lariffa
Jean Laurain
Jacques Lavédrine
Gilbert Le Bris
Mme Marie-France
Lecuir
Jean-Yves Le Déaut
Jean-Yves Le Drian
Jean-Marie Leduc
Robert Le Foll
Jean-Claude Lefort
Bernard Lefranc
Jean Le Garrec
Philippe Legras
Auguste Legros
Jean-Marie Le Guen
André Lejeune
Daniel Le Meur
Georges Lemoine
Guy Lengagne
Gérard Léonard
Alexandre Léontieff
François Léotard
Arnaud Lepercq
Pierre Lequiller
Roger Léro
Roger Lestas
Alain Le Vern
Mme Marie-Noëlle
Henemann
Maurice Ligot
Jacques Limouzy
Jean de Lipkowski
Claude Lise
Robert Loidl
Paul Lombard
François Loncle
Gérard Longuet
Guy Lordieot
Jeanny Lorgeux
Maurice
Louis-Joseph-Dugué
Jean-Pierre Luppi
Alain Madella
Bernard Madrelle
Jacques Mabéas
Guy Malandain
Martin Malvy
Jean-François Manacel
Thierry Mandon
Raymond Mercellia
Philippe Marchand
Claude-Gérard Marcus
Mme Gilberte
Marin-Moskovitz
Roger Mas

Jacques Masdeu-Arus
René Massat
Marius Masse
Jean-Louis Masson
François Massot
Gilbert Mathieu
Didier Mathus
Pierre Mauger
Joseph-Henri
Maujourn du Gasset
Pierre Mauroy
Alain Mayoud
Pierre Mazeaud
Pierre Mébaignerie
Pierre Merli
Louis Mermaz
Georges Mesmin
Philippe Mestre
Pierre Métais
Charles Metzinger
Louis Mexandeau
Michel Meylan
Pierre Micaux
Mme Lucette
Michaux-Chevry
Henri Michel
Jean-Pierre Michel
Didier Migaud
Mme Hélène Mignon
Jean-Claude Mignon
Gilbert Millet
Charles Millon
Charles Miossec
Claude Miqueu
Gilbert Mitterrand
Marcel Mocœur
Guy Monjalou
Gabriel Montcharmont
Robert Montdargent
Mme Christiane Mora
Mme Louise Moreau
Ernest Moutoussamy
Alain Moyne-Bressand
Bernard Nayral
Maurice
Néou-Pwatoho
Alain Néri
Jean-Marc Nesme
Michel Noir
Roland Nuagesser
Jean-Paul Nunzi
Jean Oehler
Patrick Ollier
Michel d'Ornano
Pierre Orlet
Charles Paccou
Arthur Paecht
Mme Françoise
de Panafieu
Robert Pandraud
Mme Christiane Papon
Mme Monique Papon
Pierre Pasqual
François Patriat
Michel Pelchat
Jean-Pierre Pénicaud
Dominique Perben
Régis Perbet
Jean-Pierre de Peretti
della Rocca
Michel Péricard
Francisque Perrut
Alain Peyrefitte
Jean-Claude Peyronnet
Michel Pezet
Jean-Pierre Philibert
Mme Yann Piat
Louis Pieras
Christian Pierret
Yves Pillat
Etienne Pinte
Charles Pistre
Jean-Paul Planchou
Bernard Polgaant
Ladislav Pomiatowski
Bernard Pons
Alexis Pota
Robert Poujade
Maurice Pourchon
Jean-Luc Preel
Jean Prioriol

Jean Proveux
Jean-Jack Queyranne
Eric Raoult
Guy Ravier
Pierre Raynal
Alfred Recours
Daniel Reider
Jean-Luc Reitzer
Marc Reymann
Alain Richard
Lucien Richard
Jean Rigal
Jean Rigaud
Gaston Rimareix
Jacques Rimbault
Roger Rinchet
Gilles de Robien
Jean-Paul
de Rocca Serra
François Rochebloet
Alain Rodet
Jacques
Roger-Machart
André Rossi
José Rossi
André Rossinot
Mme Yvette Roudy
René Rouquet
Mme Ségolène Royal
Jean Royer
Antoine Rufenacht
Francis Saint-Ellier
Michel Sautte-Marie
Rudy Salles
Philippe Saumarcos
Jean-Pierre Santa Cruz
André Santini
Jacques Santrot
Michel Sapin
Nicolas Sarkozy
Gérard Saumade
Mme Suzanne
Sauvaigo
Robert Savy
Bernard Schreiner
(Bas-Rhin)
Bernard Schreiner
(Yvelines)
Roger-Gérard
Schwarzenberg
Robert Schwint
Philippe Séguin
Jean Seillinger
Maurice Sergheraert
Patrick Seve
Henri Sierre
Christian Spiller
Bernard Stasi
Dominique
Strauss-Kahn
Mme Marie-Joséphe
Sublet
Michel Suchod
Jean-Pierre Sueur
Bernard Tapie
Jean Tardif
Martial Taugourdeau
Yves Tavernier
Paul-Louis Tenaillon
Michel Terrot
Jean-Michel Testu
Fabien Thléme
André Thien Ah Koon
Jean-Claude Thomas
Jean Tiberi
Jacques Toubon
Georges Tranchant
Pierre-Yvon Trémel
Jean Ueberschlag
Edmond Vacant
Léon Vachet
Daniel Vaillant
Jean Valleix
Philippe Vasseur
Michel Vauzelle
Emile Vernaudo
Théo Vial-Massat
Joseph Vidal
Yves Vidal
Alain Vidalies
Gérard Vignoble

Philippe de Villiers
Jean-Paul Virapoullé
Alain Vivien
Robert-André Vivien
Michel Voisin

Roland Vuillaume
Marcel Wacheux
Aloyse Warhouver
Jean-Jacques Weber
Pierre-André Wiltzer

Jean-Pierre Worms
Adrien Zeller
Emile Zuccarelli.

N'ont pas pris part au vote

MM. Jacques Huyghues des Etages et Georges Marchais.

Mises au point au sujet du présent scrutin

MM. Jacques Huyghues des Etages et Georges Marchais, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

SCRUTIN (N° 144)

sur l'article 10 modifié par l'amendement n° 1 du gouvernement présenté en seconde délibération et l'ensemble du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (nouvelle lecture) (vote unique).

Nombre de votants	576
Nombre de suffrages exprimés	549
Majorité absolue	275

Pour l'adoption	319
Contre	230

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (271) :

Pour : 270.

Contre : 1. - M. Roger Rinchet.

Groupe R.P.R. (132) :

Contre : 131.

Non-votant : 1. - M. Gérard Léonard.

Groupe U.D.F. (90) :

Contre : 90.

Groupe U.D.C. (41) :

Pour : 40.

Contre : 1. - Mme Christine Boutin.

Groupe communiste (26) :

Abstentions volontaires : 26.

Non-inscrits (17) :

Pour : 9. - MM. Claude Barande, Michel Carletet, Serge Franchis, Alexandre Léontieff, Jean-Pierre Luppi, Claude Miqueu, Bernard Tapie, Emile Vernaudo et Aloyse Warhouver.

Contre : 7. - MM. Léon Bertrand, Mme Yann Piat, MM. Alexis Pota, Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spiller et André Thien Ah Koon.

Abstention volontaire : 1. - M. Elie Hoarau.

Ont voté pour

MM.

Maurice
Adevah-Paul
Jean-Marie Alaize
Edmond Alphandéry
Mme Jacqueline
Alquier
Jean Anciant
Robert Anselin
Henri d'Attilio
Jean Auroux
Jean-Yves Autexier
Jean-Marc Ayrault
Jean-Paul Bachy
Jean-Pierre Baeumler
Jean-Pierre Balduyck
Jean-Pierre Balligand
Gérard Bapt

Régis Barailla
Claude Barande
Bernard Bardio
Alain Barrau
Raymond Barre
Jacques Barrot
Claude Bartolone
Philippe Cassinet
Christian Bataille
Jean-Claude Bateux
Umberto Battist
Dominique Boudis
François Bayrou
Jean Beaufils
Guy Bêche
Jacques Becq
Roland Beix
André Bellon

Jean-Michel Belorgey
Serge Beltrame
Georges Beaudetti
Jean-Pierre Bequet
Michel Bérégovoy
Pierre Bernard
Michel Berson
André Billardon
Bernard Bioulac
Claude Birraux
Jean-Claude Blin
Jean-Marie Bockel
Jean-Claude Bols
Gilbert Bonnemaison
Alain Bonnet
Augustin Bonrepaux
André Borel
Bernard Bosson

Mme Huguette
Boucardéan
Jean-Michel
Boucheron
(Charente)
Jean-Michel
Boucheron
(Ille-et-Vilaine)
Jean-Claude Boucard
Jean-Pierre Bosquet
Pierre Bourguignon
Loïc Bouvard
Jean-Pierre Braine
Pierre Brana
Mme Frédérique
Bredin
Maurice Briand
Jean Briane
Alain Brune
Mme Denise Cacheux
Jean-Paul Calhoun
Alain Calmat
Jean-Marie Cambacérès
Jean-Christophe
Cambadélis
Jacques Cambolive
André Capet
Roland Carraz
Michel Carlelet
Bernard Carton
Elie Castor
Laurent Cathala
Bernard Carvin
René Cazenave
Aimé Césaire
Guy Chanfrant
Jean-Paul Chanteguet
Bernard Charles
Marcel Charmant
Michel Charzat
Guy-Michel Chauveau
Georges Chavares
Daniel Chevallier
Didier Chouat
André Clert
Michel Coffineau
François Colcombet
Georges Colla
René Comanau
Jean-Yves Coran
Michel Crépeau
Jean-Marie Daillet
Mme Martine David
Jean-Pierre
Defontaine
Marcel Dehoux
Jean-François
Delahais
André Delattre
André Delchède
Jacques Delty
Albert Denvers
Bernard Deroster
Freddy
Deschaux-Beaume
Jean-Claude Desbels
Michel Destot
Paul Dhailie
Mme Marie-Madeleine
Dieulangard
Michel Dinot
Marc Dolé
Yves Dollo
René Douère
Raymond Donyère
Julien Dray
René Drouin
Claude Ducert
Pierre Ducout
Jean-Louis Dumont
Dominique Dupilet
Adrien Durand
Yves Durand
Bruno Durlieux
Jean-Paul Durlieux
Paul Duvaléix
Mme Janine Ecochard
Henri Emmanuelli
Pierre Esteve
Laurent Fabius
Albert Facon

Jacques Fleury
Jacques Floch
Pierre Forgues
Raymond Fornal
Alain Fort
Jean-Pierre Foucher
Jean-Pierre Fourné
Michel François
Serge Franchis
Georges Frêche
Yves Frétille
Michel Fromet
Jean-Paul Fuchs
Claude Galits
Claude Galametz
Bertrand Gallet
Dominique Gambier
Pierre Garmandia
Marcel Garrouste
Kamillo Gata
Pierre-Yves Gateaud
Jean Gatel
Francis Geng
Germain Genecawin
Claude Germon
Edmond Gerrer
Jean Giovannelli
Joseph Gourmelon
Hubert Gouze
Gérard Gouzes
Léo Gréard
Gérard Grignon
Hubert Grimaud
Ambroise Guélic
Jean Guigné
Jacques Guyard
Charles Hernu
Edmond Hervé
Pierre Hlard
François Hollande
Roland Huguet
Jacques Huyghe
des Etages
Jean-Jacques Hyst
Mme Bernadette
Isaac-Sibille
Gérard Istace
Mme Marie Jacq
Michel Jacquemin
Frédéric Jalton
Henry Jean-Baptiste
Jean-Jacques Jégou
Jean-Pierre Joseph
Noël Joseph
Charles Josselin
Alain Journe
Christian Kert
Jean-Pierre Kucheld
André Labarrère
Jean Laborde
Jean Lacombe
Pierre Lagorce
Jean-François
Lamarque
Jérôme Lambert
Michel Lambert
Edouard Landraie
Jean-Pierre Lapaire
Claude Laréai
Dominique Lariffa
Jean Larrain
Jacques Lavédrine
Gilbert Le Bris
Mme Marie-France
Lecair
Jean-Yves Le Déant
Jean-Yves Le Drian
Jean-Marie Leduc
Robert Le Foll
Bernard Lefranc
Jean Le Garrec
Jean-Marie Le Gue
André Lejeune
Georges Lemoune
Guy Lezague
Alexandre Léontieff
Roger Léron
Alain Le Vern
Mme Marie-Noëlle
Lienemann
Claude Lise

Robert Loidi
François Loncle
Guy Lordinot
Jeanny Lorgeoux
Maurice
Louis-Joseph-Dogué
Jean-Pierre Luppi
Bernard Madrelle
Jacques Mahéas
Guy Malaudain
Martin Maivy
Thierry Masdon
Philippe Marchand
Mme Gilberte
Maria-Moskovitz
Roger Mas
René Massat
Marius Masse
François Massot
Didier Mathus
Pierre Mauroy
Pierre Méhaugnerie
Louis Mermaz
Pierre Métais
Charles Metzinger
Louis Mexandeau
Henri Michel
Jean-Pierre Michel
Didier Migand
Mme Hélène Mignon
Claude Miqueu
Gilbert Mitterrand
Marcel Moeur
Guy Monjaon
Gabriel Montchamont
Mme Christiane Mora
Bernard Nayrai
Alain Néri
Jean-Paul Nanzi
Jean Oehler
Pierre Ortel
Mme Monique Papon
François Patriat
Jean-Pierre Pénicaud
Jean-Claude Peyronnet
Michel Pezet
Christian Pierret
Yves Pillet
Charles Pistre
Jean-Paul Planchou
Bernard Poignant
Maurice Pourchon
Jean Proveux
Jean-Jack Queyranne
Guy Ravier
Alfred Recours
Daniel Reiner
Alain Richard
Jean Rigal
Gaston Rimareix
François Rochebloine
Alain Rodet
Jacques
Roger-Machart
Mme Yvette Roudy
René Rouquet
Mme Ségolène Royal
Michel Sainte-Marie
Philippe Saumaro
Jean-Pierre Santa Cruz
Jacques Saotrot
Michel Sazli
Gérard Seunade
Robert Savy
Bernard Schreiner
(Yvelines)
Roger-Gérard
Schwartzberg
Robert Schwint
Patrick Sere
Henri Sicre
Bernard Stasi
Dominique
Strauss-Kahn
Mme Marie-Joséphine
Sublet
Michel Suchod
Jean-Pierre Sueur
Bernard Tapie
Yves Taverier
Jean-Michel Testu

Pierre-Yvon Trémel
Edmond Vacant
Daniel Vaillant
Michel Vauzelle
Emile Verandon
Joseph Vidal
Mme Michèle
Alliot-Marie
MM.
René André
Philippe Auberger
Emmanuel Aubert
François d'Aubert
Gautier Audinot
Pierre Bachelet
Mme Roselyne
Bachelot
Patrick Baikany
Edouard Ballardur
Claude Barate
Michel Baraler
Mme Michèle Barzach
Jacques Baumel
Henri Bayard
René Beaumont
Jean Bégault
Pierre de Benouville
Christian Bergella
André Berthoi
Léon Bertrand
Jean Besson
Jacques Blanc
Roland Bism
Frank Borotra
Bruno Bourg-Broc
Jean Bousquet
Mme Christine Boutin
Jacques Boyon
Jean-Guy Branger
Jean Brocard
Albert Brochard
Louis de Broissia
Christian Cabal
Jean-Marie Caro
Mme Nicole Catala
Jean-Charles Cavallie
Robert Cazelet
Richard Cazenave
Jacques
Chabas-Delmas
Jean-Yves Chamard
Jean Charbonnel
Hervé de Chavette
Jean-Paul Charé
Serge Charles
Jean Charroppin
Gérard Chasseguet
Jacques Chirac
Paul Chollet
Pascal Clément
Michel Colat
Daniel Colla
Louis Colombani
Georges Colombier
Alain Cousin
Yves Coussain
Jean-Michel Couve
René Couveluhs
Henri Cuq
Olivier Dassault
Mme Martine
Daurelle
Bernard Debré
Jean-Louis Debré
Arthur Dehaloe
Jean-Pierre Delaiane
Francis Delattre
Jean-Marie Demange
Jean-François Deniau
Xavier Deniau
Léonce Deprez
Jean Desautels
Alain Devaquet
Patrick Devedjian
Claude Dhlania
Willy Diméglio
Eric Dollgé

Yves Vidal
Alain Vidalies
Gérard Vignoble
Jean-Paul Virapoullé
Alain Vivien
Michel Voisio

Ont voté contre

Jacques Dominati
Maurice Dousset
Guy Drut
Jean-Michel
Dubernard
Xavier Dugola
Georges Durand
André Durr
Charles Ehrmann
Christian Estrosi
Jean Falala
Hubert Falco
Jacques Farran
Jean-Michel Ferrand
Charles Fèvre
François Fillon
Edouard
Frédéric-Dupont
Claude Gaillard
Robert Galley
Gilbert Gantier
René Garrec
Henri de Gastines
Claude Gatignol
Jean-Claude Gaudin
Jean de Gaulle
Michel Giraud
Valéry
Giscard d'Estaing
Jean-Louis Gossdoff
Jacques Godfrin
François-Michel
Gounot
Georges Gorse
Daniel Goulet
Alain Griotteray
François
Grusnmeyer
Olivier Guichard
Lucien Guichon
Jean-Yves Haby
François d'Harcourt
Pierre-Rémy Houssin
Mme Elisabeth Hubert
Xavier Hunault
Michel Inchaupé
Denis Jacquat
Alain Jonemann
Didier Julia
Alain Juppé
Gabriel Kasperleit
Aimé Kergueris
Jean Kiffer
Emile Koehl
Claude Labbé
Jean-Philippe
Lachenaud
Marc Laffleur
Jacques Lafleur
Alain Lamassoure
Philippe Legras
Auguste Legros
François Léotard
Arnaud Lepereq
Pierre Lequiller
Roger Lestas
Maurice Ligot
Jacques Limouzy
Jean de Lipkowski
Gérard Longuet
Alain Madein
Jean-François Mancel
Raymond Marcellin
Claude-Gérard Marcus
Jacques Masdeu-Arus
Jean-Louis Masson
Gilbert Mathieu
Pierre Mauger
Joseph-Henri
Maujolan du Gasset

Marcel Wacheux
Aloyse Warbouver
Jean-Jacques Weber
Jean-Pierre Worms
Adrien Zeller
Emile Zuccarelli
Alain Mayoud
Pierre Mazeaud
Pierre Meril
Georges Meslin
Philippe Mestre
Michel Meylan
Pierre Micau
Mme Lucette
Michaux-Cherry
Jean-Claude Mignon
Charles Millon
Charles Miossec
Mme Louise Moreau
Alain Moyné-Bressand
Maurice
Néou-Pwataho
Jean-Marc Nesme
Michel Noir
Roland Nussenger
Patrick Ollier
Michel d'Ornano
Charles Paccou
Arthur Paecht
Mme Françoise
de Panafieu
Robert Pandraud
Mme Christiane Papon
Pierre Pasqual
Michel Pelchat
Dominique Perben
Régis Perbet
Jean-Pierre de Peretti
della Rocca
Michel Péricard
Francisque Perrut
Alain Peyrefitte
Jean-Pierre Phillbert
Mme Yann Piat
Etienne Pinte
Ladislav Ponsiatowski
Bernard Pons
Alexis Pota
Robert Poujade
Jean-Luc Prael
Jean Prioriot
Eric Raoult
Pierre Raynal
Jean-Luc Reltzer
Marc Reymann
Lucien Richard
Jean Rigaud
Roger Rinchet
Gilles de Robiea
Jean-Paul
de Rocca Serra
André Rossi
José Rossi
André Rossinot
Jean Royer
Antoine Rufennicht
Francis Salot-Ellier
Rudy Salles
André Santini
Nicolas Sarkozy
Mme Suzanne
Sauvalgo
Bernard Schreiner
(Bas-Rhin)
Philippe Séguin
Jean Seltlinger
Maurice Sergheraert
Christian Spiller
Martial Taugourdenn
Paul-Louis Taulillon
Michel Terrot
André Thien Ab Koon
Jean-Claude Thomas
Jean Tiberi
Jacques Toubon
Georges Trauchant

Jean Ueberschlag
Léon Vachet
Jean Valleix

Philippe Vasseur
Philippe de Villiers

Robert-André Vivien
Roland Vuillaume
Pierre-André Wiltzer.

Paul Lombard
Georges Marchais
Gilbert Millet
Robert Moutdargent

Ernest Moutoussamy
Louis Pierna
Jacques Rimbault
Jean Tardito

Fabien Thiéme
Théo Vial-Massat.

Se sont abstenus volontairement

MM.

Gustave Auzart
François Asensi
Marcelin Berthelot
Alain Bocquet
Jean-Pierre Brard
Jacques Brunhes

André Duroméa
Jean-Claude Gayssot
Pierre Goldberg
Roger Gouhier
Georges Hage
Guy Illemier

Elie Honrau
Mme Muguet
Jacquiot
André Lajoie
Jean-Claude Lefort
Daniel Le Meur

N'a pas pris part au vote

M. Gérard Léonard.

Mise au point au sujet du présent scrutin

M. Roger Rinchet, porté comme ayant voté « contre », a fait savoir qu'il avait voulu voter « pour ».

