
SENAT
DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
TELEX 201176 F DIRJO PARIS



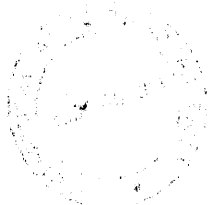
TÉLÉPHONES :
DIRECTION : (1) 40-58-75-00
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

COMPTE RENDU INTÉGRAL

41^e SÉANCE

Séance du mercredi 14 juin 1989



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. ALAIN POHER

1. **Procès-verbal** (p. 1522).
2. **Eloge funèbre de M. Dominique Pado, sénateur de Paris** (p. 1522).

MM. le président, 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.

Suspension et reprise de la séance (p. 1523)

PRÉSIDENTE DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT

3. **Demande d'autorisation d'une mission d'information** (p. 1523).
4. **Sécurité routière.** - Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 1523).

Discussion générale : MM. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer ; Jacques Thyraud, rapporteur de la commission des lois ; Jean-Luc Bécart, Michel d'Aillières, Franck Sérusclat, Daniel Hoeffel, Stéphane Bonduel, Philippe de Bourgoing.

M. le président.

5. **Renvoi pour avis** (p. 1536).

Suspension et reprise de la séance (p. 1536)

6. **Fonctionnement des assemblées parlementaires.** - Adoption d'une proposition de loi en deuxième lecture (p. 1536).

Discussion générale : MM. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement ; Paul Girod, rapporteur de la commission des lois ; Jean-Pierre Bayle, Jacques Larché, président de la commission des lois.

PRÉSIDENTE DE M. JEAN CHÉRIOUX

Clôture de la discussion générale.

MM. le ministre, le président.

Article 3 (p. 1540)

Amendement n° 1 de la commission. - MM. le rapporteur, le ministre, Jean-Pierre Bayle. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 4 (p. 1540)

Amendement n° 2 de la commission. - MM. le rapporteur, le ministre, Jean-Pierre Bayle. - Adoption.

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

Adoption de l'article modifié.

Article 5 (p. 1541)

Amendement n° 4 de la commission, sous-amendements n° 9 de M. Marc Lauriol et 8 du Gouvernement. - MM. le rapporteur, Christian Poncelet, le ministre, le président de la commission, Emmanuel Hamel. - Rejet du sous-amendement n° 8 ; adoption du sous-amendement n° 9 et de l'amendement n° 4 constituant l'article modifié.

Article 6 (p. 1543)

Amendement n° 5 de la commission. - MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 7 (p. 1544)

Amendement n° 6 de la commission. - MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article complété.

Vote sur l'ensemble (p. 1544)

MM. Jacques Genton, Jean-Pierre Bayle.

Adoption de l'ensemble de la proposition de loi.

7. **Candidatures à une commission mixte paritaire** (p. 1545).

Suspension et reprise de la séance (p. 1545)

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

8. **Saisine du Conseil constitutionnel** (p. 1545).

9. **Nomination de membres d'une commission mixte paritaire** (p. 1545).

10. **Sécurité routière.** - Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 1545).

Discussion générale (*suite*) : MM. Guy Allouche, Claude Huriet, Jean-Pierre Cantegrit, Michel Rufin, Jean-Paul

Bataille, Jean Guenier, Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux.

Clôture de la discussion générale.

Articles additionnels avant l'article 1^{er} (p. 1556)

Amendement n° 29 de M. Jacques Machet. - MM. Jacques Machet, Jacques Thyraud, rapporteur de la commission des lois ; le secrétaire d'Etat. - Retrait.

Amendement n° 30 de Jacques Machet. - MM. Jacques Machet, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Retrait.

Articles additionnels avant l'article 1^{er}, après l'article 14 et *in fine* (p. 1557)

Amendements n°s 23 de M. Guy Allouche, 31 de M. Jacques Machet et 37 rectifié du Gouvernement. - MM. Guy Allouche, Jacques Machet, le secrétaire d'Etat, le rapporteur, Michel d'Aillières, Emmanuel Hamel, Lucien Neuwirth. - Retrait des amendements n°s 23 et 31 ; adoption de l'amendement n° 37 rectifié constituant un article additionnel *in fine*.

Article 1^{er} (p. 1559)

Amendement n° 25 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. Jean-Luc Bécart, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Emmanuel Hamel. - Rejet.

Adoption de l'article.

Article 2 (p. 1559)

Amendement n° 26 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. Jean-Luc Bécart, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article.

Articles 3 à 5, 5 *bis* et 6 à 9. - Adoption (p. 1560)

Article additionnel avant l'article 10 (p. 1560)

Amendement n° 2 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Lucien Neuwirth, Michel d'Aillières, Louis de Catuelan, Josselin de Rohan, Stéphane Bonduel, Emmanuel Hamel. - Rejet.

MM. le président, Philippe de Bourgoing, Lucien Neuwirth, Guy Allouche, Daniel Hoeffel, le secrétaire d'Etat.

Renvoi de la suite de la discussion.

11. **Transmission d'un projet de loi** (p. 1562).
12. **Dépôt d'une proposition de loi organique** (p. 1562).
13. **Dépôt de rapports** (p. 1563).
14. **Dépôt d'avis** (p. 1563).
15. **Ordre du jour** (p. 1563).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à quinze heures cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

ÉLOGE FUNÈBRE DE M. DOMINIQUE PADO, SÉNATEUR DE PARIS

M. le président. Mes chers collègues, en novembre 1976, à l'occasion de la sortie de son 10 000^e numéro, le journal *L'Aurore* publiait un article intitulé « Indépendance », dans lequel on lisait : « A quoi servirait donc la liberté de penser, d'écrire et d'informer si ceux qui en possèdent le merveilleux et redoutable privilège se contentaient d'être les neutres et pleutres narrateurs de l'instant qui passe ? ». (*M. le secrétaire d'Etat, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.*)

Cette plume si vibrante, qui proclamait ainsi avec tant de chaleur et de mordant que la liberté engendrait des devoirs pour ceux qui en connaissent les bienfaits, cette grande plume s'est arrêtée d'écrire ; elle ne transcrit plus sa pensée.

Transporté à l'hôpital du Val-de-Grâce à la suite de difficultés circulatoires, notre collègue Dominique Pado, sénateur de Paris, nous a quittés dans l'après-midi du 18 mai dernier. Il allait avoir soixante-sept ans.

C'était un journaliste de talent et de courage, un élu local de grande compétence, un sénateur toujours en éveil dès qu'il s'agissait des droits et des libertés.

Dominique Pado, de son vrai nom Padovani, est né le 24 mai 1922 à Oletta, petite bourgade de Haute-Corse d'un millier d'habitants, située près de Bastia, et qui est le chef-lieu du canton de la Conca d'Oro.

Son père, fonctionnaire, et sa mère, institutrice, ont veillé dès son enfance à lui permettre d'accéder à la réussite professionnelle.

Elève du lycée Rollin, qui allait devenir le lycée Jacques-Decour, puis du lycée Buffon, étudiant à la faculté de droit d'Aix-en-Provence puis à celle de la rue Saint-Jacques à Paris, il va mener de solides études de droit. De cette époque, il garde le souvenir d'un événement qui dessinait déjà sa personnalité : le 14 novembre 1940, il participait, non sans risques, à une manifestation de protestation contre les violences qui s'étaient déroulées trois jours plus tôt, à l'occasion du 11 novembre, et que rappelle une plaque apposée sur le mur d'un immeuble dans le haut des Champs-Élysées.

En 1942 et 1943, pour faire face aux problèmes de sa vie quotidienne, il écrivait dans le journal sportif *L'Auto*, dont les pages jaunes marquent une période de l'histoire de la presse nationale.

En 1944, il est cofondateur de *L'Aurore* et va participer, pendant près de trente-quatre ans, à l'aventure extraordinaire de ce grand quotidien parisien. Il sera tour à tour journaliste, grand reporter, rédacteur en chef adjoint, puis le plus jeune rédacteur en chef d'un quotidien de cette importance, directeur politique, puis, enfin, codirecteur de 1973 à 1978.

En 1950, il avait reçu le célèbre prix Albert-Londres et le prix Aujourd'hui pour le premier grand reportage clandestin effectué en U.R.S.S., derrière le rideau de fer. Avec mesure mais avec réalisme, il fit découvrir cet immense pays demeuré quasi inconnu.

Très apprécié, il manifestait une grande aisance de plume, d'une grande plume, mêlant à de solides développements les qualités d'une sorte de caricaturiste qui savait aller à l'essentiel en utilisant peu de mots.

Pendant toute la période d'après-guerre, il suivit pour ses lecteurs les grands événements : le retour du général de Gaulle, la guerre d'Algérie, puis le départ du général de Gaulle. A chaque occasion, il prenait courageusement parti et ne manquait jamais de dire : « Où a-t-on vu qu'être témoin de son temps, c'est refuser d'en être juge ? »

Ainsi, grand reporter, éditorialiste aux côtés de grands noms tels que Jules Romain et Henri Jeanson, patron de presse, Dominique Pado participa-t-il intimement à la vie de *L'Aurore*, mais aussi à la vie de la grande presse quotidienne, parisienne et régionale.

En 1978, il quitte *L'Aurore* et, pendant près de dix ans, les revues de presse du matin nous donneront les citations des « papiers » de *La Haute-Marne libérée* où il avait apporté son talent et sa réputation.

Dominique Pado avait la passion du journalisme. Sa grande joie était d'accompagner ses amis, aux alentours de minuit, sur les chaînes de *L'Aurore*, pour découvrir la première édition du lendemain, dont l'encre n'était pas encore tout à fait sèche. A ce moment-là, on le sentait pleinement heureux, dans cette atmosphère si particulière des ateliers d'impression où le ronronnement des rotatives brassait les odeurs des produits de reproduction. C'est en de tels instants que le mot « joie » prenait, pour lui, sa pleine satisfaction.

Cette carrière de journaliste ne l'avait pas empêché, de 1959 à 1965, d'être élu au conseil municipal de Paris, et d'en être même le vice-président, de 1959 à 1960.

Mais c'est à partir de 1983 que Dominique Pado donna sa pleine mesure d'élu municipal. Choisi comme adjoint par le maire de Paris, il se voit confier la lourde délégation de l'enseignement. Comptable de 850 établissements scolaires, ayant à connaître de 17 000 fonctionnaires, c'est un véritable département ministériel dont il a la charge. Dans cette responsabilité des intérêts de la collectivité scolaire parisienne, ses interlocuteurs étaient légion : Etat, académie, corps enseignant, parents d'élèves. Avec tous, il pratiquait, dans un esprit de dialogue très ouvert, une concertation permanente. Certains de ceux qui purent le rencontrer au cours de ces réunions n'hésitaient pas à parler de réelle séduction.

Dominique Pado, par sa verve méridionale, par sa bienveillance naturelle, par son sourire, savait convaincre, ou tout au moins faire respecter son point de vue, tout en accueillant celui des autres. En ce domaine comme dans tant d'autres, il réagissait en journaliste cherchant à comprendre, à s'informer, pour mieux éclairer sa démarche. Dans cette responsabilité, nul doute qu'un enseignant eût été davantage attaché à des procédures auxquelles il était plus sensible et un homme politique traditionnel plus proche des idées auxquelles il croyait.

Dominique Pado, pour sa part, cherchait en toutes circonstances à capter la pensée des autres. C'est peut-être dans cette démarche originale que tient le secret de sa réussite incontestable.

Mais encore et surtout, Dominique Pado était sénateur de Paris. Il l'était depuis 1967, date à laquelle il avait succédé à Jacques Baumel, devenu député. Membre de la commission des affaires culturelles et, pendant quelques années, de la commission des affaires étrangères, c'est aux problèmes de l'audiovisuel et de la presse qu'il consacra l'essentiel de son activité.

Membre de la délégation parlementaire pour la radio-télévision française, puis pour la communication audiovisuelle, dont il fut président en 1976, 1978, 1980 et 1983, il exerça une véritable influence dans ce domaine très particulier.

En toutes circonstances, avec constance, talent, avec passion aussi, il défendait les libertés individuelles et singulièrement celles des journalistes et de la presse.

Tous les grands débats verront sa participation. Président du groupe sénatorial de l'audiovisuel en 1982 et vice-président de la commission spéciale du Sénat sur la liberté de la presse en 1983, rien ne lui échappait. Il apportait son expérience, celle d'un professionnel du journalisme et de la communication.

En 1980 et 1981, il avait été membre des 35^e et 36^e sessions de l'Assemblée générale des Nations unies.

Politiquement, Dominique Pado était un centriste. Il avait rejoint le centre démocrate dès 1966 et il était, depuis quelques années, vice-président du groupe de l'union centriste.

Dominique Pado était aussi un auteur. On lui doit *Trois procès* - ceux de Maurras, Béraud et Brasillach - *La Russie de Staline, 13 mai, histoire puisrète d'une révolution*, et un ouvrage que je connais bien puisqu'il évoque la période déjà lointaine de mon premier intérim.

Enfin, notre collègue était membre de l'association des grands reporters français, membre de l'association des rédacteurs en chef, membre des jurys des prix Albert-Londres et Aujourd'hui. Il était administrateur de l'association des journalistes parisiens.

Telle fut, mes chers collègues, la très belle carrière de Dominique Pado, journaliste de responsabilité et de courage, sénateur attentif et omniprésent, soucieux des grands principes de liberté, élu municipal respecté, compétent et très apprécié par le maire de Paris.

Il laisse au palais du Luxembourg le souvenir d'un homme amical, très souriant, ne dédaignant jamais une plaisanterie, et, surtout, d'un très bon collègue. Ce philosophe, jamais désabusé, n'en était pas moins sans illusions. Il savait, quand la nécessité l'exigeait, prendre les décisions qui s'imposaient.

J'assure tous ses amis du groupe de l'union centriste de notre sympathie. Nous connaissons la perte que cette disparition entraîne pour eux et nous partageons leur tristesse.

Que son épouse et ses enfants trouvent dans la chaleur qui entoure sa mémoire le soutien indispensable pour surmonter cette terrible épreuve et atteindre un peu de sérénité.

Soyez sûre, madame, que le souvenir de Dominique Pado, votre mari, sera conservé au palais du Luxembourg, où il était très aimé et où il demeurera comme un grand serviteur de sa profession, de sa ville et de son pays.

Pour ma part, je perds un très grand ami, qui, dans les moments difficiles que le destin me fit traverser en 1969, sut demeurer à mes côtés un compagnon attentif, désintéressé et chaleureux.

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. Je demande la parole.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, le Gouvernement s'associe à l'hommage que vous venez de prononcer.

Comme vous l'avez rappelé, Dominique Pado a mené une double carrière de journaliste et d'élu avec une totale fidélité à ses convictions.

Editorialiste, directeur politique à *L'Aurore*, grand reporter, il avait un talent et une intégrité morale reconnus par tous. Ses qualités professionnelles lui avaient valu de se voir décerner, en 1950, le prix Albert-Londres, c'est-à-dire le plus haut témoignage d'estime que puisse recevoir un journaliste.

Cet homme de presse s'était engagé dans le débat public, voilà trente ans, sans jamais renoncer à son activité professionnelle, et en cherchant constamment à concilier les devoirs du journaliste et les contraintes de l'engagement militant, le rôle de l'observateur et celui de l'acteur de la vie politique.

Conseiller de Paris depuis 1959, membre de la Haute Assemblée depuis 1967, il était un homme tolérant, étranger à tout dogmatisme, privilégiant le dialogue en permanence, et d'une grande ouverture d'esprit.

Je l'ai bien connu au conseil de Paris, où nous entretenions des rapports personnels confiants et cordiaux.

Nous perdons avec lui un interlocuteur estimable et compétent et, pour le conseiller que je suis, un bon collègue.

A son épouse, à ses enfants, à ses proches, à ses amis, à l'union centriste et, bien sûr, à tous ceux qui l'ont connu et aimé, le Gouvernement, s'associant à la Haute Assemblée, adresse, avec sa sympathie attristée, l'expression de ses condoléances émues.

M. le président. Mes chers collègues, nous allons suspendre la séance en signe de deuil ; elle sera reprise à seize heures quinze.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à quinze heures vingt, est reprise à seize heures vingt, sous la présidence de M. Michel Dreyfus-Schmidt.)

PRÉSIDENCE

DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT,

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

3

DEMANDE D'AUTORISATION D'UNE MISSION D'INFORMATION

M. le président. M. le président du Sénat a été saisi d'une demande conjointe des présidents des cinq commissions : des affaires culturelles ; des affaires économiques et du Plan ; des affaires sociales ; des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale ; des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ; aux termes de laquelle ces commissions demandent au Sénat l'autorisation de désigner une mission d'information commune ayant pour objet, dans le cadre de la mission générale de contrôle reconnue au Sénat, d'étudier les problèmes posés par l'avenir de l'espace rural français et de proposer les éléments d'une politique d'aménagement.

Le Sénat sera appelé à statuer sur cette demande dans les formes fixées par l'article 21 du règlement.

4

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 302, 1988-1989), adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions. [Rapport n° 372 (1988-1989).]

Mes chers collègues, notre horaire a été quelque peu perturbé. Je tiens, au nom du Sénat, à présenter nos excuses pour cette longue suspension de séance au Gouvernement,

d'autant que M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer a des obligations liées à la tenue du salon du Bourget.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, je tiens, moi aussi, à demander à la Haute Assemblée de bien vouloir m'excuser, car le changement d'horaire m'obligera vraisemblablement à quitter la séance pendant l'intervention de M. le rapporteur. Je vous prie, monsieur le rapporteur, de bien vouloir comprendre les obligations qui sont liées à l'accueil d'un certain nombre d'hôtes de notre pays à l'occasion de cette grande manifestation qu'est le salon du Bourget. Je dois également des excuses à mon collègue M. Georges Sarre car je vais lui laisser la redoutable tâche de devoir répondre à vos arguments, monsieur le rapporteur.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, avant de commencer mon propos, je veux remercier la commission des lois, tout particulièrement son rapporteur, M. Thyraud.

Nous avons pu avoir ensemble un échange de vues positif, monsieur le rapporteur, sur un projet de loi que nous estimons important et dans un domaine où vous et moi avons, je crois, beaucoup réfléchi et beaucoup investi.

La sécurité routière est assurément un sujet important et grave. Beaucoup a été dit en la matière, par les voix les plus autorisées et les plus solennelles. Permettez-moi d'en rappeler les principaux éléments.

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

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

Et pourtant la réalité est là. Chacun doit s'en pénétrer. La route condamne à mort, chaque année, plus de 10 000 personnes ; elle en blesse près de 250 000, et plusieurs dizaines de milliers restent handicapées pour la vie. Elle frappe indifféremment les professionnels de la route, les conducteurs occasionnels et les piétons. Mais j'observe aussi, comme le Président de la République, M. François Mitterrand, l'a encore rappelé à l'automne dernier, que l'accident est la première cause de mortalité des jeunes de quinze à vingt-cinq ans, en particulier en raison de la gravité des accidents dans lesquels sont impliqués les deux-roues.

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

Faut-il baisser les bras ? Faut-il invoquer l'inévitable tribut au confort du voyage, au déplacement ou à la vitesse ? C'est évidemment une pensée inacceptable. C'est parce qu'il est déterminé à réagir que le Gouvernement vous présente ce projet de loi dont nous avons veillé à ce qu'il soit, pour reprendre une expression consacrée : « respectueux de la liberté d'aller et de venir dans les conditions permises par le progrès technique », comme élément d'un ensemble que je vais détailler dans un instant.

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

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

Ce fléau a suscité, dans les années 1970, d'importantes mesures. Elles ont été de trois ordres.

En premier lieu, pour faire face à l'important accroissement du trafic routier - il a doublé sur le réseau national depuis 1972 - la voirie a été considérablement améliorée. Les améliorations ont porté d'abord sur la capacité : accroissement du réseau autoroutier sur lequel trois fois moins d'accidents se produisent - il existe aujourd'hui 6 900 kilomètres d'autoroutes au lieu de 2 100 kilomètres en 1972 - et augmentation aussi de la longueur des routes à chaussées séparées : 3 000 kilomètres désormais contre 900 kilomètres en 1972.

Ces améliorations ont aussi porté sur la qualité du réseau : résorption des « points noirs » ; pose de glissières et de signalisations ; mise hors gel des routes et réfection des revêtements ; éclairages.

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

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

Ces mesures ont porté leurs fruits. La courbe des victimes s'est infléchie. De plus de 16 000 en 1972 - je ne mentionne ici que les décès - elle est revenue à 13 200 en 1975 et à 11 700 en 1984. Le nombre des accidents corporels et celui des blessés ont également diminué. Il faut naturellement s'en féliciter.

Toutefois, deux éléments doivent tempérer cet optimisme. Je veux en souligner toute l'importance devant le Sénat ; ils sont au cœur de notre débat de ce jour.

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

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

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

Le port du casque et le bouclage de la ceinture de sécurité se sont développés depuis la fin de 1986, sauf dans les villes où le port de la ceinture ne concerne plus qu'un usager sur deux, parfois moins. Or les trois quarts des accidents corporels se produisent dans les villes.

Quant à la consommation d'alcool avant la conduite, elle reste encore beaucoup trop élevée, même si les constatations les plus récentes la font apparaître comme stabilisée.

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

Il est bon, ici, de rappeler que les limitations de vitesse en vigueur sur notre réseau, que je crois bien adaptées à notre voirie et à notre mentalité, sont, dans l'ensemble, moins sévères que dans les autres pays.

A l'étranger, des limitations à 50 kilomètres à l'heure en ville sont fréquentes.

Quant au relèvement partiel du maximum de la vitesse autorisée sur autoroute aux Etats-Unis, qui a fait tant de bruit, il doit être relativisé. Dans certains Etats, la limite de vitesse est passée à 65 miles à l'heure, soit 104,6 kilomètres à l'heure, chiffre qu'il convient de rapprocher avec la limite observée en France, à savoir 130 kilomètres à l'heure, et avec la vitesse moyenne pratiquée sur notre réseau autoroutier français en 1988, soit 112 kilomètres à l'heure.

Aujourd'hui, les efforts faits en matière de sécurité du réseau, de résistance du véhicule et de réglementation se trouvent en grande partie annulés par l'accroissement constant des vitesses pratiquées. C'est pourquoi il convient de reprendre des initiatives déterminées en la matière.

Le Gouvernement y est d'autant plus décidé que les comparaisons internationales condamnent absolument l'idée que nous aurions atteint un minimum incompressible, termes que vous me permettez de récuser vigoureusement.

Il y a peu de pays qui, en termes d'indicateurs de sécurité routière, font plus mal que nous. Au contraire, tout montre que, à niveaux de vie et d'équipement comparables, nous sommes parmi les nations où la route est la plus meurtrière. L'Italie, la République fédérale d'Allemagne, le Danemark, les Pays-Bas et, plus encore, le Japon, les Etats-Unis, le Royaume-Uni font beaucoup mieux que nous. Nous pouvons, si nous le voulons, c'est-à-dire si chaque usager de la route en prend conscience, parvenir sans difficulté majeure à diminuer de moitié le nombre d'accidents.

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

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

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

Dès l'été dernier, en première urgence, les directives indispensables étaient adressées aux préfets, permettant d'enrayer une partie de la dégradation constatée pendant les six premiers mois de l'année 1989.

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

Agir d'abord par l'éducation : en accord avec M. Lionel Jospin, ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, nous étions convenus de donner à la sécurité routière une plus grande place dans la formation donnée à l'école primaire et au collège.

Nous étudions actuellement la possibilité de faire de l'attestation scolaire de sécurité routière un élément d'évaluation des acquis des élèves et nous venons d'entamer une réflexion très précise sur l'enseignement technique dont les élèves paient un tribut particulièrement élevé à la sécurité.

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

Le comité interministériel a, en outre, décidé des mesures concernant les véhicules. En particulier, le contrôle technique sera mis en œuvre en France, comme cela se fait dans d'autres pays, à compter de 1990. Les textes réglementaires nécessaires sont en cours d'élaboration. En outre, le Gouvernement a recherché, en étroite concertation avec les constructeurs automobiles, de nouveaux moyens de renforcer la sécurité.

Les feux arrière antibrouillards ont été rendus obligatoires. Constructeurs et importateurs se sont engagés volontairement à renoncer, dans leurs campagnes publicitaires, à des arguments fondés sur la vitesse des voitures ou à des messages pouvant encourager les comportements routiers agressifs. Les constructeurs automobiles s'engagent à promouvoir la sécurité routière. La régie Renault vient de me faire savoir qu'elle avait également pris des dispositions pour doter tous ses véhicules d'un rétroviseur extérieur sur le côté droit. Ainsi, un ensemble d'initiatives diverses ont été prises, qui vont toutes dans le même sens.

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

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

Enfin, le Gouvernement a chargé une commission, présidée par Pierre Giraudet, de réfléchir à des solutions de moyen et long terme en faveur de la sécurité routière. Cette commission a remis son rapport au Premier ministre. Elle publiera dans quelques jours un argumentaire qui viendra étayer ses propositions et alimenter le débat public de nos assemblées. Il me paraît en effet fondamental que le Parlement se saisisse de ce dossier et le nourrisse de ses propositions.

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

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

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

Mesdames, messieurs les sénateurs, le permis à points que j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations ne constitue pas une révolution dans le monde de l'automobile ; il constitue cependant, nous le reconnaissons bien volontiers, une innovation importante en France.

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

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

Pourquoi tant d'hésitations ?

Deux thèses se sont affrontées longtemps sur ce projet : Selon les uns, le permis à points était un facteur d'insécurité. En effet, dès lors que l'on affectait le permis d'un nombre déterminé de points, certains conducteurs pouvaient se croire autorisés à conduire sans respecter les règles au début, puisque chacun était sûr qu'aucune infraction ne provoquerait le retrait du permis. C'est seulement, si je puis dire, à la veille de la dernière infraction qu'ils auraient commencé à conduire plus prudemment.

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

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

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

Dès lors, le Gouvernement devait-il augmenter la sévérité des réglementations, par exemple en abaissant les vitesses maximales, dans l'espoir que les nouveaux seuils seraient mieux respectés que les anciens ?

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

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

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

La procédure présente trois avantages.

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

Ensuite, avec le permis à points, un conducteur qui commet une infraction isolée mettant en cause la sécurité des personnes, ne subit pas d'autres sanctions que celles qui sont aujourd'hui prévues par les textes.

Il reçoit, en revanche, un avertissement, et ce, à deux reprises, une première fois quand l'infraction est relevée, une seconde fois quand le retrait de points est devenu effectif. Il s'agit là d'une suggestion de l'Assemblée nationale qui nous a paru intéressante car elle renforce encore le caractère pédagogique de la mesure.

Dans la majorité des cas, le conducteur n'oubliera pas cet avertissement - à la différence de l'amende actuelle - car il sera fortement motivé pour regagner ses points soit en conduisant avec prudence pendant trois ans, ayant alors pris de bonnes habitudes, soit en acceptant de suivre un stage de sensibilisation aux causes et aux conséquences des accidents de la route, avec un effet analogue sur son comportement.

Le conducteur est placé devant sa propre responsabilité puisque l'automatisme du processus lui interdit toute échappatoire, si cette responsabilité est mal exercée.

En effet, le système ne se contente pas de soustraire des points. Il peut permettre d'en regagner, c'est-à-dire de revenir au nombre initial.

Dans le dispositif qui vous est présenté aujourd'hui, le capital de points initial est automatiquement reconstitué si le titulaire du permis n'a pas commis une nouvelle infraction sanctionnée d'un retrait de points dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la dernière condamnation est devenue définitive ou de la date à laquelle la dernière amende forfaitaire a été payée.

Enfin, en dehors de son comportement sur la route, le conducteur peut regagner des points pour partie si, volontairement, il entreprend une formation spécifique, courte sans doute, dont les modalités seront précisées par décret. Cette disposition permet au conducteur d'entreprendre une démarche volontaire pour éviter l'annulation de son permis.

La formation, pour laquelle nous tirerons les leçons d'une expérience actuellement menée en Lot-et-Garonne, sera orientée vers la prise de conscience des dangers de la route et de la nécessité de parvenir à un comportement différent. Elle devra évidemment tenir compte des contraintes financières de certains usagers.

Tout est donc conçu pour faire en sorte que chacun, volontairement, consciemment, change sa conduite, et dans les deux sens du terme.

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

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

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

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

Premier cas de figure, les retraits de points seront automatiquement décidés et, en principe, limités à un point sur six, lorsque le titulaire du permis ayant commis une infraction, par exemple un excès de vitesse relativement modéré, aura payé une amende forfaitaire, reconnaissant ainsi avoir été l'auteur de cette infraction. Je rappelle qu'en tout état de cause le conducteur aura la faculté de refuser le paiement de l'amende et de demander à comparaître devant un juge. C'est la décision de ce dernier qui, dans une telle hypothèse, aura, éventuellement, pour conséquence le retrait de points.

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

Dans l'un et l'autre cas, l'usager de la route aura donc la possibilité de contester, s'il le juge utile, les affirmations de l'autorité de police et, par conséquent, de se soustraire au retrait de points si l'infraction n'est pas établie. En revanche, si l'infraction est établie, le retrait de points doit garder impérativement son caractère automatique, pour affirmer le caractère dissuasif de cette disposition.

L'efficacité attendue du nouveau dispositif conduisait à s'interroger sur les autres procédures aujourd'hui applicables. Le Gouvernement a examiné notamment le cas de la suspension administrative du permis de conduire à laquelle certains parmi vous, je le sais, sont hostiles, même si le Parlement a

eu maintes fois, et récemment encore avec la loi du 17 janvier 1986 instituant la rétention du permis pour présomption d'alcoolémie, l'occasion de confirmer ce dispositif.

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

Le résultat a incité le Gouvernement, en tout cas, à maintenir les sanctions actuelles. La raison en est simple : l'effet du permis à points ne se fera sentir qu'à moyen terme. Fondée sur la sanction de la récidive, la procédure du permis à points n'a, par construction, aucune conséquence immédiate et elle ne sera mise en œuvre qu'à partir de 1991. Faut-il donc renoncer, dès aujourd'hui, aux dispositions actuelles qui ont fait leurs preuves ?

Ce n'est que lorsque les comportements des conducteurs auront changé qu'il conviendra de réfléchir à la modification des réglementations. Toute autre attitude serait un aveu de faiblesse. Or, en la matière, nous entendons ne montrer aucun signe de faiblesse. Elle coûterait cher en vies humaines. Je vous épargnerai une comptabilité douloureuse, mais les prévisions en ont été faites.

La Haute Assemblée, j'en suis convaincu, ne peut qu'approuver sur ce point l'attitude du Gouvernement. Elle rejoindrait d'ailleurs celle de l'opinion : très peu de suspensions administratives - dont je rappelle qu'elles sont toujours suivies d'une décision judiciaire - sont contestées par les usagers de la route qui en sont l'objet.

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

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

Une illustration numérique me paraît ici indispensable. Nous parlons en ce moment de la vie quotidienne des Français et il importe d'être concret.

Pour que le permis à points soit supprimé, il faudra, suivant le barème que nous élaborons, qu'un conducteur ait commis six excès de vitesse ou trois franchissements de stop. Pensez-vous, mesdames, messieurs les sénateurs, que quelqu'un contre qui six excès de vitesse ont été relevés et qui n'aura fait aucune démarche en vue d'un recyclage fasse preuve de respect à l'égard de ses concitoyens et ne mérite pas une sanction disciplinaire ?

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

On prétendra aussi que les professionnels de la route seront plus durement sanctionnés que les autres. Mais la loi doit-elle distinguer celui que la peine gêne le plus pour l'en dispenser ?

J'attends, au contraire, de ces professionnels, en cette qualité, qu'ils se comportent mieux que les autres usagers. Simultanément, je m'efforce de remédier aux contraintes qui pèsent sur certains d'entre eux, notamment en matière de rotation de la conduite des poids lourds. Là aussi, il faut agir sur l'ensemble des facteurs, et je n'entends pas faire preuve de faiblesse.

L'ensemble de ces dispositions sur le permis à points entrera en vigueur dans deux ans. Il convient de laisser, en effet, le temps au ministère de l'intérieur de s'équiper pour gérer sans erreur le fichier des permis à points. Il faut aussi prendre le temps nécessaire pour mener la concertation en vue de l'élaboration des textes réglementaires indispensables.

J'ai conscience de présenter aujourd'hui devant vous, avec mon collègue, M. Georges Sarre, le début d'une réforme profonde des réglementations du comportement des usagers de la route. Cela mérite quelque attention, quelque expérimentation aussi et l'information de chacun : voilà pourquoi nous en débattons.

L'Assemblée nationale a apporté à ce texte quelques amendements qui ont été qualifiés par la presse d'un assouplissement du projet.

Le projet du Gouvernement a été étudié afin de trouver le meilleur compromis entre la pédagogie efficace, nécessaire pour une meilleure sécurité routière, et un strict respect des libertés individuelles. La décision de l'Assemblée nationale, que je respecte, compromet un peu cet équilibre au détriment de la sécurité routière. Vous vous attacherez, j'en suis sûr, en tout cas je l'espère, à le rétablir, et j'attire votre attention sur les éléments suivants.

Ramener d'un an à six mois le délai pendant lequel on ne peut pas repasser son permis après un retrait enlève à cette mesure son caractère symbolique. Nous sommes ici dans le domaine de la dissuasion et de la persuasion. Il faut que les arguments soient simples et frappent l'esprit.

Informers les conducteurs des retraits de points quand ils sont intervenus est une bonne mesure pédagogique. Nous l'avons acceptée, suite à un amendement de l'Assemblée nationale. Le faire par lettre recommandée renchérit le coût de la mesure sans apporter quoi que ce soit aux automobilistes. Je ne doute pas que la Haute Assemblée aura à cœur d'éviter à l'Etat cette dépense que je juge inutile.

Laisser le droit de conduire pendant un mois après l'annulation du permis est sans doute une intention louable. Mais je vous rappelle que cette annulation ne sera pas une surprise pour le conducteur. Elle n'interviendra qu'après la répétition de plusieurs fautes et infractions, et résultera, dans la plupart des cas, d'un jugement, au terme, donc, de délais non négligeables. Pourquoi différer l'exécution d'une sanction - je préfère dire d'une mesure de sûreté - quand elle est devenue définitive ?

Enfin, l'Assemblée nationale a prévu le dépôt d'un projet de loi de programme à l'automne. Je vous ai dit tout à l'heure que j'étais très favorable à un débat parlementaire sur la sécurité routière. Le dépôt d'un tel texte ne me paraît pas la façon la plus adéquate d'ouvrir ce débat, qui suppose que soit engagée au Parlement une réflexion en profondeur.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je serai plus bref sur les autres dispositions du projet de loi, qu'a d'ailleurs excellemment décrites M. Thyraud dans son rapport.

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

Ces dispositions nouvelles sont les suivantes : en premier lieu, augmentation du taux des amendes pour les contraventions les plus graves ; en deuxième lieu, création pour les infractions au code de la route d'une amende minorée payable immédiatement à l'agent verbalisateur.

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

En troisième lieu, la possibilité donnée au juge d'annuler le permis d'une personne qui conduit alors qu'elle est sous le coup d'une suspension de permis de conduire ; trop de personnes, effectivement, ne respectent pas la peine de suspension prononcée contre elles par les tribunaux. Une telle attitude doit être très rigoureusement réprimée ; le projet de loi le permettra.

En quatrième lieu, l'extension de la liste des infractions qui peuvent donner lieu au dépistage de l'alcoolémie. La conduite sous l'emprise d'un état alcoolique étant une des

causes les plus graves des accidents de la route, il est indispensable que l'on puisse intensifier les contrôles. Permettre le dépistage de l'alcoolémie des conducteurs qui ne portent pas leur ceinture ou leur casque est, à cet égard, un moyen fort utile.

Enfin, le dernier volet de ce projet de loi concerne les règles de conduite en Polynésie française.

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

C'est cette volonté qui mettra un terme à mon propos, mesdames, messieurs les sénateurs. Nous savons que, depuis les années 1970, les dangers de la route ont décliné. Peu savent encore que nous avons atteint un palier, d'où nous décrochons désormais temporairement au fil des campagnes de sensibilisation et de certaines tragédies routières plus visibles, je pense à ces malheureux enfants de Beaune. Mais les courbes des victimes remontent à nouveau ensuite.

Le Gouvernement ne peut supporter qu'on en reste là et ne peut rester inactif, en particulier à l'approche des grandes migrations de l'été. Il vous demande de vous efforcer, comme lui, par un ensemble de moyens coordonné, à court et à moyen terme, fondés sur la prévention, la formation et en partie la répression de permettre aux usagers de la route, en préservant leur propre vie, de sauvegarder celle de beaucoup d'autres. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées de l'union centriste et du rassemblement démocratique et européen.*)

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

M. Jacques Thyraud, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le nombre de tués dans les accidents de la route suscite l'effroi et invite à la réflexion.

En valeur absolue, dans les statistiques annuelles où la mort sert d'unité de compte, il est pourtant inférieur à celui des suicides, 12 000, ainsi que des accidents relatifs à la sécurité domestique, 22 000.

Ce que l'on sait des accidents causés par la circulation hippomobile dans les siècles passés permet d'affirmer que, quels que soient les moyens employés, la locomotion est en elle-même créatrice de risques mortels. Il n'est pas naturel à l'homme de se mouvoir à des vitesses pour lesquelles il n'est pas biologiquement adapté.

Ce qui frappe l'esprit dans les accidents automobiles, c'est non seulement l'image du carnage que provoque la violence des chocs, mais encore le long cortège d'estropiés, de handicapés, ainsi que les douleurs physiques et les souffrances morales qui l'accompagnent.

Il est incontestablement du devoir de l'Etat de tenter de mettre de l'ordre dans de telles activités dévastatrices, surtout au moment où la courbe, qui était décroissante depuis 1972, tend à redevenir ascendante.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez compris vos responsabilités en refusant cette fatalité. La commission des lois du Sénat, même si elle n'est pas parfaitement d'accord avec vos propositions sur le permis à points, ne peut que vous en féliciter. Elle vous accompagne largement dans votre démarche, dont elle souhaite avant tout qu'elle soit efficace et conforme aux exigences de notre Etat de droit.

Le Gouvernement, approuvé en cela par l'Assemblée nationale, a souhaité une augmentation du taux maximal des amendes, ainsi que la valorisation de l'amende forfaitaire, dont on peut s'étonner qu'elle n'ait pas été mise en place plus rapidement alors qu'elle avait été décidée par le Parlement en 1985.

La commission des lois du Sénat va dans le même sens. Elle souhaite même que le champ d'application de l'amende forfaitaire soit étendu.

La commission a également suivi nos collègues de l'Assemblée nationale dans l'élargissement des possibilités de détection de l'alcoolémie, en étendant sa recherche aux conducteurs qui ne font pas usage de leur ceinture de sécurité et aux motocyclistes qui ne portent pas de casque. Un double effet est recherché et sera sans doute obtenu.

Il existe, tant au Sénat qu'à l'Assemblée nationale, plusieurs propositions de loi tendant à supprimer la dualité de compétences entre le préfet et les tribunaux en matière de suspension du permis de conduire.

La commission des lois estime qu'il est actuellement sage de s'en tenir à la loi de 1975, qui a fait la part des choses : on ne peut qu'être réservé à l'égard des « tribunaux de la route », qui, dans une sanction immédiate, sacrifient les principes à un effet d'affiche ; mais il existe incontestablement des cas où la neutralisation du conducteur et l'immobilisation de sa voiture constituent un impératif : on peut parler, dans cette seule circonstance, d'une mesure de sûreté.

Il est normal, ainsi que l'a prévu l'Assemblée nationale, que le permis de ceux qui ne respectent pas la suspension soit annulé. Il n'en reste pas moins que la suspension, qu'elle soit prononcée par le préfet ou par le tribunal, doit obéir aux mêmes règles. Dans les deux cas, des aménagements doivent pouvoir être accordés en rejetant une sévérité aveugle.

Tel était l'objet d'un amendement que la commission des lois avait adopté dans le passé, qu'elle reprend aujourd'hui et dont elle veut espérer qu'il sera pris en considération par les deux assemblées du Parlement.

Il est apparu à la commission des lois que la répression était encore insuffisante dans deux domaines : la conduite en état d'ivresse et la vitesse.

L'alcool au volant est inacceptable. Les conducteurs français doivent comprendre que, s'ils ne font pas un effort volontaire d'abstinence, le taux pris en compte pour la détermination de l'alcoolémie sera encore réduit. D'ores et déjà, l'alcoolisme au volant entraîne de plein droit l'annulation du permis de conduire en cas de blessures ou homicide involontaire.

Actuellement, il est possible de se présenter à nouveau à l'examen après un délai maximal de trois ans. La commission des lois propose de le porter à dix ans, en cas de récidive.

Les lois de la physique sont incontournables : l'énergie cinétique est proportionnelle non pas à la vitesse, mais au carré de la vitesse. Le corps humain est animé de la même vitesse que le véhicule qui le transporte et il est soumis à la même force d'inertie. Quelle que soit la rapidité de la réaction d'un automobiliste, elle n'est pas immédiate et, pendant sa durée, la voiture poursuit sa course. De même, si la distance de freinage est réduite par les nouveaux dispositifs antiblocage, elle se traduit encore en centaines de mètres pour les vitesses les plus élevées.

Nous avons tous entendu d'excellents conducteurs nous dire qu'ils maîtrisaient les vitesses les plus élevées. Il faut les protéger contre eux-mêmes et protéger les autres contre les bombes roulantes qu'ils conduisent. Voilà quelques jours, un motocycliste était surpris roulant à 223 kilomètres à l'heure sur une route départementale. Le record de délinquance sur autoroute paraît être, aujourd'hui, de 266 kilomètres à l'heure.

La limitation de puissance des voitures, qui est parfois évoquée, serait, sans aucun doute une erreur. Nous connaissons tous la nécessité d'une accélération rapide dans certaines circonstances et particulièrement en cas de dépassement.

En revanche, la commission des lois a constaté qu'il n'existait pas, dans le code de la route, une véritable échelle des peines dans le domaine de la vitesse, ce qui constitue pourtant l'axe principal de la prévention des accidents. Seules des contraventions sont prévues. La commission propose l'institution d'un délit pour les grands excès de vitesse, qui s'opposeraient aux petits excès de vitesse à l'égard desquels une tolérance ne serait pas pour autant instituée. Le délit serait établi dans la mesure où la vitesse réglementaire serait dépassée de plus d'un tiers. Cette vitesse réglementaire varierait elle-même selon les circonstances de lieu, d'état de la chaussée, selon la nature du véhicule et l'ancienneté du permis de conduire, pour les nouveaux conducteurs.

Le confort des voitures actuelles supprime la sensation de vitesse et on ne peut exiger du conducteur, sans créer d'autres risques, qu'il ait toujours les yeux fixés sur le compteur de vitesse. En revanche, les grandes vitesses faisant l'objet de l'incrimination proposée correspondent à une intention ; l'élément moral qui doit entrer dans la réalisation d'un délit se révélerait dans cette intention. Il ressortirait au décret d'arrondir les chiffres au-delà de la décimale, mais le tribunal correctionnel serait donc saisi pour les vitesses supérieures à 170 kilomètres à l'heure sur autoroute et 80 kilomètres à l'heure en agglomération. Quant aux poids lourds, ils devraient cesser de faire la course avec les voitures comme c'est le cas trop souvent.

La commission des lois est absolument convaincue que la liberté d'aller et de venir n'est pas seulement la liberté de marcher à pied. Elle n'admet pas pour autant que la liberté d'aller et de venir s'ajoute à la liberté d'aller et de mourir ou à celle d'aller et de tuer. C'est ainsi que, sans aucun laxisme, elle a abordé l'examen du permis à points.

L'idée est ancienne. Jusqu'à présent, les avantages présumés ne l'avaient pas emporté sur les inconvénients. La commission des lois croit qu'il peut participer d'une manière effective à la dissuasion et qu'il est susceptible de réveiller le sens de la responsabilité des conducteurs auquel on doit en premier lieu faire appel. En revanche, la commission est réservée quant aux intentions exprimées de la nécessité d'une permanence du contrôle social. Ce nouveau permis ne doit pas, à ses yeux, être l'occasion d'augmenter les pouvoirs des technocrates.

Dans une matière comme celle-ci, qui concerne 33 millions de Françaises et de Français titulaires du permis de conduire et qui utilisent leur voiture pendant des jours et des jours, il faut prendre garde de ne pas prévenir un trouble à l'ordre public par la création d'un trouble institutionnel.

On a souvent dit qu'aux grandes peurs de notre époque correspond une tentation de régression du droit. Quelles que soient l'acuité et la cruauté des problèmes soulevés par les accidents de la route, elles ne justifient pas une loi d'exception. Il convient de légiférer en tenant compte des compétences respectives du Parlement, du pouvoir exécutif et de l'autorité judiciaire.

De même, nous ne pouvons dans le présent débat ignorer, mes chers collègues, le vote émis récemment par le Sénat au sujet des principes généraux du code pénal. Il faut en finir une fois pour toute avec la casuistique sur la nature du permis de conduire. On aurait pu croire la discussion close après la loi du 11 juillet 1975. Puisqu'il n'en est rien, ouvrons à nouveau le dossier car la solution de cette question est le postulat de base permettant de trancher entre les théories en présence.

Le permis est certes un certificat d'aptitude délivré par l'autorité administrative. Mais personne ne contestera que le rôle de l'automobile comme instrument de travail ou de loisir a considérablement évolué depuis son institution.

Conduire impose des devoirs et notamment de se soumettre aux prescriptions législatives et réglementaires du code de la route édictées dans l'intérêt général. Mais si le conducteur a des devoirs, il possède aussi des droits. Il peut se réclamer de la Constitution et des principes généraux du droit.

La nature des droits du conducteur ne change pas du fait qu'il ait pénétré dans sa voiture. Le Conseil constitutionnel l'a jugé en 1977 au sujet de la fouille des véhicules. Quelle serait sa position s'il était saisi d'un texte prévoyant l'automatisme des peines sans débat contradictoire et sans double degré de juridiction ?

Beaucoup de conducteurs passent chaque année l'équivalent d'un mois, deux mois, voire trois mois de leur vie active dans leur voiture. M. Jacques Attali a écrit, dans son excellente *Histoire du temps*, « le pouvoir, c'est de contrôler le temps des autres ». Faudrait-il que, pendant cette longue durée de la vie des conducteurs, leurs droits constitutionnels soient entre parenthèses et qu'ils soient soumis au seul pouvoir de l'administration ? Le permis à points, dont nous attendons beaucoup, monsieur le secrétaire d'Etat, pourrait être alors un odieux instrument de contrainte, ce que personne ne veut. Pour employer les mots de M. Michel Foucault, nous nous trouverions soumis à « des normes qui, au nom de la rationalité, quadrilleraient l'espace et distribueraient les faits et gestes. »

La privation du permis de conduire, quelle qu'en soit la forme, est aujourd'hui une peine. Cela est indiqué expressément dans l'exposé des motifs du premier volet du code pénal présenté par le Gouvernement auquel vous appartenez, monsieur le secrétaire d'Etat. Le même code pénal permet de prononcer, à titre principal, des peines dites complémentaires.

Oui au permis à points, mais à condition que le capital-points soit fixé par la loi. L'Assemblée nationale s'en était remise au Gouvernement pour le déterminer. La commission des lois considère qu'il s'agit là d'une compétence législative qui n'admet pas de délégation. Elle propose que le nombre de points de départ soit fixé à douze. Elle remarque que le Gouvernement, en fixant le nombre de points à six, était bien en deçà des législations étrangères qu'il invoque volontiers à l'appui de son projet de loi. Le nombre de douze points laisserait une marge pour une éventuelle réduction législative ultérieure, si elle devait s'imposer en raison d'une accélération de la tendance à l'augmentation des accidents.

Oui au permis à points, mais à condition que les retraits de points soient prononcés par le juge pénal, saisi des contraventions ou délits. L'individualisation de la peine sera d'autant plus effective que le juge disposera d'une gamme de sanctions dont il jouera d'une manière alternative ou cumulative selon les circonstances.

Les peines fixes proposées par le Gouvernement et l'Assemblée nationale sont un mauvais souvenir de la Révolution et de l'Empire. On se méfiait de la liberté d'appréciation des juges, qualifiée alors d'« arbitraire ». Le Sénat se doit de respecter l'article 66 de la Constitution, qui fait du juge de l'ordre judiciaire le protecteur de la liberté individuelle. Le Sénat ne doit pas s'associer à quoi que ce soit qui correspondrait à une mesure de défiance à l'égard du juge. La justice de notre temps a perdu beaucoup de son lustre parce qu'il existe fréquemment une confusion des genres. Il y a tant de personnages qui, à des niveaux divers de l'administration, s'attribuent des fonctions comparables à celles des juges que l'opinion publique finit par oublier que la fonction juridictionnelle est réservée à des magistrats et qu'elle est un des facteurs de l'équilibre des pouvoirs.

Une seule exception à cette règle absolue de la judiciarisation du permis à points : le cas où l'infraction est reconnue par le paiement de l'amende forfaitaire. Il y a là une transposition du principe anglo-saxon *guilty or not guilty* - coupable ou non coupable. Si le contrevenant admet l'évidence, il paiera une amende minorée, verra l'action publique éteinte et perdra un ou plusieurs points. Dans le cas contraire, il aura droit à un débat contradictoire, ce qui est la moindre des choses, et il s'exposera aux risques d'une appréciation plus sévère de la part du tribunal. Il appartiendra, dans cette hypothèse, au décret de fixer les contraventions entrant dans le cadre de l'amende forfaitaire, ainsi que le barème alors appliqué dans la limite d'un ou deux points.

La commission s'en est remise au texte adopté par l'Assemblée nationale en ce qui concerne les gains de points procurés par des stages de recyclage. Cette mesure lui paraît être cependant une fausse symétrie, car elle ne pourra jouer qu'une fois. Il n'existe aucune analogie entre le permis à points et un compte courant.

En revanche, la reconstitution du permis après trois ans sans infraction paraît être une excellente application du droit à l'oubli reconnu par la prescription civile ou pénale, ainsi que par la législation sur l'informatique, les fichiers et les libertés. C'est peut-être dans l'incitation que représente cette reconstitution que réside le principal avantage du système.

On a pu dire et écrire que la notation est une manie bien française : elle est l'alibi de l'objectivité. Il existe dans notre pays une tendance, considérée souvent comme excessive, à tout quantifier, à tout mesurer, qu'il s'agisse du mérite ou des opinions. Cette tendance assure la primauté des mathématiques sur les sciences humaines, au point que l'esprit de géométrie prévaut souvent sur l'esprit de finesse. Dans un tel environnement, on peut être surpris que l'on ait attendu si longtemps pour mettre en œuvre le permis à points. L'explication réside dans le fait qu'il manquait un outil de gestion. L'investissement en hommes et en matériel est, il est vrai, considérable.

Dans la logique de la judiciarisation du permis à points, et dans un souci d'économies budgétaires, que le Gouvernement ne manquera sans doute pas de partager, la commission des

lois propose que soit utilisé le fichier centralisé et automatisé du casier judiciaire. Placé sous l'autorité du ministre de la justice, celui-ci fonctionne depuis 1982 et a atteint sa « vitesse de croisière ». Au moment où sa modernisation est envisagée, il serait possible de prévoir son extension au permis à points. Cela exigerait sans doute quelques dépenses supplémentaires mais sans commune mesure avec la création d'un fichier spécifique qui aurait un rôle parallèle au sien. Je vous invite, mes chers collègues, à vous reporter aux chiffres qui figurent dans mon rapport écrit. Le casier judiciaire centralisé a représenté un investissement de 77 millions de francs en 1982. Il occupe 306 personnes et les frais d'exploitation sont de plus de 24 millions de francs par an.

Le permis à points reposera sur un système automatisé d'informations nominatives, ce qui permettra l'exercice du droit d'accès. Celui-ci rendra inutiles les mesures d'informations prévues par l'Assemblée nationale.

Lors de son audition en commission, M. le ministre avait, à juste titre, déploré la dépense que représenterait chaque année l'envoi d'au moins un million de lettres recommandées à douze francs pièce. Il a renouvelé cette déclaration à la tribune voilà un instant.

Une fois de plus, une initiative du Sénat contribuera à diminuer les charges financières qui sont au premier plan des préoccupations de M. le Premier ministre.

Le permis à points a une finalité bien précise, à l'usage du conducteur, de l'administration et de la justice. Il ne doit pas servir à d'autres fins. Il convient donc d'interdire la collecte d'informations à son sujet, notamment pour l'emploi et à l'égard des compagnies d'assurances.

Je ne peux achever mon intervention sans évoquer, monsieur le secrétaire d'Etat, le problème de l'internationalisation de la circulation routière. Une fois de plus, nous sommes placés devant les limites effectives de la souveraineté nationale. Comment pourra-t-on enlever des points à des conducteurs étrangers dont le permis de conduire n'en comporte pas ?

A l'époque des grandes migrations estivales, nos autoroutes et nos routes secondaires sont envahies par un flux toujours plus grand de voitures étrangères. Cela correspond aux vœux de l'industrie touristique française.

De plus, tout au long de l'année, de nombreux poids lourds, immatriculés dans les pays de la C.E.E. ou à l'extérieur de celle-ci, sillonnent notre réseau routier. Pour nombre d'entre eux, la France est un espace de transit. Ces poids lourds semi-remorques ou avec remorques sont impliqués dans près de 22 p. 100 des accidents mortels correspondant à cette catégorie de véhicules.

A la veille de la présidence française du conseil des ministres européens, je vous interroge, monsieur le secrétaire d'Etat, sur les dispositions que vous envisagez pour arriver à une harmonisation des permis de conduire. Sans cette harmonisation, les conducteurs français seront, sur leur propre sol, l'objet d'une discrimination défavorable.

Sous réserve de ces observations, j'invite le Sénat à voter le texte qui lui est soumis, assorti des amendements que présentera la commission des lois. (*Applaudissements sur les traversés de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe du rassemblement pour la République, quarante-neuf minutes ;

Groupe de l'union centriste, quarante-cinq minutes ;

Groupe socialiste, quarante-deux minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, trente-huit minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique et européen, vingt-neuf minutes ;

Groupe communiste, vingt et une minutes.

La parole est à M. Bécart.

M. Jean-Luc Bécart. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, de 1972 à 1978, plus de 210 000 personnes sont mortes dans des accidents de voiture ; 5 800 000 blessés ont été dénombrés, certains étant infirmes à vie.

Depuis quelques années, il est vrai, les résultats annuels se sont stabilisés autour de 10 500 morts, parmi lesquels 30 p. 100 de jeunes âgés de dix-huit à vingt-quatre ans, et 250 000 blessés dont 60 000 grièvement. Sur cent conducteurs français conduisant pendant cinquante ans, trente-trois seront impliqués dans un accident corporel, quatorze seront légèrement ou gravement blessés et un sera tué.

Ainsi, dans le domaine de la sécurité routière, la France se situe au dernier rang des pays développés, M. le ministre l'a souligné tout à l'heure. Cette situation est évidemment inadmissible, mais on peut au moins espérer, dans la mesure où nous sommes les derniers, une réduction du nombre des accidents enregistrés en France. Encore faut-il dégager les moyens nécessaires, tant en matière de prévention - action éducative, information - qu'en matière d'infrastructures.

L'enquête menée par R.E.A.G.I.R. - réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier - a indiqué quels étaient, pour 10 000 accidents mortels intervenus entre 1984 et 1986, les principaux facteurs de risques.

Au premier rang vient la vitesse excessive ou inadaptée. Selon le livre blanc de la sécurité routière, un relèvement de 10 p. 100 des vitesses maximales autorisées se traduirait par une augmentation de 12 p. 100 des accidents graves.

Viennent ensuite l'alcoolémie du conducteur et l'absence de port de la ceinture.

D'autres facteurs interviennent cependant, notamment l'infrastructure, qu'il s'agisse de sa conception ou de son entretien.

Ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, il ne saurait être question de faire porter toute la responsabilité aux automobilistes. Pour nous, la sécurité routière dépend, au plan national, de choix politiques, économiques et sociaux.

Il n'est pas possible de limiter, comme le fait le projet de loi, la sécurité routière au seul volet répressif. Aussi aurait-il été fort souhaitable d'engager un débat sur l'ensemble des mesures à prendre pour renforcer la sécurité routière.

Ce projet de loi est presque exclusivement répressif, le Gouvernement lui-même l'a reconnu.

Pourquoi ne pas aborder les questions soulevées par le livre blanc concernant la prévention et les infrastructures ?

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

La conduite automobile demande une vigilance constante. C'est pourquoi il est indispensable d'offrir à l'automobiliste un aménagement approprié.

L'homogénéité des caractéristiques géométriques, la séparation des circulations, la simplicité des carrefours, la bonne adaptation de la signalisation, la suppression des obstacles latéraux, le traitement paysager des entrées et traversées d'agglomération contribuent fortement à la réduction des accidents. Il ne s'agit donc pas de se limiter à la seule résorption des « points noirs ».

Certaines routes nationales et départementales ont connu, ces dernières années, des transformations allant toujours dans le sens de la rapidité de la circulation et laissant de côté - un peu trop, à notre goût - la sécurité. Quant aux routes secondaires, la situation est pire puisque c'est sur ces routes que le nombre d'accidents a le moins diminué depuis 1972.

Il incombe donc au Gouvernement de faire un effort comparable pour les routes à celui qu'il exige des automobilistes.

Nous proposons, par conséquent, de donner la priorité aux infrastructures, ce qui exige d'augmenter considérablement les crédits pour la construction d'autoroutes - mais en ne livrant pas leur mode d'exploitation aux critères de rentabilité à court terme - de construire une voie supplémentaire pour les routes nationales à trois voies, d'entretenir le réseau routier et non d'en laisser la charge aux collectivités locales.

Il existe encore, en France, comme je l'ai rappelé précédemment, plusieurs centaines de « points noirs », donc des lieux divers qui, depuis cinq ans, ont été à l'origine de plusieurs accidents corporels, parfois mortels. Il est donc urgent que l'Etat assume ses responsabilités et prévoie un budget suffisant pour les supprimer.

Mais les infrastructures ne concernent qu'un des nombreux volets de la sécurité routière ; la formation et l'apprentissage de la conduite en constituent un autre.

Les textes réglementaires imposant l'éducation routière en milieu scolaire existent déjà, mais ils ne sont malheureusement pas appliqués. Or il serait souhaitable de sensibiliser l'enfant dès son plus jeune âge à la sécurité routière. En effet, les enfants se rendent de plus en plus fréquemment seuls à l'école. Par ailleurs, étant donné l'utilisation fréquente des bicyclettes par les enfants et des mobylettes par les adolescents de plus de quatorze ans - moyens n'exigeant pas encore un contrôle des connaissances - la nécessité de renforcer la formation routière dans les collèges et les lycées s'impose.

Permettez-moi de vous citer quelques chiffres qu'il est toujours bon de méditer. Sur cent enfants qui naissent, quinze seront victimes d'un accident de la circulation : un sera tué, quatre seront gravement blessés et conserveront un handicap, dix seront blessés sans séquelles définitives. Plus précisément, pour la tranche d'âge inférieure à quatorze ans, un décès sur quatre résulte aujourd'hui d'un accident de la route ; dans la tranche d'âge de quinze à dix-neuf ans, un décès sur deux résulte d'un accident de la route.

C'est dire combien la vulgarisation de l'éducation routière en milieu scolaire est plus que nécessaire.

S'agissant de la formation et de l'éducation des jeunes, l'expérience a montré l'efficacité de l'apprentissage de la conduite dès l'âge où le jeune en possède les aptitudes. Elle a prouvé que la conduite accompagnée dès l'âge de seize ans est une méthode bien adaptée.

En matière de transports, une nouvelle conception de l'équilibre entre le rail, la route et aussi - pourquoi pas ? - les voies navigables est à étudier. La politique du Gouvernement privilégie trop, selon moi, les liaisons transversales sur les liaisons interrégionales. La France sera un axe entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique, avec un nombre croissant de camions sur les routes. Les convois de poids lourds de plus en plus longs que l'on observe risquent d'être encore plus nombreux demain.

Comment prôner l'instauration d'un permis à points tout en aggravant une cause certaine de nombreux accidents ? En effet, les chauffeurs de poids lourds travaillent dans des conditions difficiles, avec un salaire qui est directement lié au nombre d'heures passées au volant. La législation du travail n'est pas suffisamment respectée, nous le savons tous.

C'est un problème auquel le Gouvernement doit s'attaquer en priorité, en concertation avec ces salariés, pour réduire une des causes importantes d'accidents de la route.

Comment se fait-il, monsieur le secrétaire d'Etat, que, à l'heure où la France ne cesse de s'aligner sur ce qui se fait hors de ses frontières, elle n'ait pas encore ratifié la convention internationale n° 153 qui limite à neuf heures le temps de conduite des routiers ? Les poids lourds de 10 tonnes, voire de 15 tonnes, peuvent rouler à 130 kilomètres à l'heure, quand ce n'est pas plus...

Une telle situation n'est pas acceptable. Ne faudrait-il pas revoir tous ces éléments avant même l'instauration du permis à points, surtout lorsqu'on sait, comme je l'ai dit au début de cette intervention, que la vitesse excessive ou inappropriée est l'un des premiers facteurs de risque des accidents de la route ?

Il ne suffit pas de faire porter la responsabilité sur les seuls automobilistes : les gouvernements successifs et les constructeurs d'engins sont, eux aussi, pour une large part responsables de l'insécurité routière.

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

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

Il faut réprimer, certes, ce qui doit être réprimé, mais à la juste proportion des actes commis.

Concernant le projet de loi lui-même, les membres du groupe communiste et apparenté s'élèvent vivement contre l'instauration d'un système d'amende forfaitaire à trois vitesses : si l'auteur de l'infraction paie son amende tout

de suite ou dans les soixante-douze heures, il aura droit à une ristourne, de l'ordre de 30 p. 100 semble-t-il ; s'il paie dans le délai d'un mois, le tarif légal sera appliqué ; au-delà de ce délai, l'amende sera fortement majorée.

Une telle disposition, monsieur le secrétaire d'Etat, est inacceptable et injuste. Il sera beaucoup plus facile à un automobiliste aisé qu'à un chômeur de payer une amende « rubis sur l'ongle ». Cela conduira, en fait, à ce qu'un conducteur aisé ait une amende réduite, alors que celui qui gère au plus près son budget familial se verra pénalisé.

Je ne pense pas, en outre, qu'un tel système soit véritablement efficace. Ce n'est pas parce que l'automobiliste paie immédiatement son amende qu'il prend pour autant davantage conscience de son infraction !

S'il est normal de réprimer l'automobiliste en infraction, il est anormal que cette amende soit, d'une part, une simple formalité pour celui dont les revenus sont importants et, d'autre part, un moyen de mettre un peu plus dans l'embarras celui qui connaît des difficultés financières.

Peut-être trouvez-vous là un biais pour faire entrer plus rapidement qu'actuellement de l'argent dans les caisses de l'Etat ? (*M. le secrétaire d'Etat fait un geste de dénégation.*) Vous savez sans doute mieux que moi, monsieur le secrétaire d'Etat, que seul un faible pourcentage d'amendes rentre actuellement dans ces caisses.

Enfin, si la mise en place du permis à points s'est révélée positive en République fédérale d'Allemagne et en Grande-Bretagne, ce n'est pas un argument en soi car les infrastructures allemandes sont de très loin supérieures aux nôtres, notamment en ce qui concerne les autoroutes. Il en va de même pour ce qui est de l'entretien du parc automobile.

Ce projet de permis à points nous semble plus culpabilisateur que facteur de responsabilisation, plus répressif que pédagogique.

Le permis de conduire est, dans bien des professions, un outil de travail, par exemple pour les V.R.P. ou les chauffeurs de taxi. Le retrait du permis aboutit, dans de nombreux cas, à la perte de l'emploi. Ce point ne peut rester sans réponse.

Le projet de loi appelle une autre critique de fond : il remplace ce qui devrait être une décision juridictionnelle par des mesures administratives. Le degré de gravité et les circonstances de l'accident doivent être examinés au cas par cas, et c'est au tribunal de rendre la décision.

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

Nous proposons, par exemple, que l'automobiliste qui n'a plus de point se présente devant un juge, qui décidera de suspendre ou non le permis et d'obliger ou non le conducteur à passer un nouveau permis de conduire.

Vous n'êtes pas sans connaître les dépenses exigées pour passer un permis de conduire ! Que se passera-t-il, alors, pour l'automobiliste qui se verra dans l'obligation de le repasser, surtout lorsque l'on sait que le nombre de places d'examen accordées aux écoles de conduite est nettement insuffisant et ne correspond pas à la demande du public ? Cette situation empire d'année en année et résulte d'une insuffisance en effectifs d'inspecteurs.

Enfin, l'objectivité du système peut être mise en cause, dans la mesure où l'avis ponctuel et spontané de l'inspecteur a souvent été contesté, aussi bien par les candidats que par les écoles de conduite.

Il faut, de plus, renforcer les dispositifs de police et de gendarmerie. En effet, le rôle dissuasif de la police en uniforme est souvent décisif, mais ce rôle est amoindri, voire inexistant, à certains moments de la semaine, par manque d'effectifs disponibles, de matériels adaptés à la dissuasion, voire au contrôle des véhicules. Mais cela suppose aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, de dégager les moyens en hommes et en matériel.

Enfin, la sécurité routière est un problème fondamental. Malheureusement, il aurait d'abord fallu s'attaquer à la prévention et à la dissuasion, en dégageant les moyens nécessaires aux infrastructures. Or vous avez commencé par le volet répressif. Vous avez mis, en quelque sorte, la charrue avant les bœufs.

C'est pourquoi le groupe communiste et apparenté s'abstiendra sur ce texte. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à M. d'Aillères.

M. Michel d'Aillères. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, s'il est un problème grave et qui nous interpelle tous, un problème autour duquel un large consensus devrait réunir tous les Français, c'est bien celui de la sécurité, ou plutôt de l'insécurité routière.

Notre pays occupe, parmi les nations où la circulation automobile connaît un développement comparable, une place particulièrement affligeante par le nombre et la gravité des accidents de la route qui y sont enregistrés. Cela a été de très nombreuses fois dit ou publié et je n'y reviendrai pas.

Par ailleurs, c'est un fait, la circulation automobile constitue, dans la civilisation moderne, un symbole de liberté autant que de développement économique.

Elle doit cesser d'être aussi, malheureusement, un des principaux facteurs de souffrance et de la plus stupide des morts.

Il faut donc faire quelque chose, en nous pénétrant de l'idée qu'il n'existe aucune raison pour que ne soient pas obtenus dans notre pays les résultats qui sont enregistrés en République fédérale d'Allemagne, en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis.

Le projet de loi qui est aujourd'hui soumis au Sénat vise à atteindre cet objectif en renforçant le caractère dissuasif des sanctions à l'encontre des auteurs d'infraction au code de la route et, ce qui en constitue l'élément principal, en instituant un permis de conduire à points.

Cette modification de la réglementation concernant le permis de conduire, dont on parlait depuis longtemps, n'appelle pas, de notre part, de critiques de fond. D'ailleurs - paraît-il - une majorité de Français se serait prononcés plutôt favorablement.

La question qui se pose aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, est de savoir si les modalités prévues à cet égard sont satisfaisantes et si l'institution du permis à points suffira à régler significativement le problème de l'insécurité routière.

On peut regretter, tout d'abord - notre éminent rapporteur l'a indiqué, tout à l'heure - que le texte qui nous est soumis ne fixe pas le nombre de points affectés au permis de conduire, cette précision étant renvoyée à un texte réglementaire d'application. On ne distingue pas bien, cependant, ce qui s'opposera à ce que cette indication, essentielle pour nous, figure dans la partie législative du code de la route.

Cela dit, il semble, d'après ce que l'on assure, que ce nombre serait limité à six. Monsieur le secrétaire d'Etat, permettez-moi de vous dire que c'est tout à fait insuffisant.

Pour un conducteur qui roule beaucoup, un V.R.P., par exemple, qui effectue couramment 50 000 kilomètres par an, dépasser légèrement six fois la vitesse prescrite ou mordre sur une ligne continue ne signifie pas nécessairement que l'on a affaire à un dangereux chauffard, et le priver, dans ces conditions, de ce qui constitue son outil de travail peut paraître exagéré, pour ne pas dire aberrant. De même, il conviendrait de tenir compte de la puissance et de la qualité du véhicule.

En revanche, on peut regretter que certaines infractions, tel le stationnement dangereux, dans un endroit sans visibilité, dans un virage ou en haut d'une côte, qui devraient être sanctionnés d'un retrait de points, ne figurent pas dans le texte.

Sur un autre plan, le présent projet de loi me paraît négliger le principe de la primauté du pouvoir judiciaire sur le pouvoir administratif, ainsi que l'a déjà dit M. le rapporteur.

Priver un citoyen de son permis de conduire, c'est, dans une certaine mesure, le priver de sa liberté de se déplacer. Quelle que soit la faute commise, cette liberté ne saurait lui être retirée sans que sa culpabilité ait été dûment établie à la suite d'une procédure régulière garantissant ses droits à se défendre.

Dans le même esprit, le paiement d'une amende forfaitaire ne doit pas être considéré *ipso facto* comme la reconnaissance sans appel de sa culpabilité par un automobiliste.

Enfin, si le principe qui vise à permettre de regagner les points perdus en assistant à des stages de formation paraît acceptable, le texte gagnerait à préciser les modalités d'appli-

cation de ces derniers - qui, notamment, en sera chargé? - ainsi que les effets, en particulier en ce qui concerne le nombre de points qu'ils permettent de regagner. A cet égard, peut-être pourrait-on envisager d'associer l'obligation de tels stages à une augmentation sensible du nombre de points attachés au permis de conduire.

Si ce système de permis à points est mis en place, il conviendrait, selon beaucoup d'entre nous : premièrement, que le nombre de ces points soit au moins de dix ou douze ; deuxièmement, que les sanctions soient proportionnelles à la gravité de la faute commise et frappent surtout les récidivistes ; troisièmement, surtout - mais les conducteurs ne soient pas soumis à la seule appréciation de l'agent verbalisateur et que l'autorité judiciaire puisse apprécier la diversité des situations et l'importance de la faute.

Au demeurant, monsieur le secrétaire d'Etat, l'aspect répressif de la lutte contre l'insécurité routière ne doit pas être le seul à faire l'objet de notre réflexion. Beaucoup d'autres facteurs contribuent à cette insécurité.

Certes, la vitesse excessive est parfois la cause de nombreux accidents, et, bien qu'étant président du conseil général d'un département où l'on a dépassé les 400 kilomètres à l'heure, le week-end dernier, je le reconnais volontiers.

Mais un bon conducteur, expérimenté, roulant à 150 ou 160 kilomètres à l'heure sur autoroute, au volant d'une voiture puissante et bien entretenue, constitue un danger infiniment moindre qu'un conducteur occasionnel pilotant, à 80 kilomètres à l'heure, un véhicule en mauvais état.

Ne conviendrait-il pas, dans ces conditions, de renoncer à une limitation de vitesse sur les autoroutes ou de la revoir, comme cela se passe dans certains pays - sauf, bien sûr, les jours de grande circulation - mais de se montrer beaucoup plus rigoureux sur l'état des véhicules qui y circulent et de surveiller de plus près le comportement des conducteurs prenant des risques inconsidérés ou visiblement peu préparés à de telles conditions de circulation ?

L'alcoolémie au volant, cause directe du plus grand nombre d'accidents, doit faire l'objet d'une attention et d'une répression accrues. On ne doit pas hésiter à sanctionner lourdement le conducteur récidiviste du délit de conduite en état d'ivresse.

Je veux encore, s'agissant du comportement des conducteurs, dire ma préoccupation particulière en ce qui concerne - cela a déjà été évoqué - la circulation des poids lourds.

Celle-ci est de plus en plus dense, sur les routes et les autoroutes. Les véhicules sont de plus en plus volumineux et performants. On voit couramment des camions ou des semi-remorques de plus de trente tonnes rouler à des vitesses qui en font de véritables bombes roulantes, incapables de s'arrêter lors de ralentissements subits de la circulation ou prenant souvent des risques inconsidérés.

Il reste, indépendamment de la réaction à des comportements humains, que la sécurité routière est conditionnée par un certain nombre de circonstances susceptibles de la renforcer, et, tout d'abord, l'état de notre réseau routier.

Les statistiques démontrent clairement que les accidents sur les autoroutes sont beaucoup moins fréquents - de quatre à cinq fois - que sur les autres voies. Il convient donc de développer au maximum notre réseau autoroutier et, tout en reconnaissant les efforts considérables qui ont été faits, continuer à améliorer les routes nationales et départementales qui comportent encore des sections dangereuses.

En tant que responsable d'un département, je puis dire que les départements sont maintenant très sensibilisés à cette question et qu'ils consacrent, chaque année, des crédits très importants à la suppression d'un grand nombre de points noirs.

L'installation de glissières de sécurité dans les endroits réputés dangereux et celle de ralentisseurs à l'entrée des agglomérations devrait également être généralisée, leur coût ne pouvant se comparer aux conséquences économiques et humaines des accidents qu'elles peuvent contribuer à éviter.

Je dirai un mot, après notre collègue M. Bécart, sur la formation des moniteurs d'auto-école et l'enseignement de la conduite, qui pourrait sans doute être encore amélioré, notamment grâce à la conduite accompagnée, qui, dans beaucoup d'endroits, a donné de très bons résultats.

Enfin, s'il est bien vrai que toutes les mesures, répressives ou matérielles, ne suffiront jamais à supprimer tous les accidents de la route aussi longtemps que subsistera dans l'esprit de beaucoup de conducteurs l'idée que « l'accident, ça n'arrive qu'aux autres », c'est à une action de communication, de persuasion de tous les Français qu'il est nécessaire de se livrer.

Cette action doit commencer dès l'école, se poursuivre dans les entreprises et les lieux publics et faire l'objet de campagnes de sensibilisation renouvelées au travers des médias pour qu'une prise de conscience s'installe dans l'esprit de nos compatriotes.

Monsieur le ministre, je voterai ce projet de loi si les amendements de notre commission des lois sont adoptés, car ils garantissent le droit des citoyens, citoyens que sont aussi les automobilistes. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

M. Henri de Raincourt. Très bien !

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

M. Franck Sérusclat. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous conviez à un exercice difficile : envisager une prévention, plutôt qu'une répression, de façon à apprendre à bien se conduire en voiture.

Pour nous, législateurs, comme pour vous, ministres, c'est faire violence aux automobilistes que nous sommes tous, parfois amoureux de la vitesse, trouvant aussi des accommodements avec le code de la route ou simplement avec le code de la politesse.

Il n'empêche que cet exercice est à faire, car le nombre de morts ou d'accidentés graves justifie, effectivement, une telle décision.

Il est à faire aussi parce que l'automobile et, donc, l'automobiliste génèrent des effets lourds de conséquences sur la vie ordinaire, par la pollution, par le bruit, mais également sur l'avenir planétaire, l'oxyde de carbone étant à l'origine de l'effet de serre dont nous voyons actuellement déjà les premières conséquences, avec des hivers moins rigoureux et des étés particulièrement chauds.

L'automobiliste est encore victime de l'automobile au travers d'un certain nombre de symboles : le symbole phallique et le symbole de la puissance, qui aboutissent, qu'on le veuille ou non, à une certaine destruction de la personnalité. Souvent, le sentiment de puissance permet à celui qui, dans la vie ordinaire, en manque un peu d'abuser de ce que lui donne comme pouvoir l'automobile.

Plus simplement, les circonstances de la conduite révèlent quelquefois les comportements maintenus par la raison, qui se traduisent par la violence, parfois seulement par la véhémence verbale, mais très souvent par des comportements discourtois.

Il y a donc de multiples raisons pour que la loi intervienne, d'autant que c'est l'un des rôles du législateur que de créer les conditions, dans la société, pour que l'on observe plus souvent le bien que l'on ne suit le mal.

Je suis donc tout à fait favorable aux propositions de ce texte, même si je me permettrai quelques réflexions pour montrer combien on peut éviter la répression si l'on en fait une application intelligente, par exemple en utilisant des moyens éducatifs plutôt que répressifs.

Un pneu lisse, c'est 900 francs d'amende - c'est aussi le coût d'un pneu. Peut-être serait-il préférable de contraindre le contrevenant à présenter un pneu en l'état trois jours après.

De même, s'agissant du port de la ceinture, plutôt que de sanctionner - surtout en ville, peut-être, où on la porte moins - on pourrait fournir une information montrant les conséquences de cette absence de port de la ceinture, et même des images de ce que l'on risque en pareil cas.

En d'autres domaines, il faudrait essayer de nuancer. Prenons comme exemple les feux rouges. Chacun de nous a vécu des situations inattendues ou difficiles face à un changement de feu-vert, orange ou rouge.

Arrivé à l'orange alors qu'on pensait passer au vert, que faut-il faire ? S'arrêter, pour bloquer la file derrière soi ou passer ?

En revanche, quand il y a déjà deux ou trois voitures arrêtées à un feu rouge, celui qui passe est vraiment un assasin ; il ose faire courir un risque réel aux autres.

Il en est qui ont une responsabilité plus grande encore, en ce domaine, ce sont les professionnels des transports en commun. Rien n'est plus irritant, rien ne donne plus le mauvais exemple qu'un car ou un autobus passant au feu rouge alors que les autres sont arrêtés. Il en va de même pour les taxis ou les ambulances ; même si des précautions peuvent être prises pour que l'ambulance soit annoncée, il n'en reste pas moins qu'ils ont une responsabilité particulière.

Pendant une trentaine d'années, j'ai effectué les alcoolemies dans le département du Rhône. J'ai donc une certaine expérience en ce domaine. Les automobilistes les plus dangereux sont ceux qui ont des taux situés entre 0,60 et 2 grammes, car ils ont l'illusion qu'il sont capables de conduire et ils prennent des risques inconsidérés. A 3 ou 4 grammes, on n'est plus en état de conduire, ou mal.

Nous devrions regarder ce qui se passe dans les autres pays, qui ont pris comme barème de base 0,40, et chercher des modalités qui permettent de responsabiliser les conducteurs. On pourrait, par exemple, installer des éthylomètres dans les lieux où l'on boit et - pourquoi pas ? - dans les essenceries où l'on s'arrête et où l'on peut vérifier au fur et à mesure son taux d'alcoolémie.

En définitive, il faut arriver à bien convaincre qu'il ne faut pas avoir bu pour être un conducteur responsable qui ne met en danger les autres.

Enfin, dans le domaine de la vitesse, le sentiment d'être en sécurité varie avec la nature du véhicule.

Mais on ne peut pour autant établir un barème par véhicule car il en faudrait un par exemple, pour chacun des modèles de R 25. Il est possible de nuancer, de faire une intelligente application de ce principe, notamment en tenant compte de l'état du véhicule.

Il faut faire un effort dans la surveillance du flux. Mais je suis résolument opposé aux façons sournoises qui consistent à recourir aux véhicules banalisés ou à se mettre à l'affût pour « prendre » un chauffeur qui conduit un peu rapidement.

En revanche, je regrette réellement les motards. J'insiste pour qu'ils soient à nouveau présents. (*M. le secrétaire d'Etat fait un signe d'approbation.*) Ils sont d'ailleurs un premier signe de prévention. En effet, quand on les voit dans son rétroviseur, on a tendance à se dire : « attention ! ». De surcroît, leur présence est un élément sécurisant pour la circulation de jour ou de nuit.

Par conséquent, dans ce domaine, il faudrait faire des efforts, afin que la présence des motards nous invite à ne pas commettre d'imprudences, ce qui serait sécurisant pour l'ensemble de la société.

Quant au permis à points, je le crois bienvenu et c'est la raison pour laquelle j'ai souhaité intervenir dans ce débat. Voilà sept ou huit ans, en revenant du Canada, j'avais envisagé de déposer une proposition de loi sur ce sujet. Mais mon entourage et mes collaborateurs immédiats m'ont dit : « Vous voulez donc ne plus être réélu ? Vous allez vous mettre tous les automobilistes à dos ! ». J'ai alors abandonné l'idée de déposer un texte. Je ne pensais d'ailleurs pas que tant d'efforts auraient été nécessaires pour parvenir à une proposition équilibrée comme celle qui nous est aujourd'hui soumise par le Gouvernement.

Il me semble que six points, c'est bien. En effet, au-delà, c'est presque une image : on profère, certes, une menace, mais elle sera sans effet car il s'écoulera beaucoup trop de temps avant que certains ne la perçoivent réellement. Il faut, je crois, savoir prendre les décisions permettant de rendre efficaces les projets existants.

Il faudrait parvenir à un choix fondamental. En effet, la position, aujourd'hui, consiste à réduire le nombre d'accidents de la route, et non à faire en sorte qu'il n'y en ait plus. La S.N.C.F., elle, a comme objectif de supprimer totalement les accidents. Elle fait le nécessaire, non seulement au niveau de son infrastructure, mais aussi à l'égard de ceux qui doivent conduire les trains et prendre certaines décisions.

Dans cette perspective, ne pourrait-on imaginer, non pas de faire passer régulièrement un permis de conduire avec interrogation sur le code, mais de placer, par exemple, tous les dix ans, les conducteurs devant un simulateur, afin de voir si, sur cent kilomètres, ils ne manifestent pas certaines

faiblesses dans leur conduite. Une autre solution consisterait, bien sûr, à les faire conduire sur cinquante kilomètres, avec un agent dans le véhicule. Mais les techniques de simulation, que l'on utilise très couramment, notamment pour l'entraînement ou le perfectionnement des pilotes d'avions seraient, me semble-t-il, un bon moyen pour déceler ces faiblesses que l'on ne perçoit plus soi-même parce qu'elles sont devenues des habitudes, parce qu'on se considère comme un bon conducteur parfaitement à même de ne pas mettre les autres en danger.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les observations que je tenais à formuler, laissant à mon collègue M. Guy Allouche le soin d'analyser plus en détail le projet de loi que vous nous soumettez car il le fera mieux que moi. (*Applaudissements sur les travées socialistes. - MM. Bonduel et Hamel applaudissent également.*)

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

M. Daniel Hoeffel. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, toute proposition qui va dans le sens d'une meilleure sécurité routière doit être encouragée. Votre projet de loi doit donc l'être. Seuls ceux qui n'ont pas été frappés personnellement ou à travers leur famille par des accidents de la route ou qui n'ont pas vu les conséquences humaines douloureuses dans les centres de traumatologie ou les services de rééducation peuvent encore avoir des doutes à ce sujet.

Il n'y a pas de mesure qui, à elle seule, puisse remédier à la situation préoccupante que nous connaissons. Les ministres des transports qui se sont succédé en ont fait l'expérience. C'est un ensemble de décisions qui peuvent aboutir à une amélioration, décisions liées aux équipements, aux contrôles, aux sanctions, à la formation, à la prévention, à l'état d'esprit des conducteurs. Ces mesures doivent s'adapter à l'évolution des mentalités, des techniques et du sens des responsabilités.

Les infrastructures en sont le meilleur exemple. De grands progrès ont été réalisés et il convient de relever, en particulier, l'effort considérable qui, à l'heure actuelle, est entrepris par les collectivités locales et notamment les départements. Cependant les infrastructures restent responsables de près de la moitié des accidents mortels, si l'on en croit les statistiques, encore que l'on ait trop souvent tendance à imputer aux infrastructures ce qui résulte de la prétendue perte de contrôle du véhicule, c'est-à-dire de l'insouciance et de l'inconscience des conducteurs.

Pendant trop longtemps, nous nous sommes contentés de constater que nous avions le meilleur réseau routier du monde, alors que nos voisins se lançaient déjà dans la construction des autoroutes, facteur à la fois de rapidité et de sécurité. Voilà encore dix ou quinze ans, l'Etat et les collectivités locales réalisaient les infrastructures routières en recherchant d'abord une meilleure fluidité. Aujourd'hui, ils s'attachent prioritairement au facteur sécurité. Autrefois, il s'agissait d'abord d'élargir les routes, de rectifier les virages, même si cela n'était pas toujours nécessaire, et de supprimer les obstacles. Il en résultait plus de fluidité, mais aussi plus de vitesse, donc plus de risques. Aujourd'hui, on réintroduit, en particulier dans les traversées des communes, des rétrécissements et des chicanes pour réduire la vitesse et donc pour accroître la sécurité.

Ce qui est vrai pour les équipements l'est aussi pour la réglementation. L'évolution des statistiques des accidents démontre que des mesures nouvelles sont indispensables et que le relâchement du sens des responsabilités de trop de conducteurs l'exige.

Globalement, j'approuve donc les mesures proposées par le projet de loi qui nous est soumis et, en particulier, le principe du permis à points. Certes, ces mesures peuvent être perfectionnées ou complétées par certains amendements. Leur mise en application peut rendre nécessaires, par la suite, certaines adaptations. Mais, dans l'ensemble, elles doivent être approuvées. Le mérite du livre blanc réalisé par la commission de la sécurité routière présidée par M. Giraudet est d'ailleurs de placer ces mesures ponctuelles dans un projet d'ensemble qui associe information, formation, prévention et sanctions. Ces quatre volets sont complémentaires et indissociables. Leur mise en œuvre suppose une action conjointe de tous : pouvoirs publics, collectivités locales associations, monde éducatif, forces de l'ordre, assureurs, soins d'urgence, auto-écoles.

C'est dans cet environnement général que se situe la proposition d'introduction du permis à points, qui n'a, notre rapport le rappelle, rien d'exceptionnel en Europe et dans le monde. Il allie la dissuasion, la pédagogie et la répression. Certes, il doit être entouré de garanties car l'empiètement du pouvoir administratif sur le pouvoir judiciaire, en partie en raison de l'engorgement des tribunaux, touche à une liberté fondamentale garantie par la Constitution. Cependant, ces garanties ne doivent pas le vider de sa substance, le rendre inefficace et, donc, le priver de sa capacité d'accroître le sens des responsabilités et la tempérance des conducteurs.

Je ne méconnais pas les risques que cela comportera pour ceux qui, professionnellement, sont tributaires du permis de conduire : personnel des entreprises du bâtiment et des travaux publics, des entreprises de transport, chauffeurs professionnels, chauffeurs de taxi ou représentants.

Le permis de conduire, nous le savons, est l'expression de l'exercice de la liberté d'aller et de venir, mais cette liberté, pour être réelle, implique la capacité de chaque conducteur professionnel ou occasionnel d'en user à bon escient et non d'en abuser au détriment des autres. La sanction ou la perspective de sanction est finalement garante de la liberté collective.

Je terminerai par le souhait que les mesures qui seront prises aillent dans le sens de l'harmonisation avec nos voisins européens. Il est de moins en moins concevable qu'il y ait en Europe occidentale autant de réglementations que de pays. Automobiles, motos et poids lourds utilisent de plus en plus l'espace européen. Il faut donc que la réglementation des vitesses, l'application des sanctions, la signalisation, les dispositifs de sécurité, la formation puissent se rapprocher et tendre rapidement vers une conception commune. Des dispositions trop divergentes peuvent donner le sentiment qu'elles ne sont pas nécessairement justifiées et nous constatons trop souvent, dans les régions frontalières, que les mêmes conducteurs ont des comportements différents selon qu'ils circulent d'un côté ou de l'autre de la frontière.

En revanche, une réglementation homogène contribuera à une meilleure prise de conscience, à une plus grande vigilance et à un comportement plus responsable.

Votre projet de loi, monsieur le secrétaire d'Etat, avec les amendements de la commission des lois qui l'améliorent mais ne le dénaturent pas, constitue une étape sur cette voie du rapprochement avec les législations de nos partenaires et il va donc dans la bonne direction. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R., de l'U.R.E.I., ainsi que sur les travées socialistes. - M. le rapporteur applaudit également.*)

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

M. Stéphane Bonduel. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, pour essayer de répondre à la triste situation de notre pays dans le domaine de la sécurité routière, un certain nombre de mesures ont été prises depuis ces dernières années, et par tous les gouvernements. Elles ont visé à améliorer la capacité et la qualité du réseau autoroutier - quatre fois moins meurtrier que les routes nationales et départementales - par la résorption de points noirs et, parfois, par l'éclairage de certaines sections particulièrement meurtrières, mesures qui devraient d'ailleurs se généraliser.

Sont intervenues, ensuite, des mesures concernant l'utilisateur de l'automobile : port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places avant, port du casque pour les deux-roues, enfin et surtout, lutte contre l'alcoolisme au volant ; qui n'a pas encore donné toute sa mesure, faute de contrôles suffisants.

Parallèlement, on a assisté ces dernières années à l'amélioration générale de la qualité des véhicules et, singulièrement, des conditions de freinage tout temps.

L'ensemble de ces mesures ont fait franchir un pas, certes important, dans le domaine de l'amélioration de la sécurité routière, du moins entre 1972 et 1984, car, depuis cette époque, la situation se dégrade avec une certaine régularité. D'où le constat suivant lequel les dispositions actuellement en vigueur ne permettent pas de descendre en-deçà de la barre des 10 000 morts par an, c'est-à-dire 20 tués pour 100 000 habitants, alors que, dans le même temps, nos voisins européens les plus proches, tant par la taille de leur pays que

par la densité de la circulation routière, peuvent présenter des chiffres très inférieurs : 14 tués pour 100 000 habitants en République fédérale d'Allemagne, 9 tués pour 100 000 habitants en Grande-Bretagne.

L'étendue, la gravité, mais aussi la complexité du problème posé par le drame qu'endurent tant de familles chaque année sont parfaitement définies dans le rapport de la commission de la sécurité routière, récemment remis au Premier ministre.

Oui, la sécurité routière n'est pas seulement un problème de réseau routier, de qualité des véhicules, d'apprentissage de la conduite, et de multiplication des contrôles. Certes, c'est tout cela, mais c'est avant tout, ainsi que le souligne le rapport, un problème de société, de comportement individuel, et de choix éthique et civique.

Voici donc que, dans la perspective de relancer, en quelque sorte, le processus d'amélioration de la sécurité routière, vous nous présentez, monsieur le secrétaire d'Etat, un texte dont le dispositif principal est l'instauration du permis à points. Cette mesure était attendue depuis longtemps par tous ceux qui, à la lumière des expériences tout à fait démonstratives qui ont été menées dans des pays voisins, y voyaient à juste titre le meilleur moyen d'amorcer, enfin, une rupture dans les comportements de l'automobiliste, pour que le permis de conduire ne soit plus le permis de tuer plus ou moins impunément, pour que le conducteur sache se remettre en cause de façon permanente, pour que puisse apparaître progressivement ce que le rapport Giraudet appelle un comportement civilisé et apaisé.

Je suis tout à fait convaincu que cette mesure courageuse représente un pas significatif vers une meilleure prise de conscience, par les automobilistes, de leur responsabilité d'utilisateurs de cet instrument irremplaçable de la liberté individuelle qu'ils revendiquent à juste titre.

Oui donc au permis à points, que nous avons si souvent évoqué dans nos réunions de travail du groupe d'étude sur la circulation routière. Oui au dispositif proposé, sur le détail duquel je ne reviendrai pas - M. le ministre de l'équipement l'a explicité tout à l'heure - et qui est parfaitement analysé dans le rapport de la commission des lois.

Oui, aussi et surtout, à l'aspect pédagogique du système, qui prévoit la possibilité de regagner des points perdus en assistant à des stages, c'est-à-dire en améliorant la formation du conducteur.

Oui, bien entendu, à la disposition qui prévoit la reconstitution du capital points si aucune nouvelle infraction entraînant un retrait de points n'a été commise dans les trois ans.

Je sais bien, monsieur le secrétaire d'Etat, que la crainte la plus généralement exprimée est que les conducteurs qui verront leur capital points amputé n'aient aucun moyen de recours. Or, M. le ministre l'a indiqué tout à l'heure, le recours au juge sera toujours possible. C'est la raison qui m'incite à approuver la mesure sans arrière-pensée. Tout au plus pourrait-on se demander, avec la commission des lois, si le nombre de points attribué au départ ne devrait pas figurer dans le texte législatif. Cela dit, je suis très réservé sur la fixation du capital initial à douze points, l'inflation en ce domaine me semblant antinomique avec l'effet dissuasif qui est recherché.

Par ailleurs, le projet de loi prévoit le système de l'amende forfaitaire, dont le paiement éteint l'action publique. L'innovation est constituée par la création, pour les contraventions des deuxième, troisième et quatrième classes, d'une amende forfaitaire minorée, assortie d'une condition de paiement dans de très brefs délais.

Le système amende forfaitaire - amende minorée constitue, à mon avis, une mesure efficace et de bon sens. En revanche, l'augmentation du taux de certaines amendes de police prévue au chapitre II ne me paraît pas apporter un élément d'efficacité supplémentaire.

Plus utile me semblerait être une fréquence accrue des contrôles. Nous touchons là à l'aspect non directement législatif des problèmes de sécurité routière, qui concerne la mise en œuvre et les conditions du caractère opérationnel des mesures que nous allons adopter.

Au terme de cette brève intervention, je me réjouis que ce projet de loi apporte à notre pays un complément hautement nécessaire dans le domaine des sanctions et de la lutte contre l'insécurité routière, complément diversifié, cohérent et, je le souhaite, rapidement opérationnel.

Cela implique un renforcement des opérations de contrôle. De ce point de vue, monsieur le secrétaire d'Etat, les exemples de nos voisins allemands et britanniques - ils ont constitué des unités spéciales qui se consacrent à la tâche de surveillance et de poursuite des contrevenants - ne doivent-ils pas être suivis ?

Il me paraît opportun, en ce domaine, de suivre l'orientation de la commission de la sécurité routière et de chercher ce qui permettra de transformer sur ce point les mentalités. Il faut parvenir à entamer ce concept bien français de la « peur du gendarme », pour faire admettre à nos concitoyens que la multiplication des contrôles est, non pas une atteinte à la liberté individuelle, mais un moyen d'exercer une vigilance collective, de sauver nombre de vies et de les protéger contre la mutilation la plus stupide qui soit.

N'oublions pas non plus la formation et la prévention. Elles se situent dès l'école, non seulement par l'initiation au code de la route et à la sécurité routière, mais également par l'enseignement d'une attitude de civisme en rapport avec les responsabilités de l'adulte en la matière. De même faudrait-il étendre l'expérience de l'apprentissage anticipé de la conduite dès l'âge de seize ans. Il s'agit là, me semble-t-il, d'une ouverture importante vers une responsabilisation précoce des conducteurs.

L'équilibre général de ce texte va dans le bon sens, monsieur le secrétaire d'Etat. Toutefois, le chemin à parcourir est encore long pour que notre pays ne figure plus parmi les tout derniers dans le domaine de la sécurité routière. Il vous appartiendra de poursuivre sans relâche la mise en forme des conclusions du rapport de la commission de sécurité routière auxquelles, pour ma part, j'adhère totalement, et de lui permettre de prolonger son action.

Nous ne parviendrons à arracher à la circulation routière sa triste étiquette de fléau national qu'en lui donnant la dimension réellement nationale que son traitement mérite. C'est, je crois, le sens de la démarche du Gouvernement, définie dans le cadre du comité interministériel du 27 octobre dernier. C'est dans ce sens que va le projet de loi dont nous débattons aujourd'hui et qui reçoit, vous l'avez compris, notre approbation. (*Applaudissements sur les travées du rassemblement démocratique et européen, de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I., ainsi que sur les travées socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. de Bourgoing.

M. Philippe de Bourgoing. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je ne traiterai pas, dans mon intervention, des dispositions relatives aux amendes contraventionnelles en matière de sécurité routière, car je suis en accord avec la position de la commission des lois qui ne diverge guère, d'ailleurs, de celle du Gouvernement dans son texte initial, aménagé par l'Assemblée nationale.

En revanche, je m'intéresse très vivement à tout ce qui concerne le permis à points. En effet, son instauration figurait en très bonne place parmi les propositions formulées en 1975 par le comité des usagers du ministère de l'intérieur, que j'ai eu l'honneur de présider auprès de notre collègue M. Michel Poniatowski, alors ministre de l'intérieur, puis de notre autre collègue M. Christian Bonnet, qui lui avait succédé dans les mêmes fonctions.

Les usagers du ministère de l'intérieur comprennent, notamment, tous les détenteurs de permis de conduire délivrés par les services de ce ministère et nous avons constaté, à cette époque déjà, que ces citoyens, en cas d'infraction, avaient du mal à s'y retrouver dans la succession des mesures administratives et judiciaires.

Nous avons tous eu connaissance de décisions de suspension du permis de conduire prises par les commissions administratives, qui ont abouti à des retraits, puis à des restitutions par la gendarmerie, et à un nouveau retrait parce que l'instance judiciaire a estimé insuffisante la sanction administrative ! Les gendarmes chargés de l'application de ces textes m'ont dit qu'il leur était bien difficile d'expliquer les aller et retour de ce précieux document rose...

Cela se complique du fait que l'autorité judiciaire a la possibilité de fixer la suspension de permis à des périodes de vacances du contrevenant ou durant ses week-ends, afin de ne pas le priver des moyens de gagner sa vie, alors que l'autorité administrative n'a pas cette faculté. Ainsi, à la pénalisation s'ajoute, dans certains cas, une suite très grave pour l'emploi.

Cette situation a conduit nos collègues MM. Neuwirth et de Rohan à déposer un amendement. Cela étant, j'ai noté avec satisfaction que la commission nous proposera une solution permettant aux préfets et aux sous-préfets, qui le souhaitent vivement, d'attribuer également ce que l'on appelle « des permis blancs ».

En effet, dans l'état actuel des choses, la possibilité pour les commissions administratives d'accorder des « permis blancs » ajoute à la confusion, car des comparaisons se font alors que les contrevenants ne comprennent pas que les décisions prises sont d'origines différentes.

Confronté à tous ces problèmes, le comité des usagers, en liaison avec les services de la réglementation et du ministère, avait élaboré un projet de permis à points que j'avais tenté d'introduire, au cours de la séance du Sénat du 18 juin 1975, par un amendement déposé sur un texte relatif au code de la route. M. le garde des sceaux m'avait demandé de retirer cet amendement, car le permis à points constituait « un trop gros morceau » pour qu'il fût institué ainsi.

Le voilà donc qui revient ; je ne peux que m'en réjouir en me souvenant de tout le travail effectué par la section sécurité routière de mon comité, sous la responsabilité de M. Marcel Poly. On avait parlé, à ce moment-là, « du jeu de l'oie de Philippe de Bourgoing ». C'est du vôtre dont il va être question maintenant, monsieur le secrétaire d'Etat.

Le permis à points présentait, à nos yeux, plusieurs aspects très positifs. Il devait simplifier une double procédure. Il introduisait, par sa progressivité, la notion de sursis. Il appelait à faire preuve d'une vigilance redoublée ceux qui risquaient, en commettant une infraction nouvelle, de connaître des problèmes d'emploi. Il instaurait une sorte de mise à l'épreuve. Il ouvrait, si cette dernière était positive, une possibilité de récupération de points. Il se voulait, enfin, éducatif, parallèlement à son aspect répressif.

Je continue donc à adhérer très volontiers au principe du permis à points, satisfait que je suis de le voir réapparaître. Sur son application, je note toutefois des différences entre ce que nous avons proposé et ce qui nous est soumis aujourd'hui. Nous avons souhaité la simplification. Je ne la retrouve guère en voyant que le système se superpose au reste, les commissions administratives et la saisine du tribunal étant maintenues. Ainsi, un contrevenant qui aura eu un mois de suspension au stade administratif pourra-t-il se voir infliger un mois supplémentaire par le tribunal et perdre jusqu'à la moitié de ses points, ce qui pourra déboucher, en cas de récidive, sur une suspension de permis, peine bien lourde puisqu'elle aboutit à six mois, selon l'amendement de l'Assemblée nationale, ou à un an, selon la proposition du Gouvernement, de privation du droit de conduire, et à l'obligation de repasser le permis.

J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous éclairiez sur vos intentions. Le nouvel examen pourra-t-il être préparé par les instances de formation prévues dans le texte ? Je crains, en effet, que l'on ne fasse la partie belle aux auto-écoles si tout le monde doit repasser par elles. Il en résulterait des dépenses fort lourdes pour certains.

A mon sens, la plupart des contrevenants ayant commis de moyennes infractions qui sont très loin d'être des criminels et risquent de ne pas supporter longtemps cette cascade de pénalisations et de la rejeter très vite.

Puisqu'il n'est pas question, aujourd'hui, de supprimer la commission administrative - j'ai conscience que, dans certains cas, il est nécessaire d'éliminer de la route les conducteurs qui constituent des dangers publics - j'ai le sentiment que le permis à points devrait être mis à la disposition des tribunaux, comme une peine à caractère particulier.

Le tribunal pourrait ainsi en rester à la procédure actuelle, et prévoir le système du permis à points chaque fois qu'il estimera le sursis souhaitable, la mise à l'épreuve intéressante.

Cette procédure aurait l'avantage de laisser une marge d'appréciation possible par comparaison à l'automatisme du nouveau système.

J'ai l'impression que la position de la commission se rapproche de la mienne. Si tel était bien le cas, je m'y rallierais.

Enfin, je souhaiterais attirer l'attention du Sénat sur le nombre grandissant de personnes dont le permis de conduire a été retiré et qui continuent à conduire. Dans ce cas, il est

prévu de transformer le retrait en suspension. Croyez-vous vraiment que ces personnes, dont le permis aura été suspendu, s'abstiendront de conduire ? J'en doute !

Le comité des usagers avait demandé qu'en semblable circonstance intervienne une mise en fourrière des véhicules. Cela nous semblait être la seule solution efficace. Il faudrait, bien entendu, que cette mesure ne vise pas les véhicules volés.

Je voterai ce projet de loi dans la mesure où, amendé par la commission, il se situera dans la ligne de ce qu'avait souhaité le comité des usagers que je présidais en 1975.

A l'époque, si nous nous intéressions particulièrement aux usagers titulaires du permis de conduire, nous savions qu'en fin de compte beaucoup plus nombreux étaient les usagers du ministère de l'intérieur, en particulier les victimes des accidents.

C'est pourquoi nous avons la volonté, par nos propositions, de participer à la lutte contre les accidents de la route et à la responsabilisation des conducteurs, que nous considérons comme une priorité nationale. C'est, bien sûr, pour faire avancer nos propositions que j'interviens aujourd'hui. *(Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.)*

M. le président. J'informe le Sénat que la commission des lois m'a fait connaître qu'elle a d'ores et déjà procédé à la désignation des candidats qu'elle présentera si le Gouvernement demande la réunion d'une commission mixte paritaire en vue de proposer un texte sur le projet de loi actuellement en discussion.

Ces candidatures ont été affichées pour permettre le respect du délai réglementaire.

La nomination des représentants du Sénat à la commission mixte paritaire pourrait ainsi avoir lieu aussitôt après le vote sur l'ensemble du projet de loi, si le Gouvernement formulait effectivement sa demande.

Conformément aux décisions de la conférence des présidents, nous allons interrompre la discussion de ce projet de loi pour examiner la proposition de loi relative au fonctionnement des assemblées parlementaires.

En attendant l'arrivée de M. le ministre chargé des relations avec le Parlement, la séance va être suspendue pendant quelques instants.

5

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi relatif au développement des entreprises commerciales et artisanales et à l'amélioration de leur environnement économique, juridique et social (n° 370, 1988-1989) dont la commission des affaires économiques et du Plan est saisie au fond.

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

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures vingt, est reprise à dix-huit heures trente.)

M. le président. La séance est reprise.

6

FONCTIONNEMENT DES ASSEMBLÉES PARLEMENTAIRES

Adoption d'une proposition de loi en deuxième lecture

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi (n° 304, 1988-1989), adoptée avec modifications par l'Assemblée

nationale, en deuxième lecture, 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° 355 (1988-1989).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre.

M. Jean Popperen, ministre chargé des relations avec le parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, mon collègue M. Thierry de Beaucé, à l'Assemblée nationale, et Mme Edith Cresson, devant les deux assemblées, ont eu l'occasion, lors de l'examen du texte proposé par M. Charles Josselin, d'affirmer avec force la volonté du Gouvernement d'améliorer l'information du Parlement sur l'évolution des négociations européennes.

Je rappellerai brièvement les raisons qui justifient cette action.

Tout d'abord, l'achèvement du marché intérieur au plus tard le 31 décembre 1992 est l'un des objectifs que les Douze se sont fixés en signant l'Acte unique. La liberté de circulation effective à cette date pour les biens, les personnes, les services et les capitaux implique un travail réglementaire considérable dans les enceintes européennes : la Commission, le Conseil, le Parlement européen.

Cette activité a un écho croissant dans chacun des douze Etats membres, qui doivent transcrire dans leurs législations et réglementation nationales les 279 directives que la Commission estime nécessaires à la réalisation du Marché unique. Une part croissante de l'activité du Parlement et de l'administration est donc occupée par cette transcription.

Il est ainsi conforme à l'esprit du fonctionnement démocratique des institutions que, comme le souhaite à juste titre votre rapporteur M. Paul Girod, le Parlement soit avisé le plus en amont possible des sujets en discussion dans les instances communautaires, afin de ne pas être mis devant le fait accompli lorsque les textes dérivés lui seront soumis.

Par ailleurs, il est évident que le Gouvernement doit s'entourer de tous les avis autorisés pour la conduite des négociations communautaires.

La représentation nationale doit constituer, bien naturellement, la première source de tels avis. Le Gouvernement a donc tout intérêt à veiller à ce que le Parlement soit le mieux informé possible.

Ce souci de transparence et d'information sur la construction européenne inspire l'action du Gouvernement. C'est ainsi que le ministère des affaires européennes a mis en place pour les parlementaires une lettre d'actualité, dite « Eurofiche » et un compte rendu de tous les conseils des ministres des Communautés et pour l'ensemble des citoyens une base de données accessible par Minitel qui permettra aussi aux entreprises et aux collectivités de s'informer sur les conséquences pratiques du Marché unique et sur les opportunités qu'il ouvre à chacun, tant dans sa vie professionnelle que personnelle.

S'agissant de l'action gouvernementale, comme je l'ai déjà indiqué, le Gouvernement est prêt à venir exposer sa politique européenne devant le Parlement aussi souvent que nécessaire.

Faut-il le rappeler ? Mme Edith Cresson a participé récemment, en compagnie de M. Bérégovoy, à une séance organisée ici même lors de questions orales avec débat et va participer à une séance de « questions cribles » le 29 juin à l'Assemblée nationale. L'ensemble de ces formules me paraît tout à fait adapté pour la bonne information des parlements.

Voilà donc les principes qui guident le Gouvernement en la matière.

Je souhaite m'exprimer maintenant sur la rédaction du texte qui est soumis aujourd'hui au Sénat en deuxième lecture.

Le texte issu de la première lecture ne soulève pas d'objections de la part du Gouvernement, après avoir été débarrassé, en séance et sur l'initiative de l'auteur de la proposition et du rapporteur de la commission des lois, de quelques éléments qui auraient pu poser problème au regard de la norme constitutionnelle.

Le Sénat a jugé préférable de retenir un texte plus restrictif pour les possibilités d'action des délégations aux Communautés européennes, avec le souci, m'a-t-il semblé, de préserver les prérogatives des commissions permanentes.

L'Assemblée nationale a proposé, en deuxième lecture, d'en revenir pour l'essentiel au texte initial.

La commission des lois propose aujourd'hui au Sénat une nouvelle rédaction tenant compte de la volonté déclarée des présidents des deux chambres du Parlement d'une meilleure information communautaire, mais en revenant sur la définition de la compétence de la délégation dans sa possibilité d'adresser des avis au Gouvernement et dans sa facilité d'émettre des avis sur tout projet de loi ayant trait au domaine couvert par l'activité des Communautés.

Le Gouvernement n'a pas à se prononcer sur cette divergence entre les deux chambres pour une question qui relève essentiellement de l'organisation des travaux parlementaires. Je m'en remettrai donc, pour la plupart des amendements qui vous sont proposés, à la sagesse du Sénat.

Je tiens, cependant, à appeler votre attention sur un point : pour que les délégations des deux assemblées puissent fonctionner de façon pleinement efficace, il me paraît utile que le texte qui va organiser leur action reflète les souhaits du Sénat comme ceux de l'Assemblée nationale. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Paul Girod, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cette proposition de loi a déjà été examinée par le Sénat, en première lecture, le 27 avril dernier. Vous en connaissez l'objet, M. le ministre chargé des relations avec le Parlement vient de le rappeler. Il s'agit du renforcement du statut et du rôle des délégations parlementaires pour les Communautés européennes instituées par la loi du 6 juillet 1979.

Il est vrai que ce renforcement est plus qu'opportun à un moment où la construction européenne s'accélère de façon tout à fait significative et où la France va, par l'intermédiaire de nombre de ses citoyens, y compris par le premier d'entre eux, prendre, conserver ou exercer des responsabilités éminentes dans la construction européenne. Ce souci d'améliorer l'information du Parlement a été et demeure l'objet d'un consensus tout à fait général. En effet, l'auteur de la proposition de loi sur le sujet au Sénat fait partie de l'opposition nationale et l'auteur de la proposition de loi à l'Assemblée nationale fait partie de la majorité nationale. De plus, le Gouvernement vient, en s'exprimant par votre bouche, monsieur le ministre, de s'associer à cette démarche générale.

Saisi en première lecture du texte adopté par l'Assemblée nationale, le Sénat a effectivement suivi la commission des lois qui lui proposait que le statut des délégations soit renforcé selon deux axes privilégiés.

Premier axe : un renforcement des moyens d'information des délégations en incitant le Gouvernement à assurer, le plus tôt possible et le plus en amont possible, au cours du processus d'élaboration de ces textes, la transmission, aux délégations, des projets de règlement ou de directive.

Second axe : une meilleure connaissance par nos propres commissions permanentes des travaux en cours au sein des institutions communautaires par le canal des délégations parlementaires. Nous savons bien, en effet, que nous aurons, à un moment ou à un autre, à prendre en compte dans nos propres travaux les conséquences des textes qui sont élaborés, quelquefois un peu trop dans le secret, souvent un peu trop dans l'ignorance de nos propres contraintes intérieures, par les organismes communautaires.

Dans une telle perspective, les délégations parlementaires pour les Communautés européennes ont évidemment un rôle tout particulier à jouer puisqu'elles se trouvent exactement à l'articulation de Bruxelles, Strasbourg ou Luxembourg et du Parlement français.

Les deux assemblées ont en commun le même souci. Cela était d'ailleurs tout à fait clair au moment de la discussion en deuxième lecture à l'Assemblée nationale. Nous voulons nous préparer, avant les débats sur les textes législatifs qui nous sont soumis, à transcrire efficacement les normes communautaires dans notre législation interne.

Le Sénat s'est toujours soucié de l'information des parlements nationaux. Dois-je rappeler à nos collègues que, tout récemment encore, à Madrid, le président du Sénat et le président de l'Assemblée nationale ont exprimé publiquement cette absolue nécessité, qui devrait se traduire, sans trop de difficultés, par l'adoption d'un texte commun par l'Assemblée nationale et le Sénat ?

Pourtant, nous avons été un peu étonnés par certaines affirmations qui ont été faites à l'Assemblée nationale lors de la deuxième lecture, après notre débat au mois d'avril dernier. Toutefois, M. Josselin a bien compris où nous voulions nous situer et a repris les propos du rapporteur de la commission des lois du Sénat, en indiquant que l'essentiel était bien cette information le plus en amont possible des deux assemblées et que, pour le reste, on devrait parvenir à trouver un terrain d'entente.

Or je suis obligé de constater que, pour l'heure, l'Assemblée nationale et le Sénat ne sont tombés d'accord que pour renforcer l'effectif des deux délégations parlementaires, qui sera porté à trente-six membres, avec un souci de représentation équilibrée tant des groupes que des commissions permanentes.

Les discordances qui persistent ne résultent certes pas d'un désaccord sur les objectifs poursuivis mais, plutôt, d'une approche différente du fonctionnement de nos propres institutions parlementaires et de l'interprétation que l'on pourrait faire de certaines dispositions que l'Assemblée nationale semble vouloir conserver et qui sont, de l'avis du Sénat, de nature à modifier l'équilibre des pouvoirs au sein du Parlement, l'équilibre des pouvoirs entre le Parlement et le Gouvernement et, en tout cas, à perturber le fonctionnement normal et constitutionnel. A cet égard, vous avez d'ailleurs évoqué tout à l'heure, monsieur le ministre, les normes constitutionnelles par rapport aux prérogatives des commissions permanentes telles qu'elles sont mises en place par la Constitution.

Dans le rapport qu'il a présenté à l'occasion de la deuxième lecture, le rapporteur de la commission des lois de l'Assemblée nationale, M. Alain Lamassoure, avait d'ailleurs réaffirmé que son assemblée n'entendait ni porter atteinte au principe de la séparation des pouvoirs ni dénier aux délégations parlementaires la faculté d'interférer dans la procédure législative normale.

A partir de l'instant où nous sommes d'accord sur les principes, il semblerait que nous devrions pouvoir trouver, sans trop de difficultés, un texte commun. Malheureusement, le texte de l'Assemblée nationale, en l'état actuel, nous semble contenir une partie de ce que nous avions considéré comme étant probablement des erreurs de rédaction au moment de la première lecture.

En conséquence, la commission des lois vous proposera de chercher à lever, dans un texte qui lui semble pouvoir être accepté par tous, les dernières ambiguïtés qui subsistent et de réaffirmer les deux points fondamentaux auxquels elle tient.

Aussi vous propose-t-elle de distinguer clairement entre le rôle d'information et de contrôle des délégations à l'égard des institutions communautaires et le traitement qu'elles peuvent faire des informations au sein de chaque assemblée, en particulier à l'intention des commissions permanentes.

A cet effet, la commission des lois a retenu les orientations suivantes.

Premier point, chaque délégation organise la publicité de ses travaux mais dans les conditions définies par le règlement de l'assemblée dont elle dépend ; de même, ses rapports sont publiés sous une forme qu'a arrêtée le bureau de son assemblée et non pas suivant des méthodes ou des présentations qui seraient le fait de décisions unilatérales desdites délégations. Ce ne sont pas des commissions mais seulement des délégations.

Deuxième point, les délégations ont pour mission de suivre les travaux des organismes communautaires afin d'assurer l'information de leur assemblée respective sur le déroulement du processus communautaire, cela va de soi.

Troisième point, elles peuvent inviter à participer à leurs travaux, mais avec voix consultative seulement, les membres français du Parlement européen.

Quatrième point, elles font connaître aux commissions parlementaires compétentes les informations et les communications qu'elles reçoivent en y joignant, le cas échéant, leurs propres analyses assorties ou non de conclusions.

Cinquième point, elles peuvent être consultées par les commissions sur tout projet d'acte ou tout acte communautaire.

Sixième point, elles examinent les projets de directives, de règlements et les autres actes communautaires avant leur adoption par le conseil des Communautés européennes, ce qui, dans certains cas, leur imposera une cadence de travail relativement soutenue.

Septième point - enfin, c'était une divergence qui pouvait sembler à la fois majeure et mineure - la date d'entrée en vigueur de la loi : Pour des raisons que j'ai rappelées tout à l'heure, tenant, notamment, à la présidence européenne des Communautés qu'assumera la France à partir du 1^{er} juillet prochain, l'Assemblée nationale - c'est légitime - souhaitait que cette loi entre en application le plus vite possible. En sens inverse, le Sénat faisait remarquer que, soumis à un renouvellement triennal partiel au mois de septembre, il n'était pas tout à fait normal, ou à tout le moins prudent, voire opportun, de procéder à une modification de sa propre délégation parlementaire dès la fin du mois de juin ou au mois de juillet, à un moment où nous ne siégerons peut-être même pas.

Nous vous proposerons, pour une fois, une application différenciée de la loi entre les deux assemblées, l'Assemblée nationale en bénéficiant immédiatement, le Sénat après le renouvellement triennal de septembre prochain.

Si le Sénat adoptait le dispositif qui lui est ainsi proposé par sa commission des lois, il resterait - il faut le savoir - entre l'Assemblée nationale et la Haute Assemblée deux points de divergence sur lesquels il ne semble pas possible à votre commission des lois de transiger : premièrement, la possibilité, pour les délégations, de donner des avis au Gouvernement sur les projets d'actes communautaires ; deuxièmement, le droit, pour ces mêmes délégations, de se saisir, pour avis, de tout projet de loi entrant dans le domaine de compétence communautaire.

Cela revient, en réalité, si l'on n'y prend pas garde, à créer l'équivalent d'une septième commission permanente...

M. Christian Poncelet. Très bien !

M. Paul Girod, rapporteur. ... ayant même, éventuellement, des pouvoirs supérieurs à ceux des commissions permanentes classiques. D'ailleurs, connaissant la jurisprudence du Conseil constitutionnel en la matière lorsqu'il a eu à statuer sur la mise en place des délégations pour la planification, je suis sûr que nous rencontrerons vraisemblablement, à l'avenir, quelques difficultés si nous nous orientons dans cette direction.

Au cours de la première lecture, vous avez estimé, mes chers collègues, que ces deux dispositions portaient atteinte à la séparation des pouvoirs et conduisaient à la mise en place de cette septième commission permanente. Nous espérons que, cette fois, l'Assemblée nationale entendra le Sénat. Nous comptons un peu sur vous, monsieur le ministre, pour l'y aider. En effet, il serait désastreux que des difficultés d'ordre constitutionnel sur un tel point nous opposent au moment même où la France va recevoir la présidence des Communautés.

Mes chers collègues, si vous voulez bien adopter les propositions de la commission des lois, nous espérons pouvoir trouver, avec l'Assemblée nationale, ce point d'équilibre qui devrait permettre d'atteindre le but que nous ne devons à aucun moment perdre de vue, assurer une meilleure information des parlements nationaux sur le déroulement d'un processus communautaire dont les contraintes pèseront de plus en plus lourde - c'est légitime si nous voulons bâtir l'Europe - sur le processus législatif interne de chacun des pays membres de la Communauté. (*Applaudissements sur certaines traversées du rassemblement démocratique et européen, sur celles de l'U.R.E.I., de l'union centriste, ainsi que du R.P.R.*)

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

M. Jean-Pierre Bayle. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cette proposition de loi revient donc aujourd'hui en deuxième lecture devant notre assemblée.

En première lecture, la majorité de notre assemblée avait modifié de façon très sensible la portée et le sens de ce texte. Lors de la seconde lecture à l'Assemblée nationale, un

député, qui ne siège pas sur les bancs du groupe socialiste, a pu s'étonner du vote de la majorité sénatoriale. Il est même allé jusqu'à dire - cela figure au *Journal officiel* - « Je ne puis croire que le vote de nos amis sénateurs ait été pleinement réfléchi ».

M. Emmanuel Hamel. Qui est-ce ?

M. Jean-Pierre Bayle. Est-il utile de le citer ? (*M. Hamel fait un signe d'approbation.*) Je vous renvoie au *Journal officiel*, mon cher collègue.

En effet, nous l'avons dit et nous le répétons, cette proposition de loi est prudente et respectueuse de nos principes constitutionnels.

De qui s'agit-il en fait ? Il ne s'agit que de renforcer les compétences et l'efficacité des délégations parlementaires pour les communautés européennes, de faire entendre au Gouvernement la voix du Parlement, de permettre aux assemblées de tirer toutes les conséquences des décisions des instances européennes.

Nous ne pensons pas que les délégations telles qu'elles sont définies par le texte adopté par l'Assemblée nationale puissent nuire, de quelque façon que ce soit, à la nécessaire autonomie des deux assemblées.

Dans un rapport récent que M. le rapporteur cite dans son rapport écrit, M. Laurent Fabius, président de l'Assemblée nationale, devant la conférence des présidents des parlements des pays membres de la Communauté, faisait remarquer que « la construction de l'unité européenne s'est traduite par un amenuisement certain du rôle des parlements nationaux dans la réalisation de l'Europe communautaire ». Il ajoutait : « Ce que les parlements nationaux ont perdu de pouvoirs démocratiques n'a pas été compensé par le rôle du Parlement européen ».

Le président de l'Assemblée nationale a rappelé aujourd'hui, dans une interview, qu'il faudrait aller, à l'évidence, beaucoup plus loin. A la question, en tant que président de l'Assemblée nationale, comment réagissez-vous au fait que de plus en plus les directives du conseil européen supplantent les lois nationales, il a répondu : « Certains gouvernements des Etats membres qui participent à la prise de décision au niveau européen ne sont pas suffisamment contrôlés par les assemblées nationales, encore qu'il faille nuancer selon les Etats membres. C'est pourquoi je souhaite que, en amont de ces directives, le Gouvernement prenne la tâche du Parlement français afin que celui-ci exerce un droit de regard légitime sur la politique européenne. De même, le Gouvernement pourrait, à chaque changement de présidence du conseil des ministres, se présenter devant l'assemblée pour exposer ses analyses et ses projets européens. J'ai également proposé récemment à Madrid à mes collègues présidents des assemblées nationales plusieurs mesures destinées à mieux impliquer les parlements nationaux dans le processus communautaire grâce, notamment, à une meilleure coopération entre les assemblées nationales et le Parlement européen. Par exemple, dans toute l'Europe aura lieu chaque année un rendez-vous européen au cours duquel chacun des parlements nationaux débattrait d'une question européenne d'importance. Cela commencera l'an prochain. »

Aujourd'hui, nous sommes devant un texte d'ambition beaucoup plus modeste et je regrette qu'un accord ne soit pas encore intervenu entre l'Assemblée nationale et le Sénat.

Chacun peut constater ce déficit démocratique et c'est pour le combler que nous souhaitons voir adoptée la proposition de loi relative aux délégations parlementaires pour les Communautés européennes.

Or les amendements présentés par la commission des lois ne semblent pas aller dans ce sens. Par conséquent, le groupe socialiste ne les votera pas.

M. Jacques Larché, président de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Je demande la parole.

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

M. Jacques Larché, président de la commission. Sans allonger cette discussion que nous avons déjà eue, je rappelle, pour l'information de tous nos collègues, que les amendements proposés par la commission des lois ont reçu l'as-

sentiment unanime de la commission. Après débat au sein de celle-ci, les appréciations de notre rapporteur ont convaincu la commission de la sagesse et de l'efficacité de la distinction proposée.

Je rappelle également que, lorsque nous avons commencé à analyser ce problème sur la base des propositions de M. Genton et de M. Josselin, nous avions émis quelques doutes sur la nécessité d'accroître trop sensiblement le nombre des membres de la délégation européenne. Nous pensions peut-être que l'efficacité d'une institution n'est pas liée à l'importance de ses effectifs. Mais peu importe, nous nous étions rendus facilement, sur ce point tout au moins, aux propositions qui nous étaient faites.

De quoi s'agit-il ? Il s'agit de savoir si nous entendons distinguer très clairement ce qui doit être en amont et en aval de la décision parlementaire, lorsque celle-ci porte sur un problème européen.

En amont, c'est l'information sur tout ce qui se passe et sur ce qui, normalement, doit se traduire par un texte de nature européenne afin que, en temps utile, un avis puisse être donné. Sur ce point, nous sommes pleinement d'accord.

L'aval, c'est la loi, c'est-à-dire le texte législatif qui, en fonction de ce qui a pu être décidé à l'échelon européen, ce dernier n'est pas obligatoirement et pleinement suivi par le parlement national. En effet, jusqu'à présent, il garde, sous bénéfice d'inventaire et suivant le principe de la souveraineté nationale, son droit d'appréciation.

M. Christian Poncelet. Très juste !

M. Jacques Larché, président de la commission. Pour tout ce qui est l'aval de la décision, c'est-à-dire la loi nationale, il appartient aux commissions permanentes de se prononcer, faisant leur miel de la masse d'informations qu'avec l'efficacité, la technique et la sagacité qui lui sont propres, la délégation européenne ne manquera pas de leur transmettre.

Nos collègues socialistes viennent de manifester quelques réserves sur les propositions de la commission des lois. J'attire leur attention sur le fait que, sur ce point, le Sénat ne transigera pas. J'ai déjà eu plusieurs fois l'occasion de dire, de manière un peu paradoxale, que je n'étais pas un fervent partisan des recours devant le Conseil constitutionnel, mais, comme le disait très justement, avec beaucoup de prudence et de tact, notre rapporteur, il serait véritablement désolant qu'au moment où la présidence des institutions européennes revient aux autorités françaises, notre querelle, nos divergences soient telles que nous soyons contraints, ce que nous n'hésiterions pas à faire, à saisir le Conseil constitutionnel. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R., de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du rassemblement démocratique et européen.*)

(**M. Jean Chérioux remplace M. Michel Dreyfus-Schmidt au fauteuil de la présidence.**)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHÉRIOUX, vice-président

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Je demande la parole.

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

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, comme je me suis exprimé tout à l'heure, j'interviendrai au cours de la discussion des amendements proposés sur le texte tel qu'il nous revient de l'Assemblée nationale, notamment lorsque des points de divergence apparaîtront.

M. le président. Nous passons à la discussion des articles.

Je rappelle qu'aux termes de l'article 42, alinéa 10, du règlement, à partir de la deuxième lecture au Sénat des propositions de loi, la discussion des articles est limitée à ceux pour lesquels les deux chambres du Parlement n'ont pas encore adopté un texte identique.

Article 3

M. le président. « Art. 3. - Le paragraphe III de l'article 6 *bis* précité est ainsi rédigé :

« III. - Chaque délégation peut décider d'organiser, par les moyens de son choix, la publicité de ses travaux.

« La délégation de l'Assemblée nationale et celle du Sénat peuvent décider de tenir des réunions conjointes. »

Par amendement n° 1, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

« III. - Chaque délégation organise la publicité de ses travaux dans les conditions définies par le règlement de chaque assemblée. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Paul Girod, rapporteur. La commission des lois propose une nouvelle rédaction pour le deuxième alinéa de l'article qui a, je le rappelle, un triple objet : il supprime l'incompatibilité édictée par la loi de 1979 entre le mandat de parlementaire européen et l'appartenance à l'une des délégations parlementaires pour les Communautés européennes ; il autorise chaque délégation à organiser, par les moyens de son choix, la publicité de ses travaux et il ouvre aux délégations la faculté de tenir des réunions conjointes. C'est le texte qui nous arrive de l'Assemblée nationale.

Lors de la première lecture au Sénat, la commission des lois s'était interrogée de façon très générale sur l'opportunité de maintenir la faculté de cumuler un mandat parlementaire national et un mandat parlementaire européen.

Un rapide examen des régimes applicables dans les autres Etats membres de la Communauté montre, d'ailleurs, que ce sentiment est largement partagé et qu'il se traduit suivant les Etats par des dispositions écrites ou simplement par une coutume généralement respectée.

Après avoir redit que ce débat devait être rouvert un jour, la commission des lois a toutefois estimé que, s'agissant des délégations, il était possible de supprimer l'interdiction édictée en 1979 dans la mesure où il n'y a plus lieu de craindre que les seuls parlementaires européens s'arrogent le droit d'examiner les travaux conduits au sein des instances communautaires.

En conséquence, et dans un souci de conciliation avec l'Assemblée nationale, l'amendement conduit à supprimer l'incompatibilité édictée en 1979, et précise que chaque assemblée fixe, dans son règlement, les conditions dans lesquelles les travaux des délégations pourront faire l'objet d'une publicité.

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

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, et ce sera le cas pour d'autres propositions, il nous apparaît que cette question relève du règlement interne des assemblées. Par conséquent, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 1.

M. Jean-Pierre Bayle. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Jean-Pierre Bayle. Tout à l'heure, j'ai dit un peu vite que le groupe socialiste ne voterait pas ces amendements ; je m'étais laissé quelque peu emporter, car il est bien évident que nous accepterons certains amendements et que nous voterons contre ou que nous nous abstenons sur certains autres.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'amendement n° 1, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...
Je mets aux voix l'article 3, ainsi modifié.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4

M. le président. « Art. 4. - Le paragraphe IV de l'article 6 *bis* précité est ainsi rédigé :

« IV. - Les délégations parlementaires pour les Communautés européennes ont pour mission d'informer leur assemblée respective des travaux conduits par les institutions des Communautés européennes en application des traités du 18 avril 1951 et du 25 mars 1957, de l'Acte unique européen des 17 et 28 février 1986 et des textes subséquents en vue de coordonner les activités du Parlement et celles des institutions communautaires.

« A cet effet, le Gouvernement leur communique, dès leur transmission au Conseil des Communautés, les projets de directives et de règlements et autres actes communautaires, ainsi que tout document nécessaire établi par les différentes institutions des Communautés européennes. Le Gouvernement les tient en outre informées des négociations en cours.

« Les délégations peuvent demander à entendre les ministres ainsi que des représentants des institutions des Communautés.

« Elles peuvent associer à leurs travaux, avec voix consultative, les membres français du Parlement européen. »

Par amendement n° 2, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

« IV. - Les délégations parlementaires pour les Communautés européennes ont pour mission de suivre les travaux conduits par les institutions des Communautés européennes en application des traités du 18 avril 1951 et du 25 mars 1957, de l'Acte unique européen des 17 et 28 février 1986 et des textes subséquents afin d'assurer l'information de leur assemblée respective sur le déroulement du processus communautaire. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Paul Girod, rapporteur. L'article 4 définit la mission des délégations parlementaires pour les Communautés européennes.

La commission des lois vous propose de renforcer la définition initiale, afin de conférer aux délégations une véritable mission de surveillance des travaux conduits au sein des instances communautaires, sans pour autant leur reconnaître un rôle de coordination des activités du Parlement et de celles des institutions communautaires, disposition que l'Assemblée nationale avait retenue dans sa rédaction et qui nous semble fort imprudente. D'ailleurs, on ne voit pas très bien comment des délégations parlementaires françaises pourraient aboutir à une coordination « sous leur autorité » des travaux du Parlement européen, des instances communautaires et du Parlement français.

Le Sénat, d'ailleurs, avait refusé une telle rédaction en première lecture.

Nous souhaitons, en revanche, que le rôle des délégations soit bien d'informer le Parlement du déroulement du processus.

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

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. Jean-Pierre Bayle. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Jean-Pierre Bayle. La rédaction proposée par la commission étant vraiment très restrictive par rapport à celle de l'Assemblée nationale, nous voterons contre l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'amendement n° 2, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 3, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, au dernier alinéa de l'article 4, de remplacer le mot : « associer » par les mots : « inviter à participer ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Paul Girod, rapporteur. Cet amendement est plus de forme que de fond. Les membres français du Parlement européen ne sauraient être « associés », surtout s'ils n'ont que voix consultative, aux travaux d'une délégation dont ils ne sont évidemment pas membres.

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

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 3, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 4, modifié.

(L'article 4 est adopté.)

Article 5

M. le président. « Art. 5. - Le paragraphe V de l'article 6 bis précité est ainsi rédigé :

« V. - Les délégations peuvent être consultées par le Gouvernement sur tout projet d'acte communautaire ainsi que sur tout projet de texte législatif ou réglementaire ayant trait aux domaines couverts par l'activité des Communautés.

« Elles peuvent également être consultées par une commission spéciale ou permanente sur tous projets d'actes communautaires.

« Elles examinent les projets de directives et de règlements et autres actes communautaires portant sur des matières qui sont du domaine de la loi en vertu de la Constitution avant leur adoption par le Conseil des Communautés européennes.

« Elles peuvent émettre un avis sur tout projet de texte législatif ayant trait aux domaines couverts par l'activité des Communautés. »

Par amendement n° 4, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« Le paragraphe V de l'article 6 bis précité est ainsi rédigé :

« V. - Les délégations font connaître aux commissions parlementaires compétentes les informations et communications mentionnées au paragraphe IV. Elles y joignent, le cas échéant, leurs analyses assorties ou non de conclusions.

« Elles peuvent être consultées par une commission spéciale ou permanente sur tout acte ou tout projet d'acte communautaire.

« Elles examinent les projets de directives, de règlement et autres actes communautaires avant leur adoption par le conseil des Communautés européennes. »

Cet amendement est assorti de deux sous-amendements.

Le premier, n° 9, présenté par MM. Lauriol, Pasqua, Poncelet et les membres du groupe du rassemblement pour la République, est ainsi conçu :

« A. - Rédiger comme suit la première phrase du premier alinéa du texte proposé par cet amendement pour le paragraphe V de l'article 6 bis de l'ordonnance du 17 novembre 1958 :

« Les informations et communications, mentionnées au paragraphe IV, des délégations sont transmises par le bureau de chaque assemblée aux commissions parlementaires compétentes dans les conditions définies par le règlement de chaque assemblée.

« B. - En conséquence, au début de la seconde phrase dudit alinéa, remplacer le mot : "Elles" par les mots : "Les délégations". »

Le second, n° 8, déposé par le Gouvernement, tend, dans le dernier alinéa du texte proposé par l'amendement n° 4 de la commission, après les mots : « Elles examinent les projets de directives, de règlements et autres actes communautaires », à insérer les mots : « qui sont du domaine de la loi en vertu de la Constitution ».

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 4.

M. Paul Girod, rapporteur. L'article 5 revêt une importance particulière au sens des observations d'ordre constitutionnel que j'ai eu l'honneur, tout à l'heure, d'esquisser.

En effet, dans la rédaction qui résulte des travaux de l'Assemblée nationale, cet article a un quadruple objet.

Il dispose que le Gouvernement peut consulter les délégations sur tout projet d'acte communautaire ainsi que sur tout projet de loi ou de règlement ayant trait aux domaines couverts par l'activité des Communautés.

Il prévoit que les commissions permanentes ou spéciales peuvent consulter les délégations sur tout projet d'acte communautaire.

Il pose que les délégations examinent les projets de directives, de règlements et actes communautaires qui sont du domaine de la loi avant leur adoption par le Conseil des Communautés européennes.

Enfin, il ouvre aux délégations la faculté de donner un avis sur tout projet de texte législatif national ayant trait aux domaines couverts par l'activité des Communautés.

La commission des lois est tout à fait défavorable à l'adoption de ce dispositif en l'état et vous propose de préciser que la mission des délégations est de faire connaître aux commissions parlementaires compétentes les informations et communications dont elles sont destinataires et d'y joindre, le cas échéant, leurs analyses, et, éventuellement, leurs conclusions.

La commission vous propose ensuite de retenir le troisième alinéa de l'article venant de l'Assemblée nationale, qui dispose que les délégations parlementaires pour les Communautés européennes peuvent être consultées par les commissions permanentes ou spéciales, ce qui est évidemment leur rôle dans notre esprit, sur tout acte ou tout projet d'acte communautaire.

Les deux alinéas ainsi rédigés permettent de mieux articuler les relations qui existent entre les délégations et les travaux communautaires.

Au quatrième alinéa de cet article 5, qui dispose que les délégations examinent, avant leur adoption par le conseil des Communautés, les projets de directives et de règlements et autres actes communautaires qui sont du domaine de la loi en vertu de la Constitution, la commission des lois vous propose d'apporter une modification tendant à élargir le champ de l'examen et ne le subordonnant pas au respect de la répartition des matières telle qu'elle résulte des articles 34 et 37 de la Constitution.

En effet, dès lors que les directives mêlent souvent des dispositions qui font appel, pour leur transposition en droit interne, à des mesures tant législatives que réglementaires, il semble peu opportun de s'en tenir au seul domaine de la loi, s'agissant de la capacité d'examen des délégations parlementaires.

Telle est la raison pour laquelle la commission propose une nouvelle rédaction de l'article 5 du projet de loi, qui, il est vrai, supprime la possibilité pour le Gouvernement de consulter directement les délégations parlementaires.

En outre, nous avons, en accord avec l'Assemblée nationale, en première lecture, adopté un dispositif par lequel les délégations parlementaires vont voir leur effectif très singulièrement renforcé, à savoir trente-six membres pour chacune des assemblées. Nous avons édicté un principe selon lequel les groupes et les commissions permanentes sont représentés au sein de ces délégations.

Si nous créons une occasion de dialogue direct entre le Gouvernement et les délégations, les groupes et les commissions permanentes y étant représentés, on va ainsi créer un second parlement dans le Parlement français. En effet, trente-six de nos collègues, éminemment conduits pendant encore longtemps, je l'espère, par M. Genton pour le Sénat, auront un dialogue direct avec le Gouvernement au-delà du rôle normal d'interpellation et de contrôle du Sénat sur toutes les questions communautaires.

La commission des lois a estimé que cette disposition allait beaucoup trop loin. C'est pourquoi nous tenons à maintenir les délégations dans leur rôle, qui est celui de l'information au profit des commissions permanentes du Parlement, qui sont là pour préparer son travail et son rôle du contrôle du Gouvernement. (Un sénateur de l'U.R.E.I. applaudit.)

M. le président. La parole est à M. Poncelet, pour défendre le sous-amendement n° 9.

M. Christian Poncelet. Mes collègues cosignataires de ce sous-amendement et moi-même considérons que la position de la commission des lois - rappelée, voilà un instant, à la

fois par son rapporteur et son président - sur cet article 5, relatif aux compétences des délégations, est tout à fait justifiée.

En effet, on peut, à mon avis, approuver la possibilité donnée aux délégations, tout d'abord, de faire connaître aux commissions permanentes les informations et communications dont elles peuvent être destinataires, ensuite, de pouvoir être consultées par les commissions permanentes ou spéciales sur les actes ou projets d'actes communautaires et, enfin, comme cela a été rappelé, d'examiner, avant leur adoption par le conseil des Communautés, les projets de règlement et les directives.

En revanche, j'y insiste, il paraît difficile, voire impossible, d'admettre qu'elles aient la faculté d'émettre un avis sur tout projet de texte relatif au domaine concerné « par l'activité des Communautés ». M. le rapporteur l'a précisé voilà un instant, ce serait, de fait, leur conférer subrepticement le statut de commission permanente. De plus, cela ne pourrait se faire sans une modification de l'article 43 de notre Constitution.

En effet, toute notre législation va, peu ou prou, être en rapport avec les activités de la Communauté.

La position de la commission des lois paraît donc tout à fait légitime et je remercie M. Larché d'avoir fermement rappelé combien le Sénat était opposé à une telle disposition.

Il nous paraît souhaitable et prudent que chaque assemblée puisse déterminer, dans son règlement, les modalités de transmission des informations aux commissions. Le sous-amendement n° 9, que nous présentons, s'inscrit dans la droite ligne des propos de M. le rapporteur. Il convient en effet, je le répète, que chaque assemblée détermine, par son règlement, les conditions de transmission des avis et des conclusions émises par la délégation.

M. le président. La parole est à M. le ministre, pour défendre le sous-amendement n° 8.

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Le Gouvernement estime nécessaire de préciser que les délégations examinent les projets de directives, de règlement et autres actes communautaires, « qui sont du domaine de la loi en vertu de la Constitution ».

Il s'agit bien évidemment de projets qui relèvent du domaine de la loi et, en même temps - c'est souvent le cas, vous l'avez fait observer tout à l'heure, monsieur le rapporteur - du domaine réglementaire.

Cependant, dans le cas de projets qui sont simplement d'ordre réglementaire - ils sont tout de même nombreux - il nous paraît un peu dangereux de nous engager dans cette voie, car il est à craindre que l'inflation de projets ou de textes gêne le travail communautaire.

C'est la raison pour laquelle cette précision nous paraît utile. Je ne crois pas qu'elle soit en contradiction avec les préoccupations que vous avez exprimées. Il est sage de déterminer le domaine d'intervention, donc le domaine de la loi. Naturellement, si on fait figurer les termes de loi et de règlement, nous sommes, bien entendu, dans le domaine de la loi.

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

M. Paul Girod, rapporteur. La commission n'a pas eu connaissance du sous-amendement n° 9 présenté par M. Poncelet, puisqu'il a été déposé cet après-midi. Elle n'a donc pas pu se prononcer sur le fond. Je ne donnerai par conséquent qu'un avis personnel, éclairé toutefois, bien entendu, par les observations émises par la commission lors de l'examen de ce texte.

Ce sous-amendement s'inscrit parfaitement dans l'objectif poursuivi par la commission, à savoir intégrer dans le règlement intérieur la publication et les travaux de la délégation parlementaire, faire référence au bureau pour les décisions extérieures. De ce point de vue, ce texte pourrait être soutenu par la commission.

Je voudrais cependant attirer l'attention sur le fait que, si tous les avis devaient passer entièrement par le bureau pour leur transmission, cela alourdirait la procédure et ralentirait un système d'information rapide des commissions parlementaires permanentes auquel la commission des lois est attachée.

Cela étant, le règlement intérieur de l'assemblée peut prévoir, il est vrai, que le passage par le bureau peut consister en une simple communication d'un bordereau de transmis-

sion de façon qu'une autorité interne du Parlement puisse contrôler le système de fonctionnement de l'ensemble du dispositif.

MM. Christian Poncelet et Emmanuel Hamel. C'est bien cela !

M. Paul Girod, rapporteur. Je m'en remettrai donc à la sagesse du Sénat sur ce sous-amendement.

En ce qui concerne le sous-amendement du Gouvernement, dans l'état actuel des choses, la commission y est défavorable pour les raisons que j'ai exposées tout à l'heure. Certes, monsieur le ministre, vos propos atténuent la portée de ce dispositif, qui figure, je le sais bien, dans le texte actuellement en vigueur. Mais nous savons également, malheureusement, que la Communauté européenne n'a aucun sens des subtilités du droit constitutionnel français quant aux domaines respectifs de la loi et du règlement, domaines dont les frontières ne manquent pas de varier d'un Etat à l'autre de la Communauté. Par conséquent, on aura du mal à s'y retrouver.

C'est la raison pour laquelle il nous semble plus opportun de ne pas faire figurer ce membre de phrase dans le texte. Qu'à la limite, monsieur le ministre - puisque vous en êtes à l'interprétation, je fais de même - on intègre dans les règlements des assemblées des dispositions conduisant les délégations à ne formuler un avis sur un acte communautaire que pour ce qui est du domaine de la loi, nous y sommes tout à fait favorable ! Mais la rédaction du Gouvernement nous semble comporter le danger qu'à un moment ou à un autre tel ou tel ministère qui se laisserait éventuellement un peu entraîner par une administration très jalouse de ses prérogatives réglementaires refuse de communiquer un document qui, en définitive, serait utile à l'information du Parlement.

M. Christian Poncelet. D'où le rôle du bureau !

M. Paul Girod, rapporteur. La commission émet donc un avis défavorable sur le sous-amendement n° 8.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 4 et le sous-amendement n° 9 ?

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Sur le sous-amendement n° 9, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

Je me permets d'insister auprès du Sénat et auprès de vous, monsieur le rapporteur, pour que soit prise en considération la proposition faite sur ce point précis par le Gouvernement. Vous aurez observé, je pense, combien, dans ce débat, le Gouvernement a souhaité ne pas aller à l'encontre de l'orientation générale de votre assemblée, considérant que, dans les cas qui nous ont été soumis aujourd'hui, il s'agissait le plus souvent du règlement interne aux assemblées.

Je me permets donc d'insister pour que cet effort - j'allais dire soit récompensé - soit accompagné de compréhension de votre part. En effet, dans l'intervention que j'ai présentée, bien sûr au nom de Mme Cresson, qui est en déplacement avec M. le Président de la République, j'ai fait référence aux normes constitutionnelles de notre pays, et c'est seulement à propos du sous-amendement actuellement en discussion que vous émettez des réserves sur cette référence.

Je souhaite que le Sénat prenne en compte la proposition sage qui lui est faite de la définition d'une zone de compétence déjà très large, surtout dans l'interprétation que j'ai donnée.

M. Jacques Larché, président de la commission. Je demande la parole.

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

M. Jacques Larché, président de la commission. Monsieur le ministre, vous êtes trop honnête homme pour que je vous propose un marché.

Vous êtes en train d'inciter le Sénat à respecter la Constitution et nous vous avons entendu. Pourriez-vous nous assurer que vous engagerez l'Assemblée nationale à la respecter également ?

Dans le texte qui nous est soumis, il est dit : « Les délégations peuvent être consultées sur tout projet de texte législatif. » Eh bien ! cela, c'est inacceptable. Cela signifie que le budget doit être, lui aussi, soumis à la délégation.

M. Christian Poncelet. Et tous les textes fiscaux également !

M. Jacques Larché, président de la commission. Monsieur le ministre, promettez-nous de dire à l'Assemblée nationale que cet aspect du texte ne « passe pas », et que nous ne le laisserons pas passer. Nous saisirons le Conseil constitutionnel et ce serait désolant.

M. Christian Poncelet. Très bien !

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Je demande la parole.

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

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Si je m'en suis remis, au nom du Gouvernement, à la sagesse du Sénat, c'est qu'il conviendra, me semble-t-il, que cette sagesse soit entendue partout, y compris à l'Assemblée nationale. Je pense que cela correspond à vos souhaits.

M. Christian Poncelet. Ce n'est pas la même chose !

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Nous nous exprimerons dans ce sens. Nous suivrons la position du Sénat.

M. Jacques Larché, président de la commission. Est-ce à dire que vous êtes favorable aux dispositions que nous proposons ?

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Oui.

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole.

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

M. Emmanuel Hamel. Je souhaite que M. le ministre déploie tous ses talents pour convaincre sa majorité. Sinon, la promesse qu'il nous fait est vaine.

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Ou bien que je n'ai pas de talent !

M. Paul Girod, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Paul Girod, rapporteur. M. le ministre a fait un pas important puisqu'il est passé de la sagesse à l'approbation en ce qui concerne un point qui, pour la commission des lois, est essentiel.

Je voudrais lui proposer une nouvelle rédaction de son sous-amendement qui devrait le satisfaire.

Je vous suggère donc la formule suivante, monsieur le ministre, après les mots : « elles examinent » : « insérer les mots : « pour ce qui est du domaine de la loi en vertu de la Constitution ». Autrement dit, la délégation limiterait l'examen des textes qui lui seraient transmis aux seuls aspects qui relèvent du domaine de la loi en vertu de la Constitution. Cette rédaction serait-elle de nature à vaincre vos réticences ?

M. le président. Monsieur le ministre, que pensez-vous de la suggestion de m. le rapporteur ?

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. J'ai le sentiment que cette rédaction créera une complication supplémentaire ; déjà, l'affaire n'est pas très simple. Honnêtement, je ne vois pas l'avantage de cette formule, et cela m'inquiète... (*Sourires.*)

M. Paul Girod, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Paul Girod, rapporteur. Vous connaissez mon souci ; je l'ai déjà exprimé à deux reprises.

Je crains qu'un ministère ne se donne un jour l'alibi du caractère réglementaire d'un texte communautaire pour ne pas le transmettre, à fin d'examen, aux délégations. C'est clair !

Par conséquent, je souhaite que tout soit transmis, quitte à ce que la délégation limite son examen à ce qui est du ressort de la loi en vertu du droit constitutionnel français.

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Je demande la parole.

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

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Si vous dites « pour ce qui est du domaine de la loi », cela implique que la délégation examine aussi ce qui n'est pas du domaine de la loi.

M. Paul Girod, rapporteur. Non !

La formule restreint la possibilité d'examen mais non la transmission. Cela correspond au souci de la commission.

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Je préfère m'en tenir au texte initial du sous-amendement.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 9, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(*Le sous-amendement est adopté.*)

M. le président. Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 8.

M. Paul Girod, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Paul Girod, rapporteur. La commission était défavorable à ce sous-amendement mais, compte tenu des explications données par M. le ministre, elle s'en remet maintenant à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 8, pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(*Le sous-amendement n'est pas adopté.*)

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

Je mets aux voix, modifié, l'amendement n° 4, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, l'article 5 est ainsi rédigé.

Article 6

M. le président. « Art. 6. - Le paragraphe VI de l'article 6 bis précité est ainsi rédigé :

« VI. - Les délégations transmettent des rapports, assortis ou non de conclusions, aux commissions parlementaires compétentes. Elles peuvent décider de les déposer sur le bureau de leur assemblée respective afin qu'ils soient publiés comme rapports d'information. »

Par amendement n° 5, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit la seconde phrase du second alinéa de cet article :

« Ces rapports sont publiés sous une forme définie par le bureau de chaque assemblée. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Paul Girod, rapporteur. Il s'agit de l'octroi ou non à la délégation parlementaire de la capacité d'organiser elle-même, la publication de ses travaux, de ses avis, de ses documents, etc. Il nous semble opportun, pour respecter le principe défini tout à l'heure, de favoriser l'intégration des travaux de la commission dans un processus parlementaire normal, en permettant la publication de ses rapports sous une forme définie par le bureau de chaque assemblée. Il s'agit, en outre de faire en sorte que par leur présentation extérieure, les rapports de la délégation se distinguent des rapports parlementaires classiques.

M. Christian Poncelet. Très bien !

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

M. Jean Poperen, ministre chargé des relations avec le Parlement. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 5, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(*L'amendement est adopté.*)

Article 6 bis

M. le président. L'article 6 bis a été supprimé par l'Assemblée nationale.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 6, ainsi modifié.

(L'article 6 est adopté.)

Article 7

M. le président. « Art. 7. - Dans le délai d'un mois suivant la promulgation de la présente loi, il est procédé, par dérogation aux deuxième et troisième alinéas du paragraphe II de l'article 6 bis précité, à la désignation de la délégation de chaque assemblée. »

« Les délégations désignées le 12 octobre 1988 à l'Assemblée nationale et le 22 octobre 1986 au Sénat demeurent en fonctions jusqu'à l'installation des nouvelles délégations. »

Par amendement n° 6, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose de compléter le premier alinéa de cet article par la phrase suivante : « Compte tenu du renouvellement partiel du Sénat, il est procédé à la désignation de la délégation du Sénat dans le délai d'un mois à compter de l'ouverture de la première session ordinaire suivant la promulgation de la présente loi. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Paul Girod, rapporteur. Sensible aux arguments développés à l'Assemblée nationale sur l'urgence de la mise en place d'une délégation renforcée, la commission des lois accepte que sa mise en place se fasse en deux temps : immédiatement pour l'Assemblée nationale, après le renouvellement qui interviendra en septembre pour le Sénat.

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

M. Jean Popereu, ministre chargé des relations avec le Parlement. Le Gouvernement est favorable à cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 6, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 7, ainsi complété.

(L'article 7 est adopté.)

M. le président. Les autres dispositions de la proposition de loi ne font pas l'objet de la deuxième lecture.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je vais donner la parole à ceux de nos collègues qui me l'ont demandée pour explication de vote.

La parole est à M. Genton.

M. Jacques Genton. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens à expliquer les raisons de mon vote favorable sur l'ensemble de cette proposition de loi. J'espère d'ailleurs que les dernières divergences subsistant entre le Sénat et l'Assemblée nationale seront bientôt dissipées et que le Parlement retiendra une solution acceptable et utile.

Je crois nécessaire de rappeler, pour la bonne compréhension de cette discussion, les raisons pour lesquelles j'ai déposé cette proposition de loi, fin 1988. Il s'agissait d'améliorer le fonctionnement des délégations parlementaires pour les Communautés européennes, afin de permettre une meilleure information du Sénat et des ses commissions permanentes. Celle-ci nous semble actuellement insuffisante, pour des raisons que j'ai déjà développées en première lecture.

Cette proposition de loi a été élargie et complétée par l'Assemblée nationale. Je ne commenterai pas les raisons qui ont poussé nos collègues députés à agir ainsi, elles sont sans doute justifiées.

Je ne reprendrai pas non plus l'argumentation que nous avons longuement exposée en première lecture, mais il me paraît indispensable de rappeler que, depuis la mise en place

de la délégation du Sénat, c'est-à-dire depuis novembre 1979, cette délégation s'en est tenue strictement au rôle qui lui avait été assigné par la loi. Elle a toujours évité d'empiéter sur les compétences des commissions permanentes.

M. Paul Girod, rapporteur. Tout à fait !

M. Jacques Genton. Au demeurant, si un tel détournement avait été commis, mon expérience me permet de dire qu'il ne serait pas passé inaperçu : nos présidents de commission sont suffisamment attentifs et on leur aurait certainement signalé de tels empiètements sur leur territoire.

Je suis très heureux que le débat ait eu lieu de manière aussi approfondie, car il était nécessaire d'appeler solennellement l'attention du Gouvernement et du Parlement sur ce que j'appellerai le « suivi » de l'évolution des diverses institutions européennes. Il fallait aussi assurer un contrôle des mesures qui touchent directement ou indirectement à notre législation, d'autant que ces mesures seront, évidemment, de plus en plus nombreuses.

Plusieurs raisons ont justifié notre attitude : d'abord, la dérive des institutions européennes par rapport à ce qui avait été prévu dans les traités de Rome de 1957. J'ai quelque raison de me souvenir de ce que nous pensions alors de l'évolution prévisible de la Commission, du Conseil et de l'Assemblée parlementaire.

Ainsi, la Commission, organe de proposition et, dans une large mesure, d'exécution, ne peut, aux termes des traités de Rome, être contrôlée que par l'Assemblée parlementaire, par le biais d'une éventuelle censure. Une telle hypothèse ne s'est jamais réalisée, cependant, car la Commission ne s'est jamais trouvée en contradiction trop importante avec le Parlement.

Tout en assumant un rôle très important, la Commission n'est pas devenue, néanmoins, le véritable moteur de la Communauté. Il s'agit d'une simple constatation, même si d'aucuns peuvent le regretter.

Le conseil des ministres, au contraire, organe de négociation au plus haut niveau et instance de décision dans des conditions qui ont été précisées par les traités de 1957 et très élargies par le nouveau traité dit de l'Acte unique, a vu sa compétence renforcée. En fait, c'est lui le véritable législateur de la Communauté européenne. Ceux qui connaissent bien, à travers le comité des représentants permanents, le fonctionnement du conseil des ministres - je ne critique d'ailleurs pas ce conseil, car il fait un travail très difficile et de très grande qualité - se rendent cependant compte qu'il s'agit d'un législateur qui n'est pas à l'écoute des populations de la Communauté. C'est parfois indispensable dans certaines circonstances, mais cela ne répond pas toujours à la nécessité d'un certain respect de nos opinions publiques et de nos intérêts dans chacun de nos secteurs nationaux ou particuliers.

Quant au Parlement européen, issu de l'assemblée parlementaire consultative, il n'est encore qu'un simple donneur d'avis, même si ses pouvoirs ont été sensiblement élargis depuis le traité dit de l'« Acte unique ». Sans vouloir offenser personne, on doit cependant admettre qu'il ne dispose pas davantage des véritables compétences d'un parlement, pour des raisons qui sont, en cette période, présentes à l'esprit de tout le monde et que je ne rappellerai donc pas.

Depuis la ratification du traité sur l'Acte unique, le conseil des ministres est conduit à prendre des décisions : règlements ou directives à un rythme qu'on n'avait jamais connu jusqu'alors, et qui ne va probablement pas se ralentir.

Devant cette situation, la délégation du Sénat a tenu à provoquer ce débat, que le Gouvernement a accepté. M. le Premier ministre l'a lui-même confirmé devant notre commission des affaires étrangères, le jeudi 8 juin lorsque, à ma demande, il s'est exprimé sur ce problème.

C'est donc pour rechercher, en accord avec le Gouvernement et l'Assemblée nationale, les moyens de favoriser la mise en place d'un droit nouveau, conciliant le droit national et le droit communautaire en cours d'élaboration et distinguant la compétence diplomatique du Gouvernement - qui s'exerce selon des règles particulières coutumières ou constitutionnelles - de la compétence de négociation avec les onze autres États de la Communauté sur les matières relevant du Traité de Rome et des textes subséquents, que nous avons déposé cette proposition de loi.

Nous n'avons voulu en aucune façon transformer nos délégations en commissions parlementaires, nous savions bien que c'était impossible. Au demeurant, un seul organe ne peut

traiter de tous les domaines relevant de la compétence de la Communauté européenne ! Nous avons toutefois souhaité améliorer le fonctionnement de ces délégations et nous sommes ce soir sur le point d'y parvenir.

Ce débat nous a semblé très utile. Je souhaite que l'Assemblée nationale et le Sénat parviennent maintenant à un accord. Il m'a d'ailleurs semblé que c'était chose possible, d'après mes informations personnelles, même si quelques litiges mineurs subsistent, sur lesquels je n'interviendrai d'ailleurs pas, monsieur le ministre.

Telles sont les raisons pour lesquelles j'ai provoqué ce débat au Sénat. Il a été poursuivi à l'Assemblée nationale et il nous appartient maintenant de le conclure dans les meilleures conditions, avec l'appui du Gouvernement, que nous pourrions, je crois, obtenir. *(Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I., ainsi que sur plusieurs travées du rassemblement démocratique et européen.)*

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

M. Jean-Pierre Bayle. Comme notre collègue M. Genton, nous souhaitons évidemment qu'un accord intervienne entre nos deux assemblées. Mais, compte tenu de la rédaction qui a été retenue en deuxième lecture par le Sénat, et pour les raisons qui nous avaient déjà conduits à nous opposer à ce texte en première lecture, nous voterons contre l'ensemble de cette proposition de loi.

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

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

7

CANDIDATURES À UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. J'informe le Sénat que la commission des lois m'a fait connaître qu'elle a procédé à la désignation des candidats qu'elle présente à la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant amnistie.

Cette liste a été affichée et la nomination des membres de cette commission mixte paritaire aura lieu conformément à l'article 9 du règlement.

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux pour les reprendre à vingt-deux heures trente.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante, est reprise à vingt-deux heures trente-cinq, sous la présidence de M. Pierre-Christian Taittinger.)

PRÉSIDENTIE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

8

SAISINE DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le président du Conseil constitutionnel deux lettres par lesquelles il informe le Sénat que le Conseil constitutionnel a été saisi le 14 juin 1989, en application de l'article 61, alinéa 2, de la Constitution :

- d'une part, par plus de soixante sénateurs,
- d'autre part, par plus de soixante députés,

de demandes d'examen de la conformité à la Constitution de la loi modifiant la loi n° 86-912 du 6 août 1986 relative aux modalités d'application des privatisations.

Acte est donné de cette communication.

Cette communication ainsi que le texte des lettres de saisine du Conseil constitutionnel seront transmis à tous nos collègues.

9

NOMINATION DE MEMBRES D'UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. Il va être procédé à la nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant amnistie.

La liste des candidats établie par la commission des lois a été affichée conformément à l'article 12 du règlement.

Je n'ai reçu aucune opposition.

En conséquence, cette liste est ratifiée et je proclame représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire :

Candidats titulaires : MM. Jacques Larché, Marcel Rudloff, Paul Masson, Etienne Dailly, Louis Virapoullé, Michel Dreyfus-Schmidt et Charles Lederman.

Candidats suppléants : MM. Guy Allouche, Christian Bonnet, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Bernard Laurent, Michel Rufin, Jacques Thyraud et Jean-Pierre Tizon.

10

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi (n° 302, 1988-1989), adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions. (Rapport n° 372 [1988-1989]).

Avant de donner la parole à M. Allouche, dans la suite de la discussion générale, je voudrais lancer un appel à tous ceux qui désirent participer à ce débat.

S'ils maîtrisent leurs temps de parole, nous devrions pouvoir en terminer cette nuit, ce qui satisferait le Gouvernement.

A défaut, nous risquons, demain, d'avoir à reprendre ce débat le soir et d'en finir à une heure avancée de la nuit.

La parole est à M. Allouche.

M. Guy Allouche. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, faut-il être directement touché par un drame de la route pour refuser cette fatalité ?

Faut-il connaître la détresse d'une famille de victime d'accident mortel pour condamner l'hécatombe des fins de semaines ?

Faudra-t-il encore, et pour longtemps, supporter la mort de plus de 10 000 personnes chaque année - et à dose homéopathique, oserai-je dire - pour réagir et oser se donner les moyens d'accroître la sécurité routière ?

Bien sûr que non !

Aussi, il est heureux que le Gouvernement ait pris l'initiative de s'attaquer à la racine du mal, au comportement du conducteur qui, dans la très grande majorité des cas, est la cause des accidents de la route.

En effet, pour la première fois, on élargit le champ d'action de la lutte contre la criminalité routière au-delà des problèmes de la vitesse, de l'alcoolisme et des infrastructures, en intégrant, dans le champ de cette lutte, le facteur humain.

Le projet de loi implique l'automobiliste dans sa réalité individuelle ; il témoigne d'une approche nouvelle, en France, de la sécurité routière, tout comme il induit pour le conducteur un comportement culturel et social différent.

Il faut en finir aussi avec le mythe de la voiture ; elle n'est plus seulement facteur de liberté individuelle, elle est devenue bien autre chose qu'un moyen de locomotion. La route constitue, de nos jours, une des scènes majeures du théâtre social.

La voiture favorise la violence routière, et tout se complique du fait de la vitesse, qui ne laisse pas toujours au cerveau le temps de réfléchir. Une réponse impulsive, calquée sur le modèle de notre société, sera fatalement hostile. Pour prévenir ce comportement, il faut éduquer son cerveau, contrôler ses émotions, car, elles aussi, prennent le volant.

Le Gouvernement est en droit d'attendre de la représentation nationale son soutien, son appui à l'œuvre entreprise pour sauver des milliers de vies humaines et protéger l'intégrité physique de centaines de milliers de citoyens.

Parmi les dispositions nouvelles, il en est une qui se détache particulièrement, celle qui instaure le permis à points. Il est exact de dire que son mécanisme répond à un double objectif : dissuasif et pédagogique.

Personnellement, j'y ajouterai le volet répressif. Certes, il faut réprimer les abus, les causes de dangers, et, en matière de circulation routière, ils sont, hélas ! nombreux.

Vous avez raison de frapper l'opinion. L'effet d'affiche a de nombreuses vertus, mais - attention ! - il a un défaut : c'est une arme à un seul coup. Je ne dis pas cela pour atténuer mon soutien, monsieur le secrétaire d'Etat, mais que ferez-vous, que ferons-nous si, malgré ces mesures sévères et nécessaires, la route tue toujours autant ?

Nous aurons l'occasion de revenir lors de la discussion des articles sur les mesures qui sont prévues, et des propositions vous seront faites.

Vous avez raison de miser sur le permis à points. Son caractère pédagogique et préventif est de nature à modifier le comportement que nous dénonçons tous pour lui substituer une conduite apaisée, je dirai même civilisée. Son objectif, qui a d'ailleurs fait ses preuves dans les pays qui l'appliquent, est de faire la synthèse entre l'aspect éducatif, d'une part, l'aspect répressif indispensable, d'autre part.

Le permis n'aura plus de valeur définitive ; sa détention sera ainsi subordonnée à la façon de se comporter du conducteur. Chaque automobiliste devra gérer au mieux son capital points et, en fonction des infractions qu'il commet et de la perte de points qui en découlera, il sera incité à modifier son comportement, à redoubler de prudence, voire à suivre un stage de recyclage pour reconquérir les points perdus et éviter la sanction finale.

Pour le plus grand nombre de conducteurs, c'est-à-dire ceux qui commettent occasionnellement une infraction, le dispositif du permis à points agit non comme un instrument de répression, mais davantage comme un signal d'alarme, rappelant leur attention sur les règles de conduite et leur comportement au volant.

En revanche, et très légitimement, il est d'une grande sévérité à l'égard des 100 000 récidivistes qui commettent des infractions graves et transgressent régulièrement les règles de sécurité ; ceux-là verront leur permis annulé et devront attendre quelques mois pour repasser les épreuves du permis de conduire.

Alerter les conducteurs auteurs occasionnels d'infractions sur leur façon de conduire et sanctionner lourdement les récidivistes ; on le voit, ce projet de loi est novateur par rapport au système actuel. Il permettra une identification plus précise des récidivistes ainsi qu'une différenciation plus grande des sanctions.

En outre, le retrait de points et l'annulation du permis présentent, à mes yeux, l'indéniable avantage d'uniformiser le système des sanctions à l'ensemble du territoire et de limiter ainsi les passe-droits.

Dans le volet éducatif de ce projet de loi, plus particulièrement dans le mécanisme nouveau du permis à points, je tiens à souligner l'incitation faite aux auteurs d'infractions d'entreprendre, par une démarche volontaire leur évitant l'annulation du permis, une formation les incitant à prendre conscience des dangers de la route et de la nécessité d'adopter un comportement plus raisonnable.

Cette mesure est intéressante, mais nous aimerions, monsieur le secrétaire d'Etat, avoir plus de détails sur l'évaluation de cette formation. Qui la dispensera ? Quel en sera son

coût ? Comment sera-t-elle sanctionnée ? Par ailleurs, faut-il rappeler que c'est avant d'obtenir le droit de conduire que doit intervenir l'apprentissage de la conduite ?

Cela m'amène à dire que le permis de conduire est trop souvent considéré comme une simple formalité : je plaide pour une profonde réforme de ce dernier, afin qu'il devienne un vrai diplôme, sanctionnant des connaissances, une formation, un contenu plus large, allant bien au-delà de l'apprentissage du code de la route, du respect des règles de conduite et du maniement du véhicule.

Si nous devons réprimer, avec nuance et discernement, certaines infractions aux règles de la circulation routière, nous devons être d'une extrême rigueur et d'une sévérité exemplaire envers ceux qui conduisent sous l'emprise de l'état alcoolique et ceux qui confondent le réseau routier avec le circuit des vingt-quatre heures du Mans.

Il n'est pas question de traiter le problème de l'alcoolisme en France par le biais d'un projet de loi renforçant la sécurité routière. Le sujet, nous le savons, est bien plus complexe.

Au demeurant, un certain nombre de mesures s'imposent, car lutter contre l'alcoolémie au volant est une priorité.

D'abord, la publicité sur l'alcool serait-elle dangereuse seulement à la télévision, pour l'interdire sur le petit écran ?

Comment consommer avec modération quand tout pousse à l'excès ? Serait-ce si difficile de limiter, de moraliser les campagnes publicitaires sur l'alcool ? De même, qu'est-il fait pour rappeler aux débitants de boissons qu'ils n'ont pas le droit de servir un client dont l'imprégnation alcoolique est flagrante ? Serait-ce excessif de dire qu'il y a parfois « complicité de meurtre » ? Je pense, en particulier, aux jeunes qui, le week-end, se tuent en voiture ! Nous en connaissons tous les raisons ; la fatigue de la semaine, le manque de sommeil, l'abus d'alcool, la vitesse, et c'est presque inévitablement le drame.

Ne soyons pas naïfs pour autant. L'alcool, de la production à la consommation, présente des aspects financiers et économiques importants. Beaucoup en vivent et en tirent profit, à commencer par l'Etat. D'autres, bien plus nombreux, en meurent ou se ruinent la santé.

Ensuite, s'agissant de la prévention et du dépistage, il faut aller encore plus loin. Vous avez raison de vouloir généraliser la possibilité du dépistage et étendre le champ des contrôles des taux d'alcoolémie.

Enfin, des sanctions d'une extrême sévérité, notamment pour les récidivistes, sont nécessaires. Je souhaite que le Gouvernement accepte sur ce point l'amendement que présentera la commission des lois car il y a chez tout conducteur en état d'imprégnation alcoolique un comportement de préméditation appelant, à mes yeux, une lourde sanction pénale.

L'ensemble du dispositif du projet de loi sanctionnera, plus sévèrement encore qu'auparavant, la deuxième cause de la criminalité routière : la vitesse.

Exutoire des refoulements quotidiens, la vitesse est un mythe qui tue. « La vitesse, c'est dépassé » disait, voilà quelque temps, un slogan publicitaire. Je veux saluer les constructeurs français d'automobiles qui se sont engagés à valoriser davantage la robustesse, le confort, la sécurité d'un véhicule plutôt que sa vitesse.

On nous annonce une prochaine harmonisation des limitations de vitesse au niveau européen. Soit. Cependant, je ne vous cacherai pas qu'il y a, selon moi, disproportion entre une vitesse de 110 kilomètres à l'heure sur une route nationale à deux voies et une vitesse de 130 kilomètres à l'heure sur autoroute.

Je connais les arguments avancés. Ce qui est en cause, ce n'est ni le véhicule, ni l'infrastructure, c'est davantage le conducteur et sa capacité de réagir à grande vitesse. Seulement voilà, il y a ce que j'appelle des « petits excès de vitesse », qui ne sont pas forcément dangereux, que tout conducteur commet pour des raisons diverses et multiples et qui, à défaut de l'indulgence et de la compréhension des forces de police ou de gendarmerie, méritent une sanction appropriée, infiniment moins sévère que celle qui serait infligée à un « fou du volant ».

A propos de vitesse, qu'il me soit permis, monsieur le secrétaire d'Etat, d'appeler votre attention sur le comportement des routiers qui, avec leurs poids lourds, négligent parfois trop et parfois même sciemment bon nombre de consignes : la vitesse excessive, le non-respect des distances

entre deux véhicules et les dépassements dangereux. Ce groupe de pression économique, aussi puissant soit-il, ne saurait être dispensé de respecter les règles de sécurité routière.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne sais si vous avez eu l'occasion d'aller au Japon. Voilà quelques mois, lorsque je me suis rendu dans ce pays, j'ai été frappé de constater sur le toit de tous les poids lourds l'existence d'un dispositif composé de trois petites lumières. Lorsque le poids lourd était à l'arrêt, la lumière était blanche, quand il circulait à une vitesse normale, elle était verte et lorsqu'il dépassait la vitesse autorisée, elle était rouge. Ainsi, tout le monde pouvait contrôler la vitesse du véhicule. Je ne sais pas si on peut étendre cette mesure à la France et à l'Europe, mais ce procédé m'a paru astucieux car il permet de contrôler très strictement la vitesse.

L'homme n'est pas seul en cause. L'état des véhicules est à prendre en considération. Aussi, nous proposerons un amendement créant un contrôle technique obligatoire des véhicules tous les cinq ans. Chacun sait que la négligence est bien souvent cause d'accidents, parfois mortels. De nombreux véhicules circulent sans offrir les garanties minimum de sécurité, d'où la nécessité d'améliorer l'état du parc automobile.

Monsieur le secrétaire d'Etat, l'équipement relève également de votre responsabilité et si, dans l'écrasante majorité des cas, les conducteurs sont responsables des accidents, l'Etat n'en est pas quitte pour autant, car s'il est un domaine qui relève exclusivement de sa responsabilité, c'est celui des infrastructures et des directives qu'il donne aux différentes collectivités territoriales pour l'entretien du réseau routier. Est-il normal que ces collectivités ne soient soumises à aucune contrainte portant sur l'aménagement et l'entretien de leurs voiries ?

En effet, le citoyen sera d'autant plus enclin à respecter les règles de conduite s'il constate, de façon parallèle, les efforts faits par la collectivité nationale, le tout contribuant à l'évolution favorable des mentalités.

Si, statistiquement, il a été démontré que, de 1972 à 1988, le développement du réseau autoroutier a contribué à diminuer sensiblement le nombre des tués, il faut donc poursuivre, intensifier la construction d'autoroutes, renforcer la sécurité des routes nationales, améliorer le réseau routier départemental, veiller notamment à ce que le marquage par bandes blanches latérales et médianes soit correctement effectué.

Quant à la suppression des « points noirs », acte vous est donné, monsieur le secrétaire d'Etat, de les supprimer tous, d'ici à cinq ans.

Si l'on envisage, à juste titre, de sensibiliser les conducteurs avec le permis à points et le contrôle technique des véhicules, les constructeurs avec une restriction de la publicité sur la vitesse, et d'accroître les crédits d'équipement de la police et de la gendarmerie, rarement est soulevé le problème de l'éclairage des voies.

Or c'est la nuit que se produisent près de la moitié des accidents mortels, pour un trafic quatre fois moindre.

L'alcoolisme et la fatigue ont leur part de responsabilité. Mais si l'on considère qu'à la seule lueur de ses phares, l'automobiliste perd 70 p. 100 de son acuité visuelle, on doit se poser la question de l'éclairage du réseau routier.

Dans mon esprit, il ne s'agit pas d'éclairer toutes les voies, comme dans certains pays étrangers. Mais il me paraît indispensable de mettre l'accent, dans un premier temps, sur l'éclairage des ceintures péri-urbaines, des bretelles et échangeurs d'autoroute, des carrefours, des « points noirs » en rase campagne, sachant qu'un éclairage ponctuel permet également de rompre la monotonie anesthésiante des routes de nuit.

L'éclairage est incontestablement un moyen efficace de réduction de l'insécurité routière. Prenons exemple sur un pays voisin, la Belgique, qui, dans ce domaine précis de la sécurité routière, a mené et mène encore une action remarquable, tout son réseau autoroutier étant éclairé.

A ce propos, monsieur le secrétaire d'Etat, vous connaissez la région dont je suis l'élu et vous savez que les conditions climatiques, notamment en automne, n'y sont pas favorables ; certains jours, hélas ! le brouillard est très dense. Or, chaque fois que le brouillard est très épais sur la région Nord - Pas-de-Calais, nous connaissons systématiquement et inéluctablement des drames, alors que nos voisins belges en sont

épargnés, tout simplement parce que leur réseau autoroutier et les principaux axes sont éclairés. Je souhaite que nous en prenions exemple et qu'un effort soit fait dans ce domaine.

Sur le principe et l'efficacité, monsieur le secrétaire d'Etat, vous me direz sans nul doute : « Je partage ce point de vue ». Mais votre objection portera sur le coût, tant de l'installation que du fonctionnement de cet éclairage.

Je ferai une remarque au passage. Nous vendons déjà de l'électricité à des pays voisins. Sous peu, la France s'interrogera sur l'utilisation de la surproduction d'électricité d'origine nucléaire. Comme il sera impossible de ralentir les surgénérateurs, nous serons peut-être menacés de gaspillage. Pourquoi ne pas envisager l'éclairage de nos infrastructures routières et autoroutières ?

Si les travaux d'équipement sont effectués en même temps que l'infrastructure, le coût est diminué de moitié et le coût de l'électricité représente la moitié des dépenses de fonctionnement. On peut envisager que tout nouveau tronçon du réseau routier et autoroutier mis en service sera équipé d'un éclairage conforme aux normes en vigueur.

Sur le réseau actuellement en service, on peut facilement mesurer les enjeux économiques tout aussi importants que les effets sur la sécurité routière.

Le coût de l'ensemble des opérations peut et doit être supporté, selon moi, par l'Etat, les régions, les départements, les grandes agglomérations urbaines et les grandes compagnies d'assurance.

En effet, tous les rapports faisant état de l'indemnisation des sinistres et des victimes, tant par les compagnies d'assurance que par la collectivité nationale, sont lumineux et édifiants. Il est admis que le coût moyen d'une victime décédée est évalué à 2 millions de francs, valeur 1988. Pour fixer les idées, une vie économisée permet à la collectivité d'installer deux kilomètres d'éclairage public, amortis en un an, ou d'éclairer un kilomètre d'autoroute pendant dix ans.

A l'évidence, il apparaît que la collectivité nationale est la plus grande bénéficiaire de la réduction du nombre d'accidents de la route.

Je ne vous cache pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que je souhaite des réponses précises et, surtout, des engagements de la part du Gouvernement.

En conclusion, je voudrais revenir, une fois encore, sur la région dont je suis l'élu. Nous avons pris conscience des phénomènes de la route et des accidents. Nous savons que, dans quelques temps, grâce à l'ouverture du lien fixe transmanche, nous connaissons encore un trafic routier important, notamment de poids lourds.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je sais que vous connaissez notre région, que vous y étiez voilà peu de temps et que vous avez pu constater vous-même la densité du trafic des poids lourds. Aussi, avec M. Delebarre, élu important de notre région, nous avons pris la décision d'engager une procédure pour éclairer progressivement l'ensemble de ces réseaux routier et autoroutier. Je souhaite que cette mesure, qui sera prise non sans dépenses excessives, vous vous en doutez, serve d'exemple et que toute la France soit un exemple pour l'Europe. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Claude Huriet. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le bilan des accidents de la route, en dépit de la lente amélioration intervenue depuis quelques années, n'enregistrera pas de modification significative et durable tant que le comportement des usagers n'aura pas été modifié. Vous l'avez dit vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, tout à l'heure.

En tant que médecin, me remémorant des scènes vécues au cours de ma vie professionnelle, le sort des victimes, les drames personnels et familiaux engendrés par les accidents de la route me bouleversent.

Toutes les mesures susceptibles d'en diminuer le nombre et la gravité emportent mon adhésion, une adhésion raisonnée.

Le permis à points - cela a déjà été dit à plusieurs reprises - possède des vertus pédagogiques et son rôle dissuasif n'est discuté par personne. Dans son principe, il est une solution intéressante. Il reste à savoir si, dans ses modalités, il peut être un moyen efficace pour lutter contre l'insécurité routière. Le texte qui nous est présenté, adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, appelle de ma part quelques remarques.

La première concerne le rôle du Parlement dans l'élaboration d'une politique de sécurité routière. La deuxième a trait à l'automatisme des sanctions. La troisième touche à l'extension du pouvoir administratif au détriment du pouvoir judiciaire. D'ailleurs, dans son exposé introductif, M. le ministre des transports a lui-même évoqué ces trois points, en s'attendant à ce qu'ils fassent l'objet de réflexions ou de réserves de la part des sénateurs.

Tout d'abord, en ce qui concerne le rôle du Parlement dans l'élaboration d'une politique de sécurité routière, je souhaiterais faire deux observations.

D'une part, le permis à points ne saurait constituer le seul élément ou l'élément principal d'une telle politique qui relève de la compétence des pouvoirs publics et, pour partie, des collectivités territoriales en ce qui concerne l'aménagement et l'entretien des infrastructures. A cet égard, nous avons noté avec satisfaction, monsieur le secrétaire d'Etat, l'intention du Gouvernement d'envisager un débat parlementaire sur la sécurité routière. La qualité des interventions de mes collègues vous montre, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous trouverez au Sénat des interlocuteurs prêts à apporter leur collaboration et à faire des propositions pour cette grande cause nationale.

D'autre part, le Parlement ne saurait être dessaisi de son pouvoir au profit d'une extension du pouvoir réglementaire. Il doit jouer pleinement son rôle, surtout lorsqu'il s'agit d'une innovation législative et de la définition de la norme pénale qui sanctionnera les infractions.

Loin de moi l'idée de contester le principe du permis à points. Il permet - comment aller à l'encontre de cette logique ? - par la progressivité des sanctions, de responsabiliser les conducteurs et de sanctionner les automobilistes qui transgressent - fréquemment, pour certains - la réglementation.

Le permis à points n'est d'ailleurs pas une idée neuve. Plusieurs orateurs se sont d'ailleurs référés à des pays étrangers où ce système fonctionne de façon satisfaisante et qui peuvent donc nous servir de référence.

Mais le dispositif qui nous est proposé pêche, à mon sens, par un manque de précision en ce qui concerne, par exemple, le nombre de points à attribuer, le barème des infractions et les conditions permettant de reconstituer le nombre de points initial.

L'article 10 du présent projet laisse au pouvoir réglementaire le soin de fixer le nombre de points, la liste des contraventions de police donnant lieu à retrait de points et le barème des points affectés à ces contraventions. Ainsi, le pouvoir exécutif s'arroge-t-il un droit que le Parlement se doit d'exercer.

Je me félicite des amendements déposés par M. le rapporteur de la commission des lois, qui a fait un excellent travail. Ils marquent la volonté du législateur, notamment celle du Sénat, de s'impliquer davantage dans la politique en faveur de la sécurité routière. Tel est bien le sens de mon intervention. Il ne s'agit pas, pour moi, de revendiquer seulement les prérogatives du Parlement ; je veux aussi montrer notre désir d'être partie prenante dans la politique élaborée par le Gouvernement.

Le nombre de douze points semble constituer une mesure raisonnable, conciliant le caractère répressif et le respect de la liberté individuelle dont l'automobile est aujourd'hui une expression directe.

La rigueur de la loi se justifie pleinement pour les délinquants de la route, les conducteurs sous l'empire de l'alcool, bref, pour les « fous du volant » auxquels plusieurs d'entre nous ont fait allusion. Mais il faut sanctionner avec mesure les automobilistes qui commettent exceptionnellement des infractions, ceux qui ne mettent pas en jeu la vie d'autrui et dont, souvent, la voiture constitue l'instrument de travail.

Tout à l'heure, M. le ministre a dit qu'après six excès de vitesse et trois franchissements de stop le permis à points serait consommé et que la sanction serait très sévère. Il a également évoqué la notion d'excès de vitesse relativement modéré. Cette expression me paraît fort intéressante, car elle va à l'encontre d'une sorte d'application automatique des sanctions ; je reviendrai sur ce point.

Un capital points trop limité, une rigueur excessive, appliquée sans discernement, risquent d'entraîner, outre des conséquences sociales - je fais allusion, après d'autres, à la perte

d'emploi - et financières, des « effets pervers » sur lesquels les transporteurs routiers et les V.R.P. ont attiré mon attention.

La crainte de sanctions infligées par l'employeur - elles peuvent aller jusqu'au licenciement, chacun en est bien conscient - risque d'inciter des chauffeurs professionnels à taire les pertes de points, voire la suppression temporaire du permis. Or, il est exclu que la commission nationale de l'informatique et des libertés autorise la divulgation du fichier, et la publicité de la sanction n'est guère envisageable. D'ailleurs, un amendement de la commission des lois à l'article 10 interdit cette communication.

Dans ces conditions, qu'en sera-t-il de la responsabilité des employeurs en cas d'accident et quelle sera l'attitude des assureurs ?

Pour ces raisons, le capital de six points prévu à l'origine eût été, à mes yeux, insuffisant. Porter ce nombre à dix-huit, comme en République fédérale d'Allemagne, où la gestion du permis laisse, semble-t-il, à désirer - en outre, l'on doit prendre en considération les différences de taux de mortalité entre nos deux pays - dénaturerait quelque peu le présent projet de loi.

L'amendement de mon collègue M. Louis Jung tend à fixer ce capital à douze points. J'y souscris volontiers et j'apprécie que la commission des lois ait également adopté ce point de vue.

Je souhaite, enfin, attirer votre attention sur l'automatisme de la sanction et l'extension du pouvoir administratif au détriment du judiciaire. L'encombrement des tribunaux et les lenteurs dans l'application des mesures répressives ne sauraient justifier l'extension des pouvoirs de l'administration.

Le projet de loi réduit, en matière de retrait des points ou de fixation du délai pendant lequel le conducteur ne pourra pas repasser les épreuves du permis, l'intervention du juge judiciaire et sa faculté d'apprécier, en cas de contestation, la réalité et la gravité des infractions et des sanctions encourues.

Tout à l'heure, M. le ministre a évoqué la possibilité, pour toute personne qui aurait commis des infractions, de recourir au juge judiciaire. Mais connaissant le comportement du « Français moyen » qui est l'objet d'une sanction, surtout en matière de délit routier, on peut penser qu'il éprouvera une crainte telle qu'il omettra de faire appel au juge judiciaire, alors même que la possibilité lui est offerte.

En outre, en payant l'amende forfaitaire, le conducteur reconnaît l'infraction, le paiement de l'amende allant de pair avec le retrait automatique des points.

Une telle procédure est, d'ailleurs, trompeuse puisque a été prévue une amende forfaitaire minorée lorsque le paiement sera immédiat. Régulant l'amende forfaitaire minorée, le conducteur se verra ultérieurement retirer quelques points et perdra toute possibilité de contestation devant un tribunal, concernant la réalité de l'infraction.

Une information des conducteurs me paraît nécessaire et conforme, d'ailleurs, à l'esprit de la loi. La liste des infractions pouvant donner lieu à un paiement forfaitaire devra être établie. Le juge judiciaire devra pouvoir apprécier, le cas échéant, la gravité de l'infraction, les conditions particulières qui l'ont entourée, et décider du nombre de points qui sera retiré.

C'est, d'ailleurs, parce que j'étais déjà préoccupé par l'extension du pouvoir administratif au détriment du pouvoir judiciaire que j'avais déposé, en 1987, une proposition de loi visant à assurer la primauté de la décision judiciaire de suspension sur celle de la décision administrative.

Les mesures prises l'été dernier ont aggravé mes préoccupations. La généralisation de telles procédures ne présente pas les garanties offertes par la justice, et ne permet pas aux auteurs des contraventions de bénéficier des possibilités de débat contradictoire, de recours, de sursis ou d'aménagement des sanctions que la loi offre à tout citoyen.

Lorsque ces affaires sont évoquées après la sanction administrative ayant prononcé la suspension du permis de conduire, devant le tribunal territorialement compétent, un jugement de relaxe peut être prononcé. Dans cette éventualité, l'illégalité de l'arrêté préfectoral de suspension du permis de conduire constitue une faute de nature à engager la responsabilité de l'Etat, lequel doit réparer le préjudice subi par l'automobiliste. Une jurisprudence existe en la matière.

Le procureur de la République et le juge d'instruction ont la possibilité de décider du retrait immédiat du permis de conduire en cas d'infraction grave et caractérisée. Du fait de l'automatisme du retrait des points, en fonction de barèmes qui seront établis par voie réglementaire, le retrait pur et simple du permis, et non plus sa suspension, relèvera de l'autorité administrative.

Les amendements de la commission des lois répondent, pour l'essentiel, aux préoccupations que je viens d'exprimer. Les conséquences financières - coût de la formation spécifique, prévu par l'article L. 11-6, coût d'une nouvelle « auto-école », acquisition d'un nouveau permis, pertes éventuelles de salaire - ainsi que les conséquences sociales et psychologiques peuvent être graves. C'est pourquoi une telle décision ne peut échapper à l'appréciation des juges.

Comme le disait M. Daniel Hoeffel tout à l'heure, une véritable politique en matière de sécurité routière se doit de faire appel à toutes les responsabilités, à celle de l'Etat comme à celle des collectivités territoriales, mais aussi à celle des industriels de l'automobile et des associations d'usagers.

Cette « mobilisation générale » en faveur d'une grande cause qui concerne tous les Français n'est concevable que si, dûment informés, sensibilisés et éduqués, ils adhèrent aux mesures qui leur sont proposées.

Un texte mieux équilibré, plus clair, plus précis sera mieux accepté et, par la même, plus efficace. Les amendements du Sénat y auront - j'en suis sûr - largement contribué. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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

M. Jean-Pierre Cantegrit. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi relatif à la sécurité routière, adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, appelle de ma part un certain nombre d'observations.

A cette heure tardive, d'autres avant moi ont présenté avec talent des arguments. Je voudrais faire quelques brefs commentaires et apporter ma modeste contribution.

Tout d'abord, monsieur le secrétaire d'Etat, en ce qui concerne la forme, je m'interroge : pourquoi ne pas avoir présenté au Parlement un texte complet, alors que vous prévoyez, à l'article 19, qu'à la session d'automne le Parlement examinera un projet de loi de programme sur la sécurité routière ?

La plupart des dispositions qui sont prévues dans votre texte n'interviendront que dans quelques années. Je me demande donc s'il n'aurait pas été plus logique et plus compréhensible pour l'opinion publique de présenter un projet complet sur un sujet aussi sensible.

D'ailleurs, l'opinion publique, qui suit nos travaux, doit s'interroger sur l'opportunité d'un texte et, surtout, sur la manière dont il est rédigé. En effet, pour le grand public, le projet que vous nous présentez, en de nombreux articles, n'est pas très compréhensible. Par exemple, que comprend un automobiliste français quand il lit, à l'article 4 du chapitre 1^{er} de votre projet : « Dans le troisième alinéa de l'article L. 27-4 du code de la route, les mots : " L. 27-1, troisième alinéa ", sont remplacés par les mots : " 530 du code de procédure pénale " » ?

Certes, je reconnais comme vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que la vie parlementaire a ses contraintes, je n'en disconviens pas. Cependant, quand un texte concerne autant le public, il me paraît indispensable qu'il soit rédigé clairement pour être compréhensible par tous les automobilistes. Ainsi, ils se sentiraient plus concernés.

Votre projet comporte trois aspects : l'institution d'une amende forfaitaire minorée et l'aggravation des taux maxima des contraventions en matière de circulation est le premier d'entre eux.

S'il me paraît souhaitable, comme à vous, que le taux actuel des amendes soit revu à la hausse, l'augmentation que vous nous proposez, monsieur le secrétaire d'Etat, me semble excessive. Que des amendes puissent, dans certains cas, représenter l'équivalent de deux mois de salaire est tout à fait considérable.

D'ailleurs, ce texte paraît receler un certain nombre d'excès. Certes, le bilan des morts et des blessés suscite, dans l'opinion publique, parmi les responsables et au Gouvernement, de graves interrogations, mais il est bon, dans des

situations difficiles, de savoir raison garder. Et j'avoue ne pas partager l'avis de la commission des lois qui propose d'insérer un article additionnel avant l'article 10, tendant à punir tout conducteur qui aura dépassé de plus d'un tiers le maximum de la vitesse autorisée par les règlements d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 20 000 francs à 100 000 francs ou de l'une ou l'autre de ces peines.

Le montant de telles amendes pour avoir roulé à 173 kilomètres à l'heure sur une autoroute ou à 146 kilomètres sur une route à deux chaussées séparées me semble véritablement excessif. Nous avons l'exemple de la République fédérale d'Allemagne, qui n'impose pas de limitation de vitesse et où le nombre de morts est inférieur à celui qu'on enregistre sur nos routes.

Certes, je sais qu'il est très facile d'installer des radars en bordure des autoroutes et des routes, et de verbaliser. C'est un moyen simple, précis, organisé, mais je me demande, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, si cet excès de sévérité envers la vitesse ne vous fait pas oublier d'autres points qu'il y a lieu de réformer.

Avant moi, j'ai entendu que d'autres posaient le problème du contrôle technique des véhicules. Chaque jour, en France, roulent des centaines de milliers de voitures qui sont de véritables « tas de rouille », dont les pneus sont usés, les freins déficients, les amortisseurs hors d'usage. Ce sont des bombes roulantes qui, au moindre incident, causent d'irréparables accidents.

Lorsqu'une voiture en parfait état et une voiture « épuisée » sont soumises à un ralentissement brutal, l'une surmonte l'incident et l'autre s'écrase ! Je n'ai pas peur de dire, monsieur le secrétaire d'Etat, monsieur le rapporteur, que je me sens plus en sécurité, pour moi-même et pour les autres, dans une voiture en parfait état, munie d'un système antiblocage, qui roule à 173 kilomètres à l'heure sur une autoroute que dans une épave qui circule à 120 kilomètres à l'heure, comme nous en voyons très souvent des exemplaires rouler !

Nos voisins européens ont, sur ce point, imposé des contrôles techniques périodiques. Qu'attendons-nous pour en faire autant ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, voilà une quinzaine d'années, alors que je roulais tranquillement dans la vallée de Chevreuse en motocyclette, j'ai été écrasé par une voiture hors d'âge, dans laquelle se trouvaient quatre jeunes gens. Le conducteur avait perdu le contrôle de son véhicule, qui n'était pas en état de rouler.

Ayant été personnellement victime de ce genre d'accident, vous comprendrez que je souhaite vivement que des contrôles techniques soient mis en place dans notre pays, comme cela se fait dans tous les grands pays modernes. Je m'interroge sur les raisons pour lesquelles ils ne sont pas encore prévus.

Dans mes fonctions de sénateur représentant les Français de l'étranger, j'ai l'occasion de voyager dans les pays européens ou dans le monde. Il est clair que les habitudes de conduite de nos compatriotes français sont quelquefois très différentes de celles qu'on rencontre dans les autres pays.

Je pense notamment à cette habitude, entrée dans les mœurs en France, et qui consiste à doubler à droite sur les autoroutes, puis à se rabattre à gauche en s'insérant entre deux véhicules. Il s'agit d'une pratique particulièrement dangereuse, qui provoque des accidents très graves. Je me demande si elle n'est pas aussi dangereuse que les excès de vitesse.

Je n'ai pas entendu, depuis un certain temps, nos autorités dénoncer les usages que je viens de décrire. Je reconnais qu'il est plus difficile de punir de telles pratiques que de sanctionner des excès de vitesse.

Toutefois, diminuer la distance de sécurité entre deux automobiles, c'est, en cas de ralentissement brutal, risquer l'accident.

Rappelons-nous la grave collision qui s'était produite, voilà quelques années, sur l'autoroute du Sud, entre un car d'enfants et de nombreuses voitures lors d'un départ en vacances. On a dit que les automobiles qui se seraient intercalées, au moment du ralentissement, auraient pu être la cause de cet accident particulièrement grave, qui a provoqué la mort de beaucoup de personnes, notamment d'enfants, et qui a frappé l'opinion publique.

Nous avons trop souvent l'impression, monsieur le secrétaire d'Etat, que, pour nos autorités, seuls les excès de vitesse et l'alcool au volant doivent faire l'objet d'une répression. Ces excès sont - je suis d'accord avec vous - les causes les plus graves d'accidents. Mais ce ne sont pas les seules.

En ce qui concerne l'alcoolémie, j'observe que, dans les articles relatifs à la Polynésie française, des dispositions visent l'alcoolémie des conducteurs.

En cas d'accident grave, le contrôle est effectué de façon presque systématique.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quelles mesures envisagez-vous en ce qui concerne l'usage de la drogue ? En France, on compte maintenant - les statistiques le prouvent - plusieurs centaines de milliers de drogués. Chaque jour, sur nos routes, des drogués prennent le volant d'une automobile et peuvent causer un accident.

Avons-nous pris des mesures pour détecter la drogue chez ces conducteurs ? A ma connaissance, on peut conduire intoxiqué par l'usage de la cocaïne, de l'héroïne ou du L.S.D. et provoquer un accident dans cet état. L'alcoolémie sera contrôlée ; elle sera, bien entendu, nulle ; la drogue n'aura laissé aucune autre trace sur le conducteur. Cela me paraît tout à fait anormal.

Il est grand temps que les forces de police soient équipées afin de détecter les conducteurs qui font usage de la drogue. C'est aussi grave, quelquefois plus grave, que de conduire sous l'empire de l'alcool.

Voilà quelques réflexions, monsieur le secrétaire d'Etat, qui, je l'espère, inspireront les propositions que vous nous ferez prochainement.

Je me félicite de la création du permis à points. Cette mesure me paraît en harmonie avec des systèmes européens et étrangers.

J'imagine qu'une gestion rigoureuse de ce fichier permettra de mettre en garde les automobilistes.

A mon sens, votre texte initial était équilibré puisqu'il prévoyait que l'intéressé perdrait son droit de conduire un véhicule et ne pourrait solliciter un nouveau permis qu'à l'expiration d'un délai d'un an. Je ne suis pas nos collègues de l'Assemblée nationale qui ont réduit ce délai.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'attends le dépôt de votre projet de loi sur une programmation complète de la sécurité routière.

J'espère qu'à ce moment-là nous aurons l'occasion de dialoguer longuement sur ce point et que nous pourrions ainsi élaborer un texte complet sur un sujet qui intéresse tous les Français dans leur vie quotidienne. *(Applaudissements sur certaines travées du rassemblement démocratique et européen, ainsi que sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.)*

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

M. Michel Rufin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs les sénateurs, le texte qui nous est soumis aujourd'hui traite d'un sujet particulièrement grave : la sécurité routière, donc la sécurité de nos concitoyens.

Nous déplorons plus de 10 000 morts par an, dont environ 30 p. 100 de jeunes gens de dix-huit à vingt-quatre ans, et près de 250 000 blessés, dont 60 000 gravement atteints.

Le caractère inacceptable de cette situation a conduit, dès 1972, le Gouvernement de M. Messmer à instituer le port obligatoire de la ceinture de sécurité et à prévoir des limitations de vitesse.

Cette politique avait porté ses fruits puisque le nombre de tués est passé de 16 000 à 10 000 en seize ans.

Cependant, ce chiffre, que personne ne peut tolérer, a conduit le gouvernement de M. Jacques Chirac à convoquer un comité interministériel, afin d'adapter les mesures préparatoires au texte étudié ici ce soir.

Nous observons toutefois que ce texte n'allie pas la prévention et la répression mais semble privilégier, hélas ! la répression, à la place d'une formation plus complète des conducteurs, notamment des jeunes.

Le livre blanc de la sécurité routière le démontre, s'il en était besoin. Sur cent conducteurs de motocyclettes tués, quatre-vingt un avaient leur permis depuis moins de six mois.

Si le comportement des automobilistes est le facteur principal des accidents de la route, il est du devoir des pouvoirs publics de le corriger. Cependant, on observe une dérive fâcheuse, qui est celle de traiter plus durement les infractions routières que les autres formes de délinquance. Ce procédé est, pour le moins, contestable.

Pour cette raison, le groupe du rassemblement pour la République est attaché au respect des droits de l'automobiliste.

Comme tout autre citoyen, l'automobiliste doit bénéficier des garanties du pouvoir judiciaire, en particulier, dans le système de retrait des points, ainsi que pour la fixation du délai pendant lequel il lui sera impossible de passer de nouveau le permis de conduire en cas de perte de l'ensemble de ses points.

C'est au juge, et à lui seul, qu'il appartient d'apprécier la faute du conducteur.

Un autre élément inquiète notre groupe. Dans sa rédaction actuelle, le projet de loi impose le régime du permis à points de façon aveugle et uniforme, aussi bien à des conducteurs occasionnels qu'à des professionnels confirmés.

Les conséquences pour ces professionnels sont extrêmement pénalisantes, dans la mesure où la suspension du permis de conduire risque d'aboutir à la perte définitive de leur emploi. Pour eux, leur véhicule est leur seul instrument de travail.

C'est pour lutter contre cet état de fait, proposé par le Gouvernement, que le groupe sénatorial auquel j'appartiens a déposé un amendement permettant d'élaborer des adaptations qui mettent ces professionnels dans une situation d'équité par rapport aux conducteurs occasionnels.

De plus, il aurait été préférable que l'ensemble des problèmes de sécurité routière fasse l'objet d'une réflexion globale.

La route doit être, à notre avis, un lieu où le conducteur doit se sentir protégé et non pas un endroit où la répression est de rigueur.

C'est pour toutes ces raisons qu'il convient d'adapter ce texte qui, bien qu'inspiré de très louables intentions, peut devenir un instrument pénalisant pour les libertés de chacun.

C'est dans cet objectif que l'introduction de la garantie judiciaire est primordiale, le respect des droits du conducteur devant coexister avec la sécurité à laquelle il a légitimement droit.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous voulons espérer que les mesures contenues dans votre projet de loi entraîneront un changement de comportement de l'automobiliste, mais il faudra l'y aider fortement.

Je voudrais également souligner que le comportement des conducteurs n'est pas toujours uniquement à incriminer.

Il ne faut pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement oublie la nécessaire modernisation des infrastructures routières, en particulier, comme chez nos voisins belges ou allemands, l'éclairage de tous les tronçons d'autoroute. Il ne faut pas oublier de maintenir, voire d'intensifier, le bon entretien et l'amélioration de l'ensemble de notre réseau routier, et de faire disparaître rapidement les derniers points noirs.

Enfin, le Gouvernement doit aussi augmenter la surveillance de notre parc automobile, qui se remarque en France par sa vétusté et par un insuffisant contrôle technique des véhicules, et qu'il faudrait exiger avec plus d'insistance.

La sécurité sur la route, mes chers collègues, ne peut exister que si chacun des partenaires en présence y met du sien : le conducteur, en se donnant toutes les chances d'une parfaite maîtrise par une sobriété indispensable et par un respect de la réglementation ; le véhicule par sa qualité et son état d'entretien ; enfin l'Etat, qui ne doit pas se contenter d'être un gendarme, mais qui doit être un éducateur, dans la tâche essentielle et primordiale qu'est l'apprentissage de la route pour chaque citoyen. *(Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du rassemblement démocratique et européen.)*

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

M. Jean-Paul Bataille. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui appelle notre attention sur la sécurité routière. Il nous incite à nous souvenir que si, entre 1972 et 1988 et en dépit d'une circulation accrue, le nombre

des victimes des accidents de la route est passé de 16 617 à 9 850 tués et de 398 067 à 237 638 blessés, l'année 1988 a connu une légère augmentation de ces chiffres.

Il appartient au Gouvernement et au Parlement de tenter de réduire cette hécatombe - qui fait entrer le malheur dans tant de familles françaises - en prenant des mesures efficaces et appropriées. Le projet de loi soumis à notre approbation correspond-il à ces critères ? Il a l'avantage certain d'appeler l'attention de nos concitoyens sur un danger qu'ils ont tendance à oublier, tant il fait partie de l'environnement journalier. Je crains, toutefois, que son impact médiatique ne soit fortement atténué par l'horizon lointain de son application, fixée au 1^{er} janvier 1992.

En revanche, ce texte recèle de nombreux inconvénients qui auraient peut-être pu être évités, si la procédure d'urgence n'avait été prescrite. Le Parlement aurait alors disposé d'un salutaire temps de réflexion.

Ce projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière se résume, en fait, en une seule de réelle importance : la création d'un permis de conduire à points.

Il me semble qu'il aurait été judicieux, face à un problème aussi considérable, de provoquer aujourd'hui, et non à terme - comme cela est envisagé - une réflexion approfondie de tous les organismes intéressés et des assemblées parlementaires. Menée méthodiquement, grâce au temps nécessaire à un travail élaboré, cette réflexion aurait pu déboucher sur un plan d'ensemble cohérent dont on aurait pu espérer une plus grande efficacité.

En effet, il nous est proposé d'ajouter une nouvelle mesure répressive à celles, nombreuses, qui existent déjà. N'oublions pas que, parmi celles-ci, figure la suspension administrative du permis de conduire qui a touché, en 1986, 261 812 conducteurs.

Pour justifier la création d'un permis de conduire à points, on nous cite l'exemple de nations voisines. Cet argument ne me semble pas décisif pour deux raisons : la première est que l'arsenal répressif de ces pays est différent du nôtre ; la seconde est que la « gestion » du permis de conduire est, chez eux, nettement moins sévère que celle qui nous est proposée. Doit-on pour autant, monsieur le secrétaire d'Etat, condamner votre projet de loi ? Je ne le pense pas, à condition, toutefois, que vous acceptiez de l'amender.

Les améliorations que je souhaite y voir apporter portent sur trois points essentiels : le nombre de points accordés, la non-modulation du nombre de points retirés selon la gravité et l'importance des infractions commises, l'annulation brutale et administrative d'un document qui, pour la majorité de nos concitoyens, est un instrument de travail essentiel.

Je note tout d'abord que, dans votre projet de loi, monsieur le secrétaire d'Etat, le nombre de points accordés au permis de conduire est inférieur à celui des modèles étrangers. Il est souhaitable de l'accroître, comme le propose d'ailleurs la commission des lois.

Il m'apparaît également souhaitable de moduler le nombre de points retirés en fonction de la gravité et de l'importance des infractions commises. A l'article 10 du projet de loi, il est proposé d'insérer un article 11-1 dans le code de la route, article qui reprend l'ensemble des infractions prévues à l'article R. 266 de ce même code. Or, il ne me semble pas équitable de sanctionner de la même façon le franchissement d'une ligne continue, acte extrêmement grave, et un dépassement de la vitesse autorisée. De même, un dépassement de la vitesse autorisée ne revêt pas le même danger s'il est faible ou élevé.

Il serait juste d'établir une distinction en créant une contravention légère et une contravention lourde. Nous connaissons tous de longues traversées de hameaux où les limites d'agglomération sont posées d'une manière relativement fantaisiste et où certains agents verbalisateurs « moissonnent » en un minimum de temps un maximum de contraventions.

Enfin, l'annulation systématique par l'autorité administrative du permis de conduire ne peut recueillir mon agrément. A une époque aussi soucieuse que la nôtre de la liberté individuelle et de la concertation, la liberté de circuler ne peut être confiée à un ordinateur. Un organe judiciaire doit pouvoir en décider au vu des infractions commises et moduler la sanction du retrait de trois à six mois jusqu'à l'annulation. Il serait aberrant que des infractions relativement mineures mais répétées soient sanctionnées de la même peine que des délits inadmissibles telle la conduite sous l'empire d'un état

alcoolique. Pour ce délit, une distinction pourrait être établie entre ceux qui dépassent accidentellement de 10 p. 100 à 20 p. 100 la limite tolérée et ceux qui atteignent habituellement des sommets plus que condamnables.

Au début de mon propos, je vous ai indiqué, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il aurait été plus judicieux d'entamer dès à présent une réflexion approfondie sur la sécurité routière. M. Delebarre l'envisage à moyen terme. Nous en prenons acte. Mais était-il bien indispensable de faire voter dans la précipitation une mesure ponctuelle qui ne peut être appliquée que dans plus de deux ans ? Je crois peu - je dois vous l'avouer, monsieur le secrétaire d'Etat - à l'efficacité de la multiplication des mesures répressives ponctuelles, qui aboutit nécessairement à leur méconnaissance et à leur non-respect. Il suffit d'emprunter aujourd'hui un boulevard périphérique parisien ou provincial pour s'apercevoir combien la réglementation est bafouée. Avant de renforcer la réglementation, donnons-nous les moyens de faire respecter les lois en vigueur. Il n'est jamais bon de laisser impunément enfreindre les lois. Cette attitude déconsidère ceux qui sont chargés de les faire appliquer.

Je crains aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, que la multiplication des mesures répressives ne soit inconsciemment le moyen d'éviter des mesures, peut-être impopulaires mais sans doute efficaces. Il nous a été démontré que 60 p. 100 des accidents se produisent en dehors des autoroutes, que les jeunes de quinze à trente-quatre ans représentent près de la moitié des tués, que l'absorption excessive de boissons alcoolisées est une des causes premières de mortalité et que les fins de semaine qui coïncident avec les grands départs en vacances sont meurtrières.

Permettez-moi donc, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous suggérer quelques mesures simples.

M. Delebarre nous a assurés qu'en cinq ans les « points noirs » des routes nationales seraient résorbés. Eh bien, que l'Etat aide les départements à réaliser la même opération !

Les jeunes sont les premières victimes de la route. Ne pourrait-on pas, dans ces conditions, décider que, à la suite de la première année probatoire de conduite à 90 kilomètres à l'heure, soient instaurées deux années de conduite à 110 kilomètres à l'heure et que tout accident où la responsabilité du conducteur se verrait engagée entraînerait la prolongation d'un an de ces mesures ?

Quant à la lutte contre l'alcoolisme au volant, elle est menée avec un désolant laxisme. Dans plus de 30 000 des 36 000 communes de France, chacun connaît ceux qui prennent habituellement la route après des libations excessives. Combien sont contrôlés ?

Enfin, il me semble, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il pourrait être utile de réduire, ne serait-ce que de dix kilomètres à l'heure, les vitesses autorisées les jours de grands départs. Largement diffusée par les moyens modernes d'information, cette mesure inciterait à la prudence. Il serait peut-être judicieux, dans cette éventualité, de revoir la limitation de vitesse sur certains tronçons routiers en bon état et d'y autoriser une vitesse de 100 kilomètres à l'heure au lieu de 90.

Je souhaite vivement, monsieur le secrétaire d'Etat, que ces modestes suggestions vous soient utiles et qu'une réflexion approfondie, soutenue par une réelle volonté de progresser, aboutisse, dans les prochains mois, à réduire ce fléau des accidents de la route qui, hélas ! épargne bien peu de nos familles. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste. - M. Thyraud, rapporteur, applaudit également.*)

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

M. Jean Guenier. Monsieur le secrétaire d'Etat, 10 000 tués, 250 000 blessés, sans compter les vies brisées, les familles disloquées, tel est, chaque année, le bilan dramatique de l'insécurité routière, malgré quelques progrès enregistrés en ce domaine depuis 1972.

Après le port obligatoire de la ceinture, la lutte contre l'alcool au volant, voici le permis à points, présenté comme l'ultime outil dissuasif et pédagogique pour enrayer la fatalité des chiffres. Votre projet de loi veut s'attaquer au comportement des usagers de la route, mais la rigueur de son dispositif, l'automatisme des sanctions et la perte du permis qui peut s'ensuivre en cas de récidive, même pour les petites infractions, constituent plutôt les attendus d'une déclaration de guerre aux automobilistes.

M. Emmanuel Hamel. Mais non !

M. Jean Guenier. Certes, les délinquants de la route, les fous du volant qui mettent en danger la vie des autres, doivent être poursuivis et condamnés à des peines très sévères ; le retrait de leur permis se justifie tout à fait, surtout lorsqu'ils ont déjà fait l'objet d'une sanction, donc d'un avertissement.

Quelle fraction représentent ces personnes sur les trente-trois millions de conducteurs français ? Chaque année, 25 000 à 30 000 automobilistes se verraient retirer leurs permis, selon vos estimations.

Mais pour le reste, et toujours selon vos estimations, de un à un million et demi d'automobilistes feraient l'objet d'un retrait partiel de points. En tout, près de 4 p. 100 des permis devraient donc être touchés par les mesures draconiennes que prévoit votre texte. Or, des études de votre ministère font apparaître que quelque cinq à sept millions d'infractions graves sont commises chaque jour ; c'est la manifestation éclatante d'une carence en matière de contrôle. Peut-être, avant d'en venir à un texte aussi dur, aurait-il été judicieux de porter nos efforts sur les effectifs de police et de gendarmerie sur les routes, afin d'en accroître le nombre, d'autant que leur simple présence a déjà un caractère dissuasif. Les opérations « coup de poing » n'ont qu'un effet très limité et temporaire.

Reprenez-vous, avec le ministre de l'intérieur, l'idée émise par plusieurs comités départementaux d'éthique sur les usages de la route, à savoir la création d'une police spéciale de la route ?

D'ailleurs, il me semble que le rapport sur les travaux de la mission Giraudet a tenu compte de cette proposition.

Un énorme effort a été accompli en matière de sensibilisation de la population aux accidents de la route. Les méthodes de conduite, les précautions à prendre avant ou pendant le trajet lorsqu'on s'apprête à partir pour une longue fin de semaine ou au moment des vacances, ont révélé une certaine efficacité.

L'information, la prévention doivent aller de pair sinon précéder la répression, mais votre texte ne traite que de cette dernière. On fait payer aux bons automobilistes l'insuffisance des moyens humains, matériels et financiers de votre politique en matière de sécurité routière.

Voilà qui est dommage pour un projet sans doute nécessaire à terme, surtout dans le cadre d'une harmonisation européenne des législations, mais tout de même un peu précoce et trop sévère en comparaison des exemples étrangers que nous connaissons. Les automobilistes français, eux, risquent de ne pas comprendre. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, de l'U.R.E.I., du R.P.R., ainsi que sur certaines travées du rassemblement démocratique et européen.*)

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux. Je demande la parole.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Permettez-moi d'abord, monsieur le rapporteur, de saluer à mon tour, comme l'a fait cet après-midi M. Michel Delebarre, le travail remarquable accompli par votre commission.

J'ai été extrêmement attentif à vos préoccupations. Pour mieux y répondre, je souhaiterais au préalable replacer le projet de loi qui vous est soumis dans le cadre de la politique de sécurité routière du Gouvernement, car ce projet représente l'une des pièces maîtresses d'un dispositif global et cohérent.

Pour cent morts sur les routes et autoroutes de France, il y en a soixante-quinze en République fédérale d'Allemagne et cinquante en Grande-Bretagne : l'insécurité routière a pris dans notre pays les proportions d'un véritable mal de société.

Mesdames, messieurs les sénateurs, seule une stratégie ambitieuse mobilisant l'ensemble de la nation est à la mesure de ce fléau. Cette stratégie a été définie par le comité interministériel du 27 octobre 1988. Elle s'inscrit, d'ailleurs, dans le droit-fil de la politique conduite par les gouvernements qui nous ont précédés. Elle s'attaque à toutes les causes de la mortalité routière. Rien, en effet, n'a été négligé, mesdames, messieurs les sénateurs, ni l'investissement routier, ni l'attention portée à l'état des véhicules - j'y reviendrai - ni la prévention, ni la formation.

Notre politique ne se résume donc pas à la simple répression, qui est cependant nécessaire si nous voulons vraiment changer les comportements. D'ailleurs, dans leur majorité, les Français en conviennent. Ils attendent de l'Etat, de nous tous, rigueur et fermeté, et c'est bien là notre objectif essentiel.

Neuf accidents graves sur dix trouvent leur origine dans les comportements : l'alcool d'abord, la vitesse ensuite.

J'insiste sur la vitesse. Le livre blanc de la commission Giraudet a bien mis en valeur la responsabilité de la vitesse dans l'insécurité routière : elle est impliquée dans un accident mortel sur deux ; elle est responsable d'un accident sur trois et je vous rappellerai, mesdames, messieurs les sénateurs, comme cela a été souligné il y a quelques minutes, que, dans les années qui ont suivi l'instauration des limitations de vitesse en France, le nombre des morts est passé de 16 000 à 13 000.

Faut-il insister sur cette démonstration ? Oui. Autre exemple, l'été dernier, l'Italie a abaissé les vitesses maximales autorisées et le nombre de tués a chuté presque immédiatement de 15 p. 100. A l'inverse, les Etats-Unis ont relevé les leurs : il y a eu 20 p. 100 de tués de plus.

Je me félicite, par conséquent, monsieur le rapporteur, que votre commission ait pris pleinement la mesure du danger que représente la vitesse. L'excès de vitesse est bien l'une des cibles privilégiées de notre nouveau dispositif de dissuasion fondé sur le permis à points et le relèvement des amendes. L'excès de vitesse est le symbole même de cette indifférence, de ce mépris de la vie des autres, que nous combattons.

En convaincre chaque Français, les persuader tous d'adopter enfin sur la route une conduite apaisée, demande toute une pédagogie et les sanctions que nous sommes obligés de prévoir doivent s'inscrire dans cette pédagogie, elles doivent en elles-mêmes être une pédagogie.

C'est là tout le sens du permis à points. Mais je voudrais y insister avec force : pour être efficace, une pédagogie doit être claire ; de même, pour être comprises, pour être facilement applicables, les règles du jeu doivent être simples.

C'est cet impératif de clarté et de simplicité qui commande toute l'économie de notre dispositif.

C'est pourquoi je veux, monsieur le rapporteur, répondre très directement à l'objection de fond que vous avez formulée et qui sous-tend les principaux amendements adoptés par votre commission.

Je parlais tout à l'heure de mal de société, rejoignant ainsi M. Bonduel, qui a situé le débat à son véritable niveau.

La mort sur la route fait quatre fois plus de victimes en France que les crimes de sang. C'est intolérable. Il existe de moins en moins de familles françaises épargnées par ce fléau, nombre d'orateurs l'on dit avant moi. Nous tous, qui sommes présents ici, sommes intimement résolus à ce que cela cesse. Nous ne divergeons, monsieur le rapporteur, que sur les voies et les moyens nécessaires pour y mettre fin.

Le permis à points est un instrument qui a prouvé son efficacité dans tous les pays où il a été adopté, la République fédérale d'Allemagne, le Royaume-Uni, le Japon, les Etats-Unis. Je reprends tout à fait à mon compte ce que nous disait cet après-midi M. Hoeffel : « Seuls ceux qui n'ont pas été touchés à travers leurs proches peuvent encore douter de la mise en place de ce système. »

C'est la raison pour laquelle je m'étonne, monsieur le rapporteur, que vous ayez pu parler de texte d'exception. Vous avez même été jusqu'à assurer qu'il remettait en cause l'article 66 de notre Constitution qui fait de l'autorité judiciaire la gardienne de la liberté individuelle.

Monsieur le rapporteur, notre projet de loi mérite, me semble-t-il, un regard plus nuancé. Reconsidérons-le ensemble. Quels objectifs recherchons-nous avec le permis à points ? Deux fondamentalement.

Il s'agit d'abord de frapper le tout petit nombre, 30 000 individus sur 30 millions de conducteurs, 30 000 chauffards dangereux qui refusent systématiquement de respecter les règles salutaires du code de la route. Je le dis tout net en reprenant une formule consacrée : ces chauffards doivent se soumettre ou se démettre. Il faut qu'ils comprennent clairement qu'il n'y aura pas pour eux d'échappatoire possible s'ils persistent dans leur comportement. Leur permis, inéluctablement, leur sera retiré.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Notre second objectif est de faire réfléchir les contrevenants occasionnels. Ils sont un million et demi mais chacun d'entre nous doit avoir l'humilité de reconnaître qu'il n'est pas lui-même totalement sûr de ne jamais commettre une infraction.

Le mécanisme du retrait des points doit jouer alors à leur égard le rôle de clignotant - tout à l'heure un sénateur a parlé de signal. C'est un avertissement qui leur est donné pour les mettre face à leurs responsabilités.

Aussi, en leur retirant des points, on ne leur inflige pas une peine, on veut seulement leur faire mesurer la portée de leur acte, les responsabiliser.

Je précise, parce que, je le crains, c'est là que gît le principal malentendu entre nous que ce retrait, j'y insiste, n'est opéré qu'après l'intervention de l'autorité judiciaire.

C'est le fait d'être condamné par le juge ou de reconnaître sa culpabilité en payant spontanément l'amende forfaitaire qui déclenche la perte de points. Aucune voie de recours n'est fermée au justiciable. Toutes les garanties traditionnelles du système judiciaire sont préservées.

Mais cette sanction, monsieur le rapporteur, n'est pas une peine accessoire qui, par nature, est toujours la conséquence d'une condamnation prononcée par un juge pénal. Or, comme je vous le disais à l'instant, des points peuvent être retirés après le paiement spontané de l'amende forfaitaire, qui correspond à la reconnaissance par le contrevenant de la réalité de l'infraction commise. Dans ce cas, il n'y a pas eu intervention directe d'un juge.

J'ajoute, enfin, que tant qu'il lui reste des points, le titulaire d'un permis peut toujours continuer à conduire. A l'inverse, monsieur le rapporteur, il n'existe pas de peine qui n'entraîne sur le champ un effet. Même le sursis, dans le cas d'une peine d'emprisonnement, a des conséquences immédiates et peut réduire la capacité du condamné, en le privant de son droit de vote, par exemple.

Il ne s'agit pas non plus d'une peine complémentaire. Comme vous l'avez vous-même signalé, monsieur le rapporteur, en vous référant au projet de code pénal, toutes les peines que mentionne ce projet de loi peuvent être prononcées à titre de peines principales. Mais notre projet de loi l'exclut formellement, comme il interdit que cette sanction puisse faire l'objet d'un relèvement.

Qu'en est-il maintenant lorsque, le capital de points étant intégralement épuisé, le permis est annulé ?

Cette annulation sanctionne, en fait, un comportement récidiviste, matérialisé par une suite d'infractions répétées déjà jugées. Or, une peine - ce n'est pas à vous que je l'apprendrai, monsieur le rapporteur - est toujours rattachée à une infraction déterminée ; l'annulation du permis dans ce cas n'est que la conséquence logique du constat par l'administration de l'existence de plusieurs sanctions judiciaires.

La perte de points s'analyse, en réalité, comme une simple mesure de police qui s'applique automatiquement dans des conditions strictement prévues par la loi.

Sans doute le retrait du permis peut-il paraître sévère. Mais je ne pense pas que cette sévérité soit hors de proportion avec le trouble causé à l'ordre public par les infractions ici visées.

Quelles sont ces infractions, mesdames, messieurs les sénateurs ? Ce sont les plus graves du code de la route, celles qui mettent en péril la vie d'autrui, la vie de tous, de nos amis, de nos enfants, notamment l'alcool au volant, les grands excès de vitesse, les franchissements de feux.

Enfin, et c'est ce qui fait toute la valeur pédagogique de notre dispositif, il est toujours possible aux contrevenants de regagner les points perdus, automatiquement, en ne commettant plus aucune infraction pendant trois ans, ou, avant ce délai, par un effort personnel, en acceptant de suivre des stages de sensibilisation aux causes et aux conséquences de l'accident.

Mais toute la force de dissuasion du permis à points repose sur son automaticité. Pour être pleinement efficace, comme l'a bien mis en valeur la commission Giraudet, une sanction doit être simple, immédiate, sans tempérament, ni accommodement.

Introduire dans notre mécanisme des exemptions, soumettre sa mise en œuvre à trop de conditions, c'est briser son pouvoir pédagogique. C'est, je n'hésite pas à le dire, complètement le dénaturer. Je voudrais que tous ici, comme vient de nous le rappeler M. de Bourgoing, nous ayons en pensée les victimes de la route. Leurs associations sont unanimes. Elles attendent de nous qu'aucune échappatoire ne soit laissée à ceux qui croient pouvoir s'affranchir, en toute impunité, des règles essentielles de la vie sur la route.

J'aborderai maintenant le fond de la discussion en répondant, point par point, à l'ensemble de vos questions. Je m'efforcerai simplement de les regrouper autour de quelques grands thèmes.

Je reviendrai sur cette logique d'efficacité que doit respecter notre dispositif de dissuasion.

C'est dans cet esprit, monsieur de Bourgoing, que je vais vous répondre sur un éventuel aménagement de la suspension administrative du permis de conduire. Vous le souhaitez, comme la commission des lois du Sénat.

Permettez-moi d'insister, monsieur le sénateur, sur les dangers de cet aménagement. La suspension administrative intervient rapidement. Elle permet d'écarter, quasiment sur l'heure, les conducteurs les plus dangereux.

Je vous rappelle que c'est grâce à cette mesure d'urgence, comme le rappelait ici même, cet après-midi, M. Michel Delebarre, que nous avons pu, en août dernier, infléchir la courbe des accidents dont l'évolution était alarmante depuis le début de 1988. Plus de 1 000 vies ont pu ainsi être sauvées et 3 500 handicapés : le pire a pu être évité.

Aménager la suspension administrative serait marquer un recul alors même que les usagers de la route, dans leur ensemble, n'en contestent que très rarement le principe.

La commission Giraudet s'est d'ailleurs prononcée clairement contre la généralisation des « permis blancs », qui affaiblissent et parfois même finissent par vider de tout son contenu cette mesure de suspension.

J'ajouterai, enfin, qu'un tel aménagement ne manquerait pas d'encourager de nouvelles pressions au moment où le Gouvernement s'est fermement engagé à lutter contre toute forme d'intervention qui pourrait soustraire les contrevenants aux conséquences de leurs actes.

J'en viens à une autre disposition dont l'efficacité a également été reconnue par la commission Giraudet : la perception immédiate de l'amende.

Non, monsieur le sénateur Bécart, l'amende minorée, qui en est la résultante, ne favorise pas les conducteurs les plus aisés et ne pénalise pas les plus défavorisés. Si nous proposons cette formule, ce n'est bien évidemment pas pour percevoir plus rapidement les recettes ou les augmenter.

Notre visée est purement pédagogique. Elle est de permettre aux contrevenants d'associer immédiatement la sanction à la faute commise. Elle cherche aussi à décourager toute tentation de recours à une intervention, à un passe-droit.

Enfin, je ne vois vraiment pas ce que les conducteurs les plus défavorisés pourraient gagner à un paiement plus tardif, à un taux nécessairement plus élevé. J'ajouterai que la mort automobile frappe également les riches et les pauvres. Tous doivent assumer les conséquences de leur comportement.

Je ne suis pas non plus convaincu par l'argument de M. Thyraud, selon lequel, en confiant au casier judiciaire la gestion de la perte des points, on réaliserait une économie pour les finances publiques.

En effet, dans cette logique, deux services seraient amenés à gérer le permis de conduire : au fichier national du permis de conduire, les délivrances, les mesures de suspension administratives et judiciaires, ainsi que les annulations judiciaires, au casier judiciaire national, la gestion des points. On imagine le transfert d'informations qu'il serait nécessaire de réaliser entre ces deux fichiers ! Je doute très sincèrement que cela soit très économique.

Enfin, c'est au nom de l'efficacité, de la portée pédagogique de notre dispositif de dissuasion ainsi que du respect du principe, essentiel à mes yeux, de l'égalité de tous devant la loi que j'aborderai le problème de l'application du permis à points aux professionnels de la route.

Je voudrais qu'ils sachent que M. Michel Delebarre et moi-même sommes pleinement conscients du fait que leur permis représente pour eux un véritable outil de travail. Je connais aussi l'argument que certains d'entre eux avancent, selon lequel, roulant plus que les autres conducteurs, ils seraient plus exposés à contrevenir aux règles du code de la route.

C'est justement parce qu'ils roulent plus qu'ils sont également plus exposés à l'accident et à la mort sur la route. Renforcer notre dispositif de dissuasion, c'est mieux les protéger.

C'est aussi protéger les autres, car si nous savons tous que, par exemple les conducteurs de poids-lourds sont, dans l'ensemble, moins impliqués que les autres dans des accidents, ceux qui les concernent sont trois fois plus mortels.

Aussi, parce que ce sont des professionnels de la route, qu'ils en connaissent bien les dangers, je considère qu'ils se doivent de montrer l'exemple aux autres conducteurs et de respecter scrupuleusement les règles de sécurité.

M. Louis de Catuelan. Très bien !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Nous ne pouvons introduire de brèches dans notre dispositif. Cela serait ouvrir la porte à toutes les demandes de ceux qui se servent de leur voiture pour un usage professionnel et je ne vois vraiment pas, d'ailleurs, selon quels critères nous pourrions opérer de telles discriminations.

Toutefois, je tiens à assurer MM. Bécart et d'Aillières que nul plus que moi n'est attentif aux difficultés que rencontrent les chauffeurs routiers. Je sais toutes les difficultés de leur condition de travail, la durée parfois excessive de leur temps de conduite.

Je crois cependant nécessaire de préciser que le décret de 1983, qui en régleme la durée, est beaucoup plus protecteur que les dispositions en vigueur chez nos partenaires européens. Le problème essentiel, à mes yeux, est que cette réglementation soit respectée, des chauffeurs routiers, bien sûr, mais aussi de leurs employeurs. La sécurité routière, c'est véritablement l'affaire de tous. Chauffeurs et chefs d'entreprises en sont également responsables.

J'ai souligné l'une des principales originalités de notre dispositif du permis à points : la possibilité pour le conducteur d'en regagner en suivant une formation spécifique.

Vous m'avez demandé des précisions à ce sujet, monsieur de Bourgoing. Je tiens à souligner, en premier lieu, qu'il s'agit là d'une simple faculté offerte au contrevenant. C'est à lui d'accomplir cette démarche volontaire s'il veut réduire le risque de voir, à terme, son permis annulé.

Ce caractère volontaire de la démarche me paraît essentiel. Il traduit en effet une prise de conscience, qui est le préalable à toute modification de comportement.

Cette formation spécifique sera axée, je l'ai dit, sur un programme de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route.

Nous tirerons, en particulier, tous les enseignements des expériences qui se développent aujourd'hui dans différents départements français, tout particulièrement dans le Lot-et-Garonne.

Dans ce département, en effet, une association organise, en plein accord avec le préfet et le procureur de la République, des stages de trois jours mobilisant des policiers, des gendarmes, des médecins et des psychologues.

Je puis vous assurer, monsieur le sénateur, que je serai extrêmement vigilant sur la qualité des formations mises en place.

J'ai ainsi abordé le problème plus général de la formation des conducteurs. Il est placé au cœur de notre action. Je disais que toute notre politique de sécurité routière avait un objectif pédagogique. Elle s'intéresse donc de très près à l'éducation et à la formation de tous les citoyens de la route.

Comme de nombreux sénateurs l'ont rappelé, particulièrement MM. d'Aillières, Bécart, Bonduel et Sérusclat, tout commence à l'école. M. Lionel Jospin, ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, et moi-même suivons attentivement la réactivation des dispositions prévues dans ce domaine, tant par la loi de 1957 que par les circulaires de 1987.

Dans cet esprit, je me félicite des nombreuses initiatives locales prises par des enseignants attachés à la transmission de nos valeurs républicaines. Le civisme, la prise de conscience que la route est notre bien commun sont le fondement de toute démarche de sécurité routière.

La semaine dernière, j'ai pu constater sur le terrain, à Laval, à Arras, tout l'intérêt de cette instillation dans la vie de chaque jour de nos enfants.

C'est également l'un des axes prioritaires des plans départementaux d'action de sécurité routière qui sont élaborés sur l'initiative des préfets.

Dans la formation des futurs citoyens de la route, la conduite accompagnée, à laquelle vous vous intéressez, monsieur d'Aillières, est l'étape suivante. Elle est fondamentale, parce qu'elle donne l'indispensable expérience de la route aux jeunes conducteurs. J'ai donc, dès mon arrivée au Gouvernement, généralisé à tous les départements français l'apprentissage anticipé de la conduite.

C'est une méthode d'une remarquable efficacité. Sur un échantillon de 20 000 jeunes, le taux de réussite du premier coup au permis de conduire est de 87 p. 100. Il n'est que de 47 p. 100 avec les méthodes traditionnelles, et, surtout, les jeunes conducteurs qui sont passés par cette formation ont six à sept fois moins d'accidents que ceux du même âge qui n'en n'ont pas bénéficié.

Il faut donc populariser cette formule. En 1989, l'Etat a déjà dépensé près de 10 millions de francs pour en assurer la promotion. Les compagnies d'assurances ont participé à cet effort. Cependant, mesdames, messieurs les sénateurs, je souhaite aller plus loin. J'ai demandé que des propositions me soient faites rapidement pour que tous les adolescents, même ceux qui vivent dans des milieux et des quartiers défavorisés, puissent y avoir accès.

S'agissant de formation, j'ai été très intéressé par la proposition de M. Sérusclat. En effet, il faudrait pouvoir donner la possibilité aux automobilistes de s'entraîner, de s'autocontrôler sur des simulateurs.

Chacun sait que la conduite de nombreux professionnels, dans l'aviation comme dans les chemins de fer, a été améliorée grâce à des recyclages. La sécurité des transports y a gagné. Sans doute le problème ne se pose-t-il pas tout à fait de la même manière dans le secteur qui nous intéresse aujourd'hui, tout simplement parce que nous nous trouvons face à 30 millions de conducteurs.

La direction de la sécurité routière, sous la responsabilité de M. Graff, mène cependant des recherches et un prototype fonctionne déjà. Son coût reste élevé : 120 000 francs. Mais l'effort sera poursuivi ; le Gouvernement y veillera.

Vous avez été nombreux, mesdames, messieurs les sénateurs, à aborder le problème des infrastructures.

Sur ce point, je rappellerai que le programme autoroutier, qui a été mis en œuvre avec le plan Méhaignerie et poursuivi par M. Maurice Faure, a été étendu et accéléré ; 4 500 kilomètres d'autoroutes seront construites d'ici à l'an 2000, ce qui représente une moyenne de 300 kilomètres par an.

Le Parlement, dans la loi de finances de 1989, a voté le doublement des crédits pour les « points noirs ». Cependant, la résorption de ces zones dangereuses du réseau géré par l'Etat n'est pas tout, comme le rappelaient MM. Hoeffel et Bécart. C'est pourquoi l'Etat a entrepris une politique d'aménagement d'itinéraires qui vise à rendre plus homogène la perception de la route par les usagers et à privilégier la sécurité sur la fluidité.

Cependant, l'Etat ne gère qu'une partie du réseau, soit 28 000 kilomètres. Il reste les quelque 800 000 kilomètres de voirie répartis pour moitié entre les départements et les communes.

Monsieur Hoeffel, vous qui avez été ministre et avez eu à connaître de l'ensemble de ces problèmes, vous avez fort justement souligné les efforts importants qu'assurent actuellement les collectivités locales dans le domaine des infrastructures de sécurité routière.

Comme vous le savez, l'Etat apporte sa contribution aux efforts des collectivités territoriales par l'intermédiaire des crédits attribués au titre des « objectifs moins 10 p. 100 », qui seront d'ailleurs bientôt reconduits sous une forme nouvelle. Il apporte sa contribution aux petits aménagements de sécurité par l'intermédiaire des crédits déconcentrés attribués aux directions départementales de l'équipement, crédits qui, je le rappelle, ont été portés de 60 millions à 90 millions de francs en 1989, ce qui représente une augmentation de 50 p. 100.

Monsieur Allouche, vous avez abordé le problème de l'éclairage des autoroutes. De nombreuses études, tant en France qu'à l'étranger, ont été menées pour évaluer l'effet de l'éclairage des routes sur la sécurité de nuit.

Une analyse très sérieuse du résultat de ces études montre que ce système est particulièrement valable en zones urbaines et périurbaines. C'est pourquoi le Gouvernement entend s'engager résolument dans cette voie. Je me réjouis que votre région, sous votre impulsion et celle de M. Delebarre, ait commencé par donner l'exemple.

Il faut dire aussi, par souci d'honnêteté intellectuelle et pour assurer une information complète de la représentation nationale, qu'actuellement l'éclairage des autoroutes n'est décidé que lorsque le trafic atteint une certaine densité, soit sur des axes recevant au moins 50 000 véhicules par jour.

Mesdames, messieurs les sénateurs, il nous faut dénoncer un mythe - il y a été fait allusion une fois de plus - celui qui veut que la vitesse ne tue pas, puisque la République fédérale d'Allemagne n'imposerait pas de limitation de vitesse sur ses autoroutes, tout en déplorant moins d'accidents mortels qu'en France.

Il faut dissiper cette légende, en rappelant d'abord que, sur les autoroutes urbaines allemandes, la vitesse est limitée à 100 kilomètres à l'heure. Or, compte tenu des caractéristiques géographiques de ce pays, les autoroutes urbaines écoulent une part de trafic beaucoup plus importante qu'en France.

Seules les autoroutes de rase campagne sont libres de limitation. Mais, dans le nord et dans le centre, en raison de la densité de la circulation, la vitesse est limitée de fait à 110 kilomètres à l'heure environ.

Mesdames, messieurs les sénateurs, « tordons le cou » à cette légende sur la vitesse libre en République fédérale d'Allemagne : il n'y a que dans le sud, en Bavière, que l'on peut rouler à la vitesse que l'on veut. Or, les statistiques dont nous disposons relatives à la sécurité routière - car les Allemands font tout pour que nous ne connaissions pas les vrais chiffres - montrent que, sur cette fraction réduite du réseau autoroutier allemand, la mortalité au kilomètre parcouru est beaucoup plus élevée que partout ailleurs.

Il n'y a par conséquent pas d'exception allemande. Partout où il y a des règles, que ce soient des limitations de vitesse ou le port obligatoire de la ceinture, elles sont toujours beaucoup plus scrupuleusement respectées que chez nous. Voilà pourquoi, mesdames, messieurs les sénateurs, les routes allemandes sont plus sûres que les routes françaises. C'est, là encore, un problème de comportement.

Mais cette absence de limitation sur certaines autoroutes allemandes pose le problème de l'harmonisation européenne de sécurité routière, problème que vous avez évoqué, MM. Hoefel et Bonduel.

Le Gouvernement français considère que l'harmonisation des vitesses sur routes et autoroutes est une priorité. Mais l'harmonisation doit porter sur d'autres points.

C'est pourquoi, pendant la période où nous allons assurer la présidence de la Communauté, nous entendons faire progresser l'harmonisation sur les taux d'alcoolémie et les conditions d'obtention du permis de conduire.

Nous n'oublions pas les véhicules. Le 5 juin dernier, M. Michel Delebarre et moi-même, au conseil des ministres des transports qui s'est tenu à Luxembourg, avons œuvré pour que l'on aboutisse à un accord sur la longueur des semi-remorques.

Nous proposons également à nos partenaires l'adoption de certains dispositifs techniques, comme ceux qui permettent d'alerter le conducteur quand il a oublié de mettre sa ceinture ; tout à l'heure, M. Allouche nous en a rappelé l'utilité.

De même, nous voulons envisager la possibilité de limitations de vitesse pour les poids lourds. Je vous rappelle d'ailleurs qu'a été rendu obligatoire, dès 1984, à la construction, le bridage de la vitesse pour tous les poids lourds neufs.

J'en viens enfin au contrôle technique des véhicules. Plusieurs membres de la Haute Assemblée ont déposé des amendements à ce sujet. La France est en effet l'un des tout derniers pays européens où voitures et camionnettes sont aujourd'hui dispensées de ce contrôle.

Le comité interministériel du 27 octobre 1988 a pris la décision de principe de son instauration. Depuis lors, le travail interministériel a bien progressé. Afin de prendre en compte votre préoccupation, nous avons accéléré la procédure d'études en cours.

Le Gouvernement a donc été en mesure de déposer hier soir un amendement sur ce sujet. Je tiens à vous présenter ses regrets de vous imposer un délai aussi bref pour son examen.

Le principal souci du Gouvernement est de garantir à tous ceux qui possèdent une voiture de plus de cinq ans, un contrôle technique parfaitement impartial. Contrôler est un métier, réparer en est un autre ; la loi doit séparer clairement ces deux fonctions.

Nous avons voulu que l'accès à la profession de contrôleur soit soumis aux mêmes conditions de moralité que l'accès à la fonction publique : le contrôleur ne devra avoir fait l'objet d'aucune des condamnations figurant au bulletin n° 2.

Nous avons souhaité que chaque Français ait un centre de contrôle à une distance raisonnable de chez lui. En ville, dans les métropoles régionales, dans les chefs-lieux de département, c'est facile. Dans ce but, les centres de contrôle pourront se développer soit de matière autonome, soit au sein de réseaux d'importance nationale.

Avec ce texte, nous réalisons - je crois - un grand pas vers l'harmonisation européenne des normes de sécurité routière que vous souhaitez.

Avant de conclure, je voudrais répondre à une interrogation de M. Allouche.

Celui-ci m'a demandé : si le dispositif du permis à points ne donne pas le résultat escompté, que ferons-nous ?

L'examen de la situation dans les pays qui ont adopté ce système montre que le nombre des accidents et leur gravité a diminué. Comme, en général, les mêmes causes produisent les mêmes effets, les Français n'étant pas fondamentalement différents des Britanniques, des Allemands ou autres peuples, nous obtiendrons le même résultat.

Je suis sûr, comme vous l'avez dit monsieur Allouche, que le permis à points sera un signal d'alarme qui permettra de faire reculer la mort sur la route.

En ce qui concerne la vente d'alcool, vous avez raison, il faut mener des campagnes. C'est pourquoi je puis vous annoncer que, en accord avec le ministère de l'intérieur, nous allons interdire la vente des boissons alcoolisées dans les stations-services la nuit.

Je partage votre point de vue, monsieur Huriet : les mots « bouleversement », « douleur » et « souffrance » sont ceux qui illustrent le mieux les conséquences des accidents sur nos routes et autoroutes. Mais le permis à points n'est pas le seul élément d'une politique, même s'il en est un élément important. Quant à l'automatisme des sanctions, oui, elle est nécessaire. Je vous précise d'ailleurs que la suspension du permis de conduire est légale, toute notre jurisprudence est là pour le démontrer.

Cela étant, monsieur Cantegrit, ce n'est pas le Gouvernement qui a souhaité une loi de programmation : c'est la majorité des députés qui, à l'Assemblée nationale, a introduit cette disposition dans le projet de loi. Nous avons en tout cas pris l'engagement - le Gouvernement entend s'y tenir - d'organiser, à l'Assemblée nationale comme au Sénat, un grand débat sur la sécurité routière pour qu'ensemble nous puissions faire le point et avancer.

Certes, monsieur Rufin, nous avons une politique de répression, mais nous avons aussi une politique de prévention, d'information, de formation, de sensibilisation. Il est vrai que d'autres avant nous - en particulier M. Messmer et son gouvernement, en 1972 - ont su prendre des mesures courageuses.

Le permis à points est dans les cartons ministériels depuis dix-sept ans. Les services, les hommes politiques, les professionnels ont pu y réfléchir et en débattre. Si, aujourd'hui, nous pouvons vous le présenter et vous demander d'autoriser sa mise en place, c'est tout simplement parce que l'opinion publique attend qu'ensemble nous prenions les dispositions susceptibles de faire avancer ce terrible dossier.

Monsieur Bataille, oui, le Gouvernement a demandé la procédure d'urgence. Mais si nous voulons que ce projet de loi soit voté rapidement, c'est parce que deux ans c'est bien long ! Or c'est le temps nécessaire pour préparer les recyclages, faire en sorte que, partout, les systèmes soient mis en place et les organismes créés.

Mais vous avez raison, monsieur Bataille : il faut distinguer les petits et les grands excès. Si nous ne le faisons pas, nous ne serions pas logiques et cohérents avec nous-mêmes. En effet, aujourd'hui, sans le permis à points, tout excès de vitesse est passible d'une suspension.

Non, monsieur Guenier, il ne s'agit pas d'une déclaration de guerre aux automobilistes. Notre slogan est plutôt : « Oui à la vie ». Notre objectif est d'interdire la route aux récidivistes. Le président du conseil général de la Sarthe ne me démentira pas, car il se souvient comme moi - comme vous tous - que, le dimanche de la Pentecôte, une famille de onze personnes, qui se promenait tranquillement sur le bord d'une route, a été décimée par un automobiliste récidiviste.

Je crois donc que le projet de permis à points, tel que vous le présente le Gouvernement, est équilibré. Vous comme moi nous voulons agir pour le bien public. C'est pourquoi j'espère avoir entraîné votre conviction.

Mais je voudrais conclure et je le ferai en me félicitant de la richesse du débat que nous avons eu aujourd'hui dans votre Haute Assemblée. Il contribuera, j'en suis convaincu, à faire progresser la prise de conscience de nos concitoyens face à ce douloureux problème de société.

N'en doutons pas, l'opinion publique est en train de bouger. Les Français, dans leur immense majorité, n'acceptent plus l'absurdité humaine et économique de la mort sur la route. Il sont prêts à se mobiliser.

Le dispositif que nous vous présentons avec le Gouvernement, M. Michel Delebarre et moi, s'inscrit pleinement dans le cadre de l'action de prévention que nous menons. Je le répète, nous l'avons voulu clair, simple, pédagogique. Il a sa logique, il a sa cohérence. Elle doit être respectée si nous voulons maintenir sa force de dissuasion. Prenons garde que certains amendements, certains aménagements proposés au cours de cette discussion ne puissent être interprétés par nos compatriotes comme un recul, comme un manque de résolution face au fléau de l'insécurité routière.

Notre projet est équilibré. Si nous voulons véritablement en finir avec la mort sur la route, il faut s'en donner les moyens. Le chemin que nous vous proposons de suivre, le dispositif que vous êtes invité à adopter, a déjà été suivi par tous les pays industriels qui ont obtenu des succès réels en matière de sécurité routière. Nos règles ne sont pas plus sévères.

Enfin, je veux souligner à nouveau avec force que la répression des mauvais comportements n'est pas le seul axe de notre politique de prévention. Nous souhaitons aussi valoriser et promouvoir les bons comportements.

C'est ce que nous allons faire cet été, dans le cadre d'une grande campagne de communication que M. Michel Rocard va lancer dans quelques jours. Son thème marque bien notre objectif : « Faisons la route ensemble ».

Le but de cette campagne est de faire appel à l'esprit civique et à la responsabilité individuelle de tous les conducteurs. Chaque automobiliste sera invité à s'engager par écrit à respecter les règles fondamentales du code de la route.

M. Lucien Neuwirth. Il faut des autoroutes !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. C'est ainsi que chaque conducteur pourra trouver le « pacte de la route » dans les principales stations du réseau Elf-Antar. Il n'aura qu'à remplir, compléter et signer son bulletin d'adhésion. Il participera d'un même mouvement à un grand concours et contribuera à l'amélioration de la sécurité routière par une prise de conscience de tous et de chacun.

Cependant, ce sur quoi je voudrais insister et qui fait l'originalité de cette campagne, c'est qu'elle a été préparée grâce au partenariat. A l'Etat se sont ainsi associés non seulement des groupes privés et publics, un assureur, une compagnie pétrolière, mais aussi et surtout nos deux constructeurs nationaux, Renault et Peugeot-Citroën, qui ont répondu à mon appel et ont accepté de se joindre à nous. Cette participation des constructeurs marque une évolution significative qui reflète celle de l'opinion.

Les Français changent. Des changements sociologiques sont à l'œuvre qui modifient leur rapport à l'automobile. De plus en plus nombreux, ils veulent que nos routes soient pacifiées...

M. Lucien Neuwirth. Soient bonnes !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. ... que les conduites soient maîtrisées. La France ne peut plus rester la lanterne rouge de la sécurité routière en Europe.

Alors, mesdames, messieurs les sénateurs, « faisons la route ensemble ». Donnez au Gouvernement les moyens de conforter ces changements de fond.

M. Lucien Neuwirth. Et des crédits pour les routes !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Non, l'insécurité routière n'est pas une fatalité française. Le mal peut être vaincu. C'est une question de persévérance. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur certaines travées du rassemblement démocratique et européen et de l'union centriste.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Articles additionnels avant l'article 1^{er}

M. le président. Par amendement n° 29, MM. Machet, de Catuelan, Huriet et Guenier proposent d'insérer, avant l'article 1^{er}, un article additionnel ainsi rédigé :

« Lorsqu'un traitement médical comporte des effets sur l'attention du patient, les inscriptions nécessaires sur les conditionnements des médicaments (sur la boîte ainsi que dans la notice) doivent stipuler les conséquences de la consommation d'un tel médicament, notamment la durée pendant laquelle le patient ne doit pas conduire un véhicule automobile après absorption du médicament. »

La parole est à M. Machet.

M. Jacques Machet. Une action importante est menée contre l'alcoolisme, mais certains médicaments sont aussi à l'origine d'accidents.

Il s'agit, par cet amendement, de responsabiliser les conducteurs en les alertant sur les conséquences de l'absorption de certains médicaments, qui entraîne nécessairement une diminution de leur attention.

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

M. Jacques Thyraud, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Cet amendement nous paraît présenter un grand intérêt. La commission s'en rapporte, à son sujet, à la sagesse du Sénat.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement est tout à fait conscient de l'importance de cette question. Une étude est en cours afin d'évaluer l'effet réel des médicaments sur la sécurité routière. Nous engagerons les concertations interministérielles, notamment avec la profession, dès que les résultats de cette étude seront connus.

Dans l'attente de ses conclusions, le Gouvernement estime qu'il est prématuré, aujourd'hui, d'aborder ce point. Des mesures seront prises et des mentions seront inscrites sur les boîtes de médicaments pour alerter les conducteurs. Mais, vous le savez, monsieur Machet, de telles dispositions ressortissent au domaine réglementaire.

M. le président. L'amendement est-il maintenu, monsieur Machet ?

M. Jacques Machet. Dans la mesure où M. le secrétaire d'Etat nous indique que des mentions particulières seront inscrites sur les boîtes de médicaments, j'ai satisfaction et je retire mon amendement, d'autant que j'ai bien conscience que nous ne pouvons, ce soir, aller plus loin dans ce domaine.

M. le président. L'amendement n° 29 est retiré.

Par amendement n° 30, MM. Machet, de Catuelan, Huriet et Guenier proposent d'insérer, avant l'article 1^{er}, un article additionnel ainsi rédigé :

« Une liste départementale des lieux générateurs d'accidents graves de la circulation doit être établie chaque année dans les départements à l'initiative du président du conseil général. Un rapport national sera établi annuellement, indiquant notamment la situation de chaque département et les progrès effectués d'une année sur l'autre.

« Chacun des lieux devra être signalé par un panneau spécifique. »

La parole est à M. Machet.

M. Jacques Machet. L'enquête R.E.A.G.I.R. indique que, pour 47 p. 100 des accidents mortels, un facteur au moins est lié à l'infrastructure. Les collectivités territoriales comme les pouvoirs publics ont leur part de responsabilité dans la résorption des « points noirs ».

L'adoption de cet amendement aurait l'avantage de mettre en concurrence les départements pour qu'ils fassent des efforts supplémentaires en ce domaine.

La signalisation de ces « points noirs » va dans le sens d'une meilleure prévention des automobilistes.

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

M. Jacques Thyraud, rapporteur. La commission a émis un avis favorable. La signalisation des « points noirs » serait, il est vrai, très utile dans chaque département et l'on pourrait imaginer une émulation entre chacun d'eux pour les supprimer.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement s'est engagé à faire établir un rapport sur le suivi, par les services de l'équipement, des questions d'infrastructure mises à jour par les enquêtes R.E.A.G.I.R.

S'agissant des voiries gérées par les collectivités territoriales, il faut en laisser l'initiative aux présidents des conseils généraux et aux maires, sans qu'ils y soient obligés par la loi.

Quant à ajouter des panneaux pour signaler tout particulièrement les « points noirs », je précise que cela ne pourrait que compliquer la signalisation. En effet, ce système a déjà été mis en œuvre dans le passé, mais, au vu de ses mauvais résultats, les services de l'équipement ont procédé au retrait de cette signalisation. L'idée peut donc paraître séduisante *a priori*, mais la pratique a prouvé le contraire.

Telle est la raison pour laquelle le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement n° 30.

M. le président. L'amendement est-il maintenu, monsieur Machet ?

M. Jacques Machet. Je prends acte des déclarations de M. le secrétaire d'Etat sur ce point. Un nombre important de départements le font volontairement, mais on ne peut peut-être pas le leur imposer.

En conséquence, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 30 est retiré.

Articles additionnels avant l'article 1^{er}, après l'article 14 et *in fine*

M. le président. Je suis saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 23, présenté par MM. Allouche et Sérusclat, les membres du groupe socialiste et apparentés, a pour objet d'insérer, après l'article 14, un article additionnel ainsi rédigé :

« A compter du 1^{er} janvier 1990, tous les véhicules de plus de cinq ans d'âge sont soumis à un contrôle technique périodique, tous les trois ans, avec obligation de remise en état des principaux organes de sécurité.

« Ce contrôle est effectué dans des conditions garantissant l'indépendance des fonctions de contrôle par rapport à celles chargées de la réparation. »

Le deuxième, n° 31, déposé par MM. Machet, de Catuelan, Huriet et Guenier, tend à insérer, avant l'article 1^{er}, un article additionnel ainsi rédigé :

« Les véhicules automobiles doivent être soumis à un contrôle technique tous les cinq ans par des centres agréés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

« Les propriétaires doivent effectuer les réparations nécessaires. »

Le troisième, n° 37 rectifié, présenté par le Gouvernement, vise à insérer, à la fin du projet de loi, un article additionnel ainsi rédigé :

« 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. »

La parole est à M. Allouche, pour défendre l'amendement n° 23.

M. Guy Allouche. De nombreux orateurs ont mis l'accent sur l'état des véhicules et sur leur souhait d'établir un contrôle technique pour les véhicules de plus de cinq ans.

M. le secrétaire d'Etat, dans sa réponse, a apporté bon nombre de précisions, et je ne vous cacherai pas que je suis enclin à le rejoindre : il est vrai qu'il faut séparer le réparateur du contrôleur.

Il est exact aussi que, s'il appartient au contrôleur d'établir la liste des réparations à effectuer, il doit également lui revenir d'assurer le contrôle de ces réparations. Cela permettrait d'éviter des abus en matière de réparations.

Sensible à l'argumentation du Gouvernement, que je prends à mon compte, je retire donc mon amendement au profit du sien.

M. le président. L'amendement n° 23 est retiré.

La parole est à M. Machet, pour défendre l'amendement n° 31.

M. Jacques Machet. C'est une disposition de nature préventive, alors que le projet de loi a un caractère purement répressif. Il s'agit de renforcer la sécurité des véhicules par des visites techniques périodiques et de faire effectuer les réparations jugées indispensables. Un projet de directive européenne va dans ce sens.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat, pour défendre l'amendement n° 37 rectifié.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement a accordé la plus grande attention aux amendements relatifs au contrôle technique.

Dès le 27 octobre 1988, nous sommes passés de la déclaration de principe à une prise de décision interministérielle. Mais je conviens que, pour afficher clairement la volonté de la représentation nationale et du Gouvernement, nous pouvons parfaitement inclure dans ce projet de loi un texte qui précise nos intentions.

D'abord, le contrôle technique des voitures et des camionnettes entrera en application dès 1990.

Par ailleurs, la fonction de contrôleur et celle de réparateur doivent être clairement séparées. Nous souhaitons que les choses se fassent progressivement. En effet, si nous sommes favorables à l'installation de réseaux, nous sommes également favorables à l'installation d'artisans, qui auront ainsi la possibilité de participer à cette grande œuvre, car, je vous l'assure, ce n'est pas une mince affaire.

Hier soir, après avoir travaillé avec M. Delebarre et avec les services du ministère, nous avons été en mesure de vous faire parvenir cet amendement très complet qui permet, me semble-t-il, de bien adapter à la France ce que nous voulons faire dans le domaine du contrôle technique des véhicules.

La question méritait d'être étudiée de façon pointue. Nous l'avons fait pour que nous ne soyons pas placés, plus tard, devant des difficultés qu'il serait très difficile, à vous comme à nous, de gérer.

M. le président. L'amendement n° 31 est-il maintenu, monsieur Machet ?

M. Jacques Machet. Nous le retirons, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 31 est retiré. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 37 rectifié ?

M. Jacques Thyraud, rapporteur. Les trois amendements avaient la même inspiration, mais la commission a manifesté une préférence très nette pour l'amendement du Gouvernement, qui est beaucoup plus complet que les deux autres. Ceux-ci étant retirés, la commission donne un avis favorable à l'amendement du Gouvernement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 37 rectifié.

M. Michel d'Aillières. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. d'Aillières.

M. Michel d'Aillières. Je suis favorable à l'amendement du Gouvernement, mais je voudrais demander à M. le secrétaire d'Etat quelques précisions.

En effet, il existe déjà un dispositif analogue pour les véhicules d'occasion. Certains organismes - je pense aux automobiles-clubs, comme celui de l'Ouest, dont je fais partie - ont monté un réseau de sécurité qui procède à ces contrôles. Cependant, à la différence de votre texte - tout au moins, me semble-t-il - certains garagistes en font partie.

Je voudrais savoir si vous avez pris contact avec la chambre syndicale nationale du commerce et de la réparation automobile. En effet, si vous enlevez à certains garagistes, qui sont actuellement habilités à cet effet, le droit de procéder à ces contrôles, je crains que nous n'ayons quelques réactions. D'où ma question : les automobiles-clubs qui assurent actuellement ces opérations de sécurité continueront-ils à être agréés ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, il ne faut pas qu'il y ait le moindre malentendu entre nous.

Je rappelle notre position : il doit y avoir séparation entre les centres de contrôle et les centres de réparation. Aujourd'hui, un certain nombre de centres de contrôle sont en place qui fonctionnent bien, sous le contrôle - si je puis dire - du service des mines.

Nous voulons multiplier ces centres de contrôle, mais - je l'ai dit - sans alourdir les charges financières qui pèsent sur les automobilistes et, de surcroît, sans leur compliquer la vie.

Sans doute avez-vous lu certains articles ou entendu certaines interventions à la radio : les garagistes font un effort de labellisation. Ceux qui contrôleront devront être agréés par le Gouvernement.

M. Michel d'Aillières. Ils ne pourront pas effectuer les réparations ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Non !

M. Michel d'Aillières. A la différence de ce qui se passe aujourd'hui !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Tout à fait ! Si ce n'est, monsieur le sénateur, qu'à l'heure actuelle, lorsque vous faites contrôler votre véhicule acheté d'occasion, vous n'êtes pas obligé de le faire réparer, alors que l'amendement que, je l'espère, vous allez adopter en fait une obligation.

Nous introduisons donc certaines règles de façon à éviter tout dérapage, toute déviation qui seraient préjudiciables aux professionnels, c'est-à-dire aux garagistes, et qui feraient rejeter par l'opinion publique une disposition qui, je le crois, tel que le texte est présenté, recueillera son agrément.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 37 rectifié.

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Emmanuel Hamel. Napoléon a introduit dans notre législation la séparation des ordonnateurs et des comptables ; on pourra dire, plus tard, que Georges Sarre est entré dans l'Histoire en introduisant la séparation des contrôleurs et des réparateurs.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je suis tout à fait d'accord sur l'intention qu'exprime votre amendement. Je le voterai donc.

J'appelle cependant votre attention sur un fait que vous connaissez certainement, mais dont il ne faut pas méconnaître l'importance : cette extension des contrôles va susciter un développement important d'investissements sur l'ensemble du pays.

Or, vous savez qu'un certain nombre de firmes étrangères d'autres pays de la Communauté européenne se pourlèchent les babines à l'idée que, mieux préparées à l'installation et à l'équipement de ces centres de contrôle qui vont se multiplier, elles vont trouver là une occasion de développer, en France, leurs investissements.

Au moment où vous lancez cette politique - que j'approuve - de prévention du risque par l'extension du contrôle et de séparation du contrôleur et du réparateur, il faut donc absolument que, prenant contact avec vos collègues de l'industrie ou d'autres membres du Gouvernement, vous fassiez en sorte que cette disposition tout à fait fondée n'aboutisse, dans un autre domaine, celui du commerce extérieur, à un approfondissement de notre déficit.

Ce serait, en effet, la porte ouverte à une invasion très importante d'équipements étrangers provenant de certains pays que, pour des raisons que vous comprendrez, je ne citerai pas publiquement.

Donc, d'accord sur la politique de prévention, mais à condition que les appels à des équipements nouveaux ne se traduisent pas par des importations trop importantes, qui pèseraient sur notre balance des paiements, et, par voie de conséquence, que l'industrie et la fabrication françaises puissent trouver là un moyen de se développer.

Ainsi vous atteindrez deux objectifs : lutter contre le danger de la route par l'extension de la prévention et, en même temps, créer des emplois qui ne profiteront pas à des étrangers, même si ce sont nos partenaires de la Communauté européenne.

M. Lucien Neuwirth. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Lucien Neuwirth. Cet amendement est intéressant, mais il nous amène à nous poser une question précise - vous me direz qu'on ne prête qu'aux riches !

Je le cite : « 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. » Et plus loin : « Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités de fonctionnement du système de contrôle et en particulier les conditions d'agrément des contrôleurs. »

Avez-vous l'intention de renforcer le service des mines et de créer un corps de contrôleurs qui relèverait de l'autorité de l'Etat ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Hamel, nous nous connaissons bien ; j'ai les mêmes préoccupations que vous. A l'heure actuelle, les centres de contrôle qui existent sont 100 p. 100 français. Même si l'Europe se fait - ce pour quoi je milite, avec d'autres - je me soucie de ce problème. C'est la raison pour laquelle cette rédaction a été le fruit d'un travail interministériel qui a duré tout l'après-midi d'hier, auquel a été associé, bien entendu, le ministre de l'industrie et tous ceux qui avaient à se prononcer sur ce point.

L'importance de cet amendement ne doit pas échapper à la Haute Assemblée. Effectivement, monsieur Neuwirth, cet amendement ne définit que des principes et les dispositions pratiques seront arrêtées par des textes réglementaires. Si j'avais l'intention de développer le corps des mines, je puis vous assurer que le ministre des finances et du budget m'arrêterait bien vite. C'est pourquoi je peux d'ores et déjà vous donner tous les apaisements voulus sur ce point.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 37 rectifié, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré *in fine* du projet de loi.

CHAPITRE I^{er}

Dispositions relatives à la procédure d'amende forfaitaire

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. - I. - Dans le titre de la section 1 du chapitre II *bis* du titre III du livre II du code de procédure pénale, les mots : "au code de la route," sont supprimés.

« II. - Dans le premier alinéa de l'article 529 du code de procédure pénale, les mots : "au code de la route," sont supprimés.

« III. - Dans le chapitre II *bis* du titre III du livre II du code de procédure pénale, il est inséré une section 2 *bis* ainsi rédigée :

« Section 2 *bis*

« Dispositions applicables
à certaines infractions au code de la route

« Art. 529-6. - Pour les contraventions des quatre premières classes au code de la route punies d'une simple peine d'amende, qu'elles entraînent ou non une perte des points affectés au permis de conduire, l'action publique est éteinte par le paiement d'une amende forfaitaire qui est exclusive de l'application des règles de la récidive.

« Toutefois, la procédure de l'amende forfaitaire n'est pas applicable si plusieurs infractions, dont l'une au moins ne peut donner lieu à amende forfaitaire, ont été constatées simultanément.

« Art. 529-7. - Pour les contraventions au code de la route des deuxième, troisième et quatrième classes prévues par l'article 529-6, à l'exception de celles relatives au stationnement, l'amende forfaitaire est minorée si le contrevenant en règle le montant dans les conditions prévues par l'article 529-8.

« Art. 529-8. - Le montant de l'amende forfaitaire minorée peut être acquitté soit entre les mains de l'agent verbalisateur au moment de la constatation de l'infraction, soit dans un délai de trois jours à compter de la constatation de l'infraction ou, si cet avis est ultérieurement envoyé à l'intéressé, dans les sept jours qui suivent cet envoi.

« En cas de non-paiement de l'amende forfaitaire minorée dans les conditions prévues ci-dessus, le contrevenant est redevable de l'amende forfaitaire.

« Art. 529-9. - L'amende forfaitaire doit être versée avant l'expiration de la période de trente jours qui suit la constatation de l'infraction ou l'envoi de l'avis de contravention.

« Les dispositions de l'article 529-2 relatives à la requête aux fins d'exonération et à la majoration de plein droit sont applicables. »

Par amendement n° 25, MM. Bécart, Pagès et Minetti, Mmes Beaudeau et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer cet article.
La parole est à M. Bécart.

M. Jean-Luc Bécart. L'article 1^{er} introduit dans le code de procédure pénale des mesures, selon nous, injustes. En effet, les amendes ou les peines peuvent varier dans les limites légales selon l'appréciation du tribunal. Mais ce projet de loi introduit une variation en fonction de la date à laquelle est payée l'amende.

D'une part, c'est une incitation, si le conducteur considère qu'il n'a pas commis l'infraction, à ne pas contester la contravention infligée. D'autre part, je le répète - cette notion est importante pour nous - il s'agit d'une discrimination par l'argent contraire à l'égalité devant la loi. En effet, les plus fortunés pourront payer tout de suite et dépenseront moins d'argent puisque la ristourne sera de l'ordre de 30 p. 100 si l'amende est versée dans les soixante-douze heures. Les moins fortunés, eux, auront des difficultés à rassembler l'argent nécessaire et devront certainement payer davantage puisque le délai de soixante-douze heures sera dépassé.

Enfin, en ce qui concerne le retrait des points du permis de conduire, certains seront favorisés, d'autres le seront moins.

L'argument de M. le secrétaire d'Etat selon lequel le contrevenant prendra tout de suite conscience de l'infraction commise ne me semble pas juste. En effet, ce n'est pas parce que l'on acquitte une amende que l'on est conscient de la faute commise.

La personne qui n'a pas les moyens de payer tout de suite l'amende ne prendrait-elle pas davantage conscience de sa faute ? De surcroît, la personne qui n'a pas les moyens d'acquitter tout de suite son amende ne les aura pas davantage dans les soixante-douze heures qui suivront.

On pourrait multiplier indéfiniment ce genre de propositions car nous abordons ici le type même du faux débat. Ce n'est pas en instituant une telle mesure que l'on va pour autant régler le problème de la sécurité.

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

M. Jacques Thyraud, rapporteur. La commission considère que le système de l'amende est judicieux. Elle déplore d'ailleurs que ce système, qui résulte d'une décision prise par le Parlement en 1985, n'ait pas été mis en œuvre plus tôt, à l'exception d'une expérience qui a lieu actuellement dans quatre ou cinq départements. Elle est donc défavorable à cet amendement.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement se range à l'avis de la commission.

Monsieur Bécart, je ne comprends vraiment pas. Je suis, comme beaucoup d'entre vous, père de famille. « On n'aura pas l'argent trois jours plus tard », dites-vous. Voire ! Si on ne dispose pas du moindre centime, effectivement, soixante-douze heures plus tard on n'aura pas l'argent nécessaire.

Mais je vous le rappelle, notre texte vise à faire de la pédagogie. Prenons le cas d'un jeune âgé de dix-neuf ans qui, avec le véhicule que lui a prêté son père, commet une infraction. Il est arrêté par la police et il doit payer immédiatement une amende. Une expérience est en cours dans plusieurs départements et nous modifierons peut-être le système au vu des résultats. Si le jeune est obligé de dire à ses parents qu'il a été arrêté par la police, qu'il n'a pas pu payer tout de suite l'amende qui lui a été infligée car il n'avait pas assez d'argent sur lui et qu'il doit aller au commissariat ou à la gendarmerie, la leçon sera bonne !

Il faut bien savoir que sur les 10 000 personnes qui sont tuées chaque année - citer ce chiffre, c'est déjà faire preuve d'optimisme - 2 500 ont entre dix-huit et vingt-quatre ans. Ce dispositif permettra une prise de conscience plus grande. De surcroît, disons-le entre nous, cela évite toute intervention, cela aide tout le monde à faire preuve de plus de civisme. Je puis vous dire que, riche ou pauvre, on doit respecter le code de la route, car tout le monde doit pouvoir vivre !

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 25.

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Emmanuel Hamel. Nous voulons la pédagogie, le parti communiste veut la démagogie ! (*M. Bécart rit.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'amendement n° 25, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

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

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Article 2

M. le président. « Art. 2. - L'article 530-3 du code de procédure pénale est ainsi rédigé :

« Art. 530-3. - Un décret en Conseil d'Etat fixe le montant des amendes et indemnités forfaitaires, des amendes forfaitaires minorées et des amendes forfaitaires majorées ainsi que des frais de constitution de dossier et précise les modalités d'application du présent chapitre, en déterminant notamment les conditions dans lesquelles les agents habilités à constater les infractions sont assermentés et perçoivent le montant des amendes forfaitaires et celui des transactions. »

Par amendement n° 26, MM. Bécart, Pagès et Minetti, Mmes Beaudeau et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer cet article. La parole est à M. Bécart.

M. Jean-Luc Bécart. Les explications relatives à cet amendement rejoignent celles qui ont été exposées pour l'amendement n° 25.

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

M. Jacques Thyraud, rapporteur. Défavorable.

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

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 26, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

Articles 3 à 5, 5 bis et 6 à 9

M. le président. « Art. 3. - Au début de l'article L. 26 du code de la route, les mots : " Sauf cas de versement d'une amende forfaitaire de police de la circulation ", sont remplacés par les mots : " Sauf cas de versement immédiat d'une amende forfaitaire ou d'une amende forfaitaire minorée, lorsqu'elles sont respectivement applicables ". » - (Adopté.)

« Art. 4. - Dans le troisième alinéa de l'article L. 27-4 du code de la route, les mots : " L. 27-1, troisième alinéa " sont remplacés par les mots : " 530 du code de procédure pénale ". » - (Adopté.)

CHAPITRE II

Dispositions relatives

à l'augmentation du taux de certaines amendes de police

« Art. 5. - L'article 466 du code pénal est ainsi rédigé :

« Art. 466. - L'amende pour contravention de police ne pourra ni être inférieure à 30 F ni excéder 12 000 F. » - (Adopté.)

« Art. 5 bis. - Le montant de l'amende en matière de contraventions de police est le suivant :

« 1° 6 000 F au plus pour les contraventions de la cinquième classe, montant qui peut être porté à 12 000 F en cas de récidive, lorsque le règlement la prévoit ;

« 2° 3 000 F au plus pour les contraventions de la quatrième classe ;

« 3° 1 300 F au plus pour les contraventions de la troisième classe ;

« 4° 600 F au plus pour les contraventions de la deuxième classe ;

« 5° 250 F au plus pour les contraventions de la première classe. » - (Adopté.)

« Art. 6. - Dans tous les textes législatifs postérieurs à l'entrée en vigueur de la Constitution et fixant des amendes en matière de contravention de police :

« 1° Lorsque le maximum de l'amende est inférieur ou égal à 20 F, le taux de cette amende est désormais de 30 F à 250 F ;

« 2° Lorsque le maximum de l'amende est compris entre 20 F et 40 F, le taux de cette amende est désormais de 250 F à 600 F ;

« 3° Lorsque le maximum de l'amende est compris entre 40 F et 60 F, le taux de cette amende est désormais de 600 F à 1 300 F ;

« 4° Lorsque le maximum de l'amende est compris entre 60 F et 2 500 F, le taux de cette amende est désormais de 1 300 F à 3 000 F ;

« 5° Lorsque le maximum de l'amende est supérieur à 2 500 F et inférieur ou égal à 5 000 F, le taux de cette amende est désormais de 3 000 F à 6 000 F ;

« Lorsque le maximum de l'amende est supérieur à 5 000 F, le taux de cette amende est désormais de 6 000 F à 12 000 F. » - (Adopté.)

« Art. 7. - Dans les dispositions législatives du code pénal et du code de procédure pénale qui fixent des règles en fonction de montants d'amendes encourues pour des contraventions de police ainsi que dans tous les textes législatifs postérieurs à l'entrée en vigueur de la Constitution, fixant des règles de même nature, les sommes : " 2 500 F ", " 5 000 F " et " 10 000 F ", sont respectivement remplacées par les sommes : " 3 000 F ", " 6 000 F " et " 12 000 F ". » - (Adopté.)

« Art. 8. - Lorsqu'une contravention est transformée en délit en raison de l'existence de la récidive ou de circonstances aggravantes, le taux de l'amende est désormais de 6 000 F à 15 000 F. » - (Adopté.)

« Art. 9. - Dans l'article 381 du code de procédure pénale, la somme : " 10 000 F " est remplacée par la somme : " 12 000 F ". » - (Adopté.)

Article additionnel avant l'article 10

M. le président. Par amendement n° 2, M. Jacques Thyraud, au nom de la commission, propose d'insérer, avant l'article 10, un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article L. 1^{er} du code de la route est complété par un paragraphe additionnel ainsi rédigé :

« V. - Tout conducteur qui aura dépassé de plus d'un tiers le maximum de la vitesse autorisée par les règlements sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 20 000 F à 100 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Thyraud, rapporteur. La commission des lois a cru de son devoir d'établir un amendement qui complète l'échelle des peines en matière d'excès de vitesse. Le code de la route ne contient pas de délit en ce qui concerne l'excès de vitesse. Pourtant, cela a été évoqué par plusieurs orateurs, la vitesse est l'origine de nombreux accidents et, lorsqu'elle ne l'est pas, elle aggrave leurs conséquences.

Nombre d'intervenants ont fait valoir qu'il était fréquent de commettre de petits excès de vitesse. Aujourd'hui, le confort des véhicules est tel que l'on ne se rend pas toujours compte de la vitesse à laquelle on roule. Ainsi, on peut allégrement dépasser de dix ou quinze kilomètres à l'heure certaines limitations.

Mais, il est des circonstances où l'excès de vitesse est coupable, lorsque le conducteur sait pertinemment qu'il dépasse dans des proportions importantes la vitesse autorisée.

Telles sont les raisons pour lesquelles la commission des lois a prévu des sanctions qui peuvent paraître importantes lorsque les vitesses autorisées - elles varient selon les circonstances, les voies fréquentées, la nature des véhicules conduits, les vitesses n'étant pas les mêmes pour les voitures de tourisme et pour les camions - seraient dépassées d'un tiers. Il y aurait alors possibilité d'être condamné à une peine de prison et à une amende importante, ce qui ressortit à la définition des délits.

Mais il va de soi que les tribunaux peuvent toujours faire bénéficier le contrevenant de circonstances atténuantes. Aussi, il ne faut pas être effrayé par l'énoncé des condamnations prévues dans cet amendement car elles ne seraient appliquées uniquement dans des cas exceptionnels.

Est-il normal de rouler à deux cents kilomètres à l'heure sur une autoroute et à cent-vingt kilomètres à l'heure sur une route départementale qui comporte des virages ? Il appartient au Sénat de prendre ses responsabilités dans ce domaine. J'ai constaté avec plaisir, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous étions au moins d'accord, la commission des lois et vous, sur ce point.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Nous sommes intimement d'accord sur le danger que représente la vitesse. Toute vitesse excessive doit être condamnée.

Nous sommes donc d'accord sur le fond. Mais, monsieur le rapporteur, je voudrais attirer l'attention du Sénat sur la lourdeur de la sanction que vous proposez. Vous invitez vos collègues à prévoir une amende pour ceux qui roulent à cent-vingts kilomètres à l'heure sur une route et à cent soixante-dix kilomètres à l'heure sur une autoroute. Actuellement, beaucoup de personnes seraient concernées. Je le déplore. Mais c'est ainsi.

M. Jacques Thyraud, rapporteur. Voulez-vous que cela change, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Oui ! Mais je souhaite que les décisions que nous prendrons ensemble soient réellement comprises et par conséquent appliquées. Passer de 20 000 francs à 100 000 francs, c'est-à-dire 10 millions de centimes, très honnêtement, c'est lourd ! C'est pourquoi le Gouvernement, tout en rejoignant totalement les préoccupations de la commission des lois quant à la lutte contre la vitesse, considère que le montant de l'amende est trop élevé. C'est la raison pour laquelle il est défavorable à cet amendement.

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

M. Lucien Neuwirth. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Lucien Neuwirth. Si je comprends bien cet amendement, de la même façon qu'il y a des péchés véniels et des péchés mortels, il y aura deux sortes de répression, selon que le dépassement de la vitesse sera ou non important !

Or, à partir du moment où l'on a fixé des limites de vitesse avec un seuil de tolérance de 10 p. 100, qu'on ait une R 5 ou une Ferrari, cela revient au même.

M. Louis de Catuelan. Exactement !

M. Lucien Neuwirth. Ou alors il va falloir demander à Renault, à Peugeot ou à Citroën d'arrêter la fabrication de certaines grosses cylindrées, notamment la XM. Or, il est parfois plus dangereux - comme je l'ai vécu moi-même - d'avoir un petit incident avec une 2 CV, qui, dans une descente, peut dépasser 120 kilomètres à l'heure, qu'avec une voiture bien équipée et dotée d'un bon système de freinage !

Par conséquent, je me demande si l'on peut aller aussi loin dans la distinction de ces dépassements de vitesse véniels et capitaux, surtout si l'on tient compte de la cylindrée du véhicule en question.

En effet, ou bien on fixe des règles valables pour tous les citoyens, quels qu'ils soient, ou on fixe des règles différentes, mais cela me paraît dangereux pour l'application de la loi.

M. Michel d'Aillières. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. d'Aillières.

M. Michel d'Aillières. Je rejoindrai à la fois le Gouvernement et notre collègue M. Neuwirth : cet amendement, quelque honorable que soit l'intention de la commission, ne me paraît pas raisonnable. D'ailleurs, si j'avais le pouvoir de le faire, je dirais que l'article 40 de la Constitution est certainement applicable, car son adoption obligerait le Gouvernement à construire un nombre extraordinaire de places de prison !

On a évoqué le seuil de 170 kilomètres à l'heure sur les autoroutes et celui de 120 kilomètres à l'heure sur les routes ordinaires. Mais n'oublions pas les dépassements de vitesse dans ce qui est considéré comme une agglomération. Ainsi, je suis maire d'une petite commune dont la rue principale est en pente et je suis certain que trois automobilistes sur quatre descendent cette rue à 80 kilomètres à l'heure. S'il fallait infliger trois mois de prison à tous ces conducteurs, cela représenterait un travail considérable pour les services de police ; ce serait, en fait, absolument impossible.

Donc, tout en reconnaissant la bonne foi des auteurs de l'amendement, je ne le voterai pas, pour les raisons que je viens d'indiquer.

M. Louis de Catuelan. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. de Catuelan.

M. Louis de Catuelan. Les deux précédents orateurs ont parfaitement exprimé ce que je souhaitais dire moi-même.

Il est, en effet, un peu ridicule de considérer qu'une 2 CV roulant à 100 kilomètres à l'heure est moins dangereuse qu'une Renault 25 circulant à 120 kilomètres à l'heure.

Par ailleurs, s'il est certain que la vitesse excessive est une faute grave, ne pensez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'un automobiliste qui roule à 60 kilomètres à l'heure sur la

voie de gauche d'une autoroute est dangereux, lui aussi ? En effet, il provoque souvent des dépassements à droite, qui sont à l'origine de nombreux accidents.

M. Jacques Thyraud, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Jacques Thyraud, rapporteur. Mon ami M. Michel d'Aillières a reconnu la bonne foi de la commission des lois. Il aurait dû aussi saluer son courage, car il n'était pas facile de défendre un tel amendement, d'autant que je n'ai pas obtenu le soutien que j'attendais du Gouvernement !

La commission des lois a eu le sentiment qu'il fallait au moins provoquer un débat sur la vitesse. En effet, lorsqu'on lit le rapport Giraudet, on s'aperçoit que « si la moitié des conducteurs estiment que la vitesse est dangereuse, seuls 17 p. 100 des Français admettent que les excès de vitesse fassent l'objet d'une infraction sévère ». Je m'aperçois que ce pourcentage est encore plus faible au sein du Sénat !

Les termes de l'amendement ont pu surprendre quelques-uns. Effectivement, les peines prévues sont importantes, mais, si l'on voulait créer un délit, on était obligé d'aller jusque-là. En outre, l'énoncé devait être suffisamment spectaculaire pour produire quelques effets et pour que les conducteurs de voitures puissantes, qui croient maîtriser la vitesse et qui pensent pouvoir arrêter sur le champ leur véhicule, sans tenir compte du temps de réaction - une analyse psychologique fort intéressante est faite à la page 8 du rapport - aient aussi conscience qu'ils peuvent être des dangers publics.

Certaines vitesses sont excessives. On s'en aperçoit quand on roule sur une autoroute à 140 kilomètres à l'heure - c'est-à-dire en dépassant la vitesse autorisée - et que l'on est doublé par de véritables bolides que l'on voit à peine passer ! Il suffirait qu'une voiture déboîte brusquement pour que l'accident se produise. Les autoroutes sont pourtant infiniment plus sûres que ne le sont les routes départementales à deux voies.

Je n'ai pas qualité pour retirer l'amendement qui a été adopté par la commission des lois. Donc, bien que j'aie peu d'illusion sur son sort, je le maintiens.

M. Josselin de Rohan. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. de Rohan.

M. Josselin de Rohan. Je voudrais dire à M. le rapporteur que le mieux est l'ennemi du bien.

Il faut savoir que nombre des excès de vitesses sont commis par des conducteurs ayant des revenus modestes. En élevant le quantum de l'amende au niveau que vous proposez, vous allez établir des discriminations assez sérieuses entre ceux, très peu nombreux d'ailleurs, qui pourront payer ce qu'on leur demande - ce sont ceux qui possèdent de très grosses cylindrées, très puissantes et très coûteuses - et ceux qui ont des voitures plus modestes, des revenus moins importants, et qui ne pourront que très difficilement payer.

Que se passera-t-il alors ? Les forces de l'ordre chargées d'exécuter les belles mesures que nous adoptons dans l'enthousiasme ne sanctionneront pas. En effet, dans nos cantons ruraux, les gendarmes connaissent très bien ceux qui commettent les infractions. Ils sauront que certains d'entre eux ne pourront pas payer les sommes qui leur seront demandées et, dans ce cas, ils ne séviront pas.

Vous voyez, monsieur le rapporteur, que nos belles intentions ne se traduiront pas dans la pratique.

M. Stéphane Bonduel. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Stéphane Bonduel. Monsieur le président, mes chers collègues, je regrette vivement que cet amendement ne puisse être admis en l'état, car le courage de la commission des lois doit être reconnu.

Lequel d'entre nous, sur l'autoroute, n'a pas été impérativement invité à quitter la voie de dépassement par le conducteur d'un véhicule qui, fonçant à 220 kilomètres à l'heure, lui faisait, de loin, des appels de phare lui signifiant : « Sors-toi de là que je m'y mette ! » ?

Le comportement de ces conducteurs, qui s'imaginent que l'autoroute est à eux et qu'ils sont les seuls à pouvoir l'utiliser à des vitesses qui leur conviennent, doit être à mon avis

sanctionné. Je regrette simplement que les peines prévues soient d'une telle intensité qu'elles soient difficilement acceptables.

Puisque l'urgence est déclarée sur ce texte, je souhaite que la commission mixte paritaire arrive à un consensus en la matière.

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Emmanuel Hamel. M. de Rohan, se référant à son département, nous a dit que, parfois, les gendarmes, qui connaissent bien la population qu'ils ont pour mission d'éduquer et de sanctionner, n'appliqueront pas les pénalités si elles sont trop lourdes.

Je vous signale que, dans le département du Rhône, ont été menées quelques expériences très heureuses qu'il serait de l'intérêt public de développer dans le pays tout entier.

Il arrive, certaines nuits, que l'on soit arrêté par des brigades de gendarmerie qui opèrent sur un territoire qui n'est pas celui qui leur est habituellement confié. Donc, que vous soyez conseiller général, député, sénateur, instituteur, curé ou président de tel parti, vous n'êtes pas connu ! Vous avez commis une infraction et vous êtes durement sanctionné. Le lendemain, ça se sait dans tout le canton et, le samedi ou le dimanche suivant, on se méfie ! C'est une excellente prévention.

Je souhaite donc que, en collaboration avec M. le ministre de la défense, puisque c'est de lui que dépend la gendarmerie, se multiplient ces opérations. Les gendarmes ne vous connaissant pas, peu importe votre statut social ou l'état de vos finances : vous êtes sanctionné parce que vous avez commis une faute.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2, repoussé par le Gouvernement.

M. Stéphane Bonduel. Je m'abstiens.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, je vous indique qu'il est une heure trente et qu'il nous reste trente et un amendements à examiner, dont une quinzaine sont difficiles. Si nous poursuivons nos travaux, nous devons siéger jusqu'à cinq heures du matin.

M. Philippe de Bourgoing. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Bourgoing.

M. Philippe de Bourgoing. Comme vous venez de l'indiquer, monsieur le président, certains amendements présentent des difficultés et feront l'objet de discussions importantes. Celui que nous venons d'examiner n'était pas de ceux-là et, pourtant, nombreuses ont été les interventions. Elles auraient pu être plus nombreuses encore, car certains d'entre nous auraient volontiers expliqué leur vote et s'en sont abstenus.

Par conséquent, je pense qu'il est raisonnable de renvoyer la suite de la discussion à demain matin, plutôt que de poursuivre très tard dans la nuit.

Certains ont indiqué qu'ils auraient préféré que cette discussion importante intervienne à tête reposée, lors d'un grand débat qui a été demandé par l'Assemblée nationale. Ce serait aller dans ce sens que de renvoyer la discussion à demain matin, dans la sérénité.

M. le président. Je vous signale simplement, monsieur de Bourgoing, qu'aucune séance n'est prévue demain matin.

M. Lucien Neuwirth. Je demande la parole.

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

M. Lucien Neuwirth. Monsieur le président, l'urgence étant déclarée sur ce texte, je ne vois pas comment nous pouvons procéder. Je ne voudrais pas que le renvoi de la discussion apparaisse comme un enterrement du débat.

M. le président. Monsieur Neuwirth, ce n'est pas à un grand parlementaire comme vous que je vais apprendre ce qu'est l'urgence. Elle signifie simplement que, à partir du moment où le Gouvernement inscrit un texte à l'ordre du jour, il sera discuté. Or, ce projet de loi est déjà inscrit à l'ordre du jour de demain soir.

M. Guy Allouche. Je demande la parole.

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

M. Guy Allouche. Monsieur le président, je sais bien qu'il est une heure trente, mais ce qui m'inquiète, c'est que nous ne reprendrons cette discussion que tard demain soir.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. A vingt-deux heures !

M. Guy Allouche. Cela va poser des problèmes à certains d'entre nous. Je pense donc que si nous faisons un effort, nous pourrions achever l'examen de ce texte en une heure et demie. *(Murmures.)*

M. le président. Entre nous, il ne faut pas se cacher la vérité : si nous continuons - moi, je suis tout à fait d'accord pour le faire - nous n'aurons pas terminé avant quatre heures et demie !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement est à la disposition du Sénat !

M. le président. Je le savais, monsieur le ministre.

M. Daniel Hoeffel. Je pense que, chaque fois qu'il est possible, mieux vaut travailler de jour que de persévérer la nuit.

M. Emmanuel Hamel. C'est la sagesse alsacienne !

M. le président. Malheureusement, demain aussi, nous examinerons ce texte de nuit.

M. Philippe de Bourgoing. Ce n'est vraiment pas possible demain matin ?

M. le président. Non, aucune séance n'est prévue !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Personnellement, je puis être là demain matin.

M. le président. Il est impossible de siéger demain matin, je le répète, monsieur le secrétaire d'Etat.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la proposition tendant à poursuivre nos travaux.

(La proposition n'est pas adoptée.)

M. le président. La suite de ce débat est donc renvoyée à demain soir.

11

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à la prévention des mauvais traitements à l'égard des mineurs et à la protection de l'enfance.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 385, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales. *(Assentiment.)*

12

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE

M. le président. J'ai reçu de M. Georges Lombard une proposition de loi organique tendant à instituer une incompatibilité entre le mandat parlementaire et celui de représentant à l'Assemblée des Communautés européennes.

La proposition de loi organique sera imprimée sous le numéro 384, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. *(Assentiment.)*

13

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Hubert Haenel un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur la proposition de loi constitutionnelle de M. Jacques Larché tendant à donner aux modalités de représentation des collectivités territoriales de la République le caractère de loi organique relative au Sénat (n° 20, 1986-1987).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 379 et distribué.

J'ai reçu de M. Hubert Haenel un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le projet de loi portant diverses mesures relatives aux assurances (n° 234, 1988-1989).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 381 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Arthuis un rapport fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan sur le projet de loi 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° 281, 1988-1989).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 382 et distribué.

14

DÉPÔT D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Paul Girod un avis présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le projet de loi 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° 281, 1988-1989).

L'avis sera imprimé sous le numéro 380 et distribué.

J'ai reçu de M. Roland du Luart un avis présenté au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur le projet de loi 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° 281, 1988-1989).

L'avis sera imprimé sous le numéro 383 et distribué.

15

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, jeudi 15 juin 1989, à quinze heures et le soir :

1. - Discussion en deuxième lecture du projet de loi (n° 348, 1988-1989), adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif au code de la voirie routière (partie législative).

Rapport (n° 368, 1988-1989) de M. Jacques Bellanger fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

2. - Discussion du projet de loi (n° 296, 1988-1989) autorisant la ratification d'un protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'avia-

tion civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971.

Rapport (n° 373, 1988-1989) de M. Michel Crucis fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

3. - Discussion du projet de loi (n° 299, 1988-1989) tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien, et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile.

Rapport (n° 367, 1988-1989) de M. Henri de Raincourt fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

Avis (n° 358, 1988-1989) de M. Paul Masson fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

4. - Suite de la discussion du projet de loi (n° 302, 1988-1989), adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions. (Rapport n° 372) [1988-1989] de M. Jacques Thyraud fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.

Délai limite pour le dépôt des amendements

Conformément à la décision prise le mercredi 7 juin 1989 par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements à tous les projets et propositions de loi prévus jusqu'à la fin de la session, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels est déterminé un délai limite spécifique, est fixé, dans chaque cas, à la veille du jour où commence la discussion, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 15 juin 1989, à une heure trente).

*Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
JEAN LEGRAND*

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT
(Application des articles 76 et 78 du Règlement)

Perspectives du commerce extérieur français

94. - 14 juin 1989. - **M. Christian Poncelet** appelle l'attention de **M. le ministre du commerce extérieur** sur les perspectives inquiétantes de l'évolution récente du commerce extérieur français. Après les mauvais résultats de 1988 et la passagère amélioration des mois de février et mars 1989, il lui demande si le déficit de 3,8 milliards de francs du mois d'avril, au-delà de la hausse des prix des produits pétroliers et de la remontée du dollar, n'illustre pas la grave insuffisance de nos exportations industrielles civiles qui accusent un déficit cumulé de 23,5 milliards de francs depuis le début de 1989. Compte tenu du caractère préoccupant de ces résultats, il lui demande s'il n'y a pas lieu de s'interroger sur l'efficacité du plan du Gouvernement adopté en janvier dernier en faveur des exportations et s'il ne convient pas d'ores et déjà de le compléter par d'autres mesures destinées à rééquilibrer notre solde industriel.