

# SÉNAT

## 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

42<sup>e</sup> SÉANCE

**Séance du jeudi 15 juin 1989**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTICE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

#### 1. Procès-verbal (p. 1569).

MM. Philippe de Bourgoing, le président.

#### 2. Conférence des présidents (p. 1569).

#### 3. Code de la voirie routière. - Adoption d'un projet de loi en deuxième lecture. (p. 1571).

Discussion générale : MM. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer ; Jacques Bellanger, rapporteur de la commission des affaires économiques.

Clôture de la discussion générale.

Article 1<sup>er</sup> et code de la voirie routière (p. 1572)

Amendements n<sup>os</sup> 2 du Gouvernement et 3 de M. Louis de Catuelan. - MM. le ministre, Louis de Catuelan, le rapporteur. - Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 3 ; rejet de l'amendement n<sup>o</sup> 2.

Amendement n<sup>o</sup> 1 de la commission. - MM. le rapporteur, le ministre, Louis de Catuelan. - Retrait.

Adoption de l'article et du code de la voirie routière annexé.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

#### 4. Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports. - Adoption d'un projet de loi (p. 1575).

Discussion générale : MM. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer ; Michel Crucis, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

Clôture de la discussion générale.

Adoption de l'article unique du projet de loi.

#### 5. Sécurité des aéroports et du transport aérien. - Adoption d'un projet de loi (p. 1577).

Discussion générale : MM. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer ; Henri de Raincourt, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Paul Masson, rapporteur pour avis de la commission des lois ; Mme Hélène Luc, MM. Robert Laucournet, Ernest de Cartigny, Louis Perrein.

Clôture de la discussion générale.

Article 1<sup>er</sup> (p. 1589)

Amendement n<sup>o</sup> 5 de la commission. - MM. le rapporteur, Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 (p. 1590)

Amendement n<sup>o</sup> 6 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Robert Laucournet. - Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 21 de M. Ernest Cartigny. - MM. Ernest Cartigny, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Robert Laucournet, Marcel Rudloff. - Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 24 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. Jean-Luc Bécart, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 7 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 25 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. Jean-Luc Bécart, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendements n<sup>os</sup> 26 de M. Jean-Luc Bécart et 8 de la commission. - MM. Robert Vizet, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 8 ; adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 26.

Amendement n<sup>o</sup> 9 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 27 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. Robert Vizet, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 (p. 1592)

Amendement n<sup>o</sup> 22 de M. Ernest Cartigny. - MM. Ernest Cartigny, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendements n<sup>os</sup> 10 et 11 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 4 (p. 1593)

M. le rapporteur pour avis.

Amendement n<sup>o</sup> 23 de M. Ernest Cartigny. - MM. Ernest Cartigny, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Marcel Rudloff. - Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 12 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 5. - Adoption (p. 1594)

Article 6 (p. 1594)

Amendement n° 13 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption de l'amendement constituant l'article modifié.

Articles 7 et 8. - Adoption (p. 1594)

Article 9 (p. 1595)

Amendement n° 28 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. Jean-Luc Bécart, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article.

Article 10 (p. 1595)

Amendement n° 29 de M. Jean-Luc Bécart. - M. Jean-Luc Bécart. - Retrait.

Amendements nos 14 de la commission et 30 rectifié de M. Jean-Luc Bécart. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Retrait de l'amendement n° 30 rectifié ; adoption de l'amendement n° 14.

Amendement n° 15 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 11. - Adoption (p. 1596)

Article 12 (p. 1596)

Amendement n° 16 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 1 de M. Paul Masson, rapporteur pour avis. - MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

\*

Article 13 (p. 1596)

Amendement n° 2 de M. Paul Masson, rapporteur pour avis. - M. le rapporteur pour avis. - Adoption.

Amendements nos 17 et 18 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 14 (p. 1597)

Amendements nos 31 de M. Jean-Luc Bécart, 3 de M. Paul Masson, rapporteur pour avis, 19 de la commission et 20 rectifié *bis* du Gouvernement. - MM. Jean-Luc Bécart, le rapporteur pour avis, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Marcel Rudloff. - Rejet de l'amendement n° 31 ; adoption des amendements nos 3, 19 et 20 rectifié *bis*.

Adoption de l'article modifié.

Article 15. - Adoption (p. 1599)

Article 16 (p. 1599)

Amendement n° 32 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. Robert Vizet, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article.

Article 17 (p. 1600)

Amendement n° 33 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. Robert Vizet, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article.

Article 18 (p. 1600)

Amendements nos 4 de M. Paul Masson, rapporteur pour avis, et 34 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. le rapporteur pour avis, Jean-Luc Bécart, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption des deux amendements identiques supprimant l'article.

Articles 19 à 21. - Adoption (p. 1601)

Vote sur l'ensemble (p. 1601)

M. Robert Vizet.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

## 6. Communication du Gouvernement (p. 1602).

*Suspension et reprise de la séance* (p. 1602)

## PRÉSIDENT DE M. ETIENNE DAILLY

## 7. Communication du Gouvernement (p. 1602).

## 8. Sécurité routière. - Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 1602).

Article 10 (p. 1602)

Article L. 11 du code de la route (p. 1602)

Amendement n° 3 de la commission, sous-amendement nos 38 de M. Jean-Pierre Tizon et 17 rectifié de M. Jean-Paul Bataille ; amendement n° 32 de M. Louis Jung. - MM. Jacques Thyraud, rapporteur de la commission des lois ; Jean-Pierre Tizon, 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 ; Louis Jung, Jean-Paul Bataille, Guy Allouche, Henri de Raincourt. - Retrait de l'amendement n° 32 ; rejet du sous-amendement n° 17 rectifié ; adoption du sous-amendement n° 38 et de l'amendement n° 3 modifié constituant l'article du code.

Article L. 11-1 du code de la route (p. 1606)

Amendement n° 4 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Jacques Delong, Lucien Neuwirth, Marcel Rudloff. - Adoption au scrutin public.

Adoption de l'article du code, modifié.

Article L. 11-2 du code de la route (p. 1609)

Amendements nos 5 de la commission, 33 de M. Louis Jung et 18 de M. Jean-Paul Bataille. - MM. le rapporteur, Louis Jung, Jean-Paul Bataille, le secrétaire d'Etat. - Retrait des amendements nos 33 et 18 ; adoption de l'amendement n° 5 constituant l'article du code, modifié.

Article L. 11-3 du code de la route (p. 1610)

Amendements nos 39 du Gouvernement et 6 de la commission. - MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur. - Rejet de l'amendement n° 39 ; adoption de l'amendement n° 6. Adoption de l'article du code, modifié.

Article L. 11-4 du code de la route. - Adoption (p. 1611)

Article L. 11-5 du code de la route (p. 1611)

Amendements nos 19 de M. Jean-Paul Bataille, 35 de M. Jacques Machet, 21 de M. Guy Allouche et 40 du Gouvernement. - MM. Jean-Paul Bataille, Jacques Machet, Guy Allouche, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Marcel Rudloff, Jacques Delong, Louis Jung. - Retrait des amendements nos 19 et 35 ; rejet de l'amendement n° 21 ; adoption de l'amendement n° 40.

Adoption de l'article du code, modifié.

Article L. 11-6 du code de la route (p. 1612)

Amendement n° 20 de M. Jean-Paul Bataille. - MM. Jean-Paul Bataille, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

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

Adoption de l'article du code, modifié.

Article L. 11-7 du code de la route (p. 1613)

Amendement n° 8 de la commission et sous-amendement n° 1 rectifié *bis* de M. Lucien Neuwirth. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Lucien Neuwirth, Guy Allouche, Marcel Rudloff. - Retrait du sous-amendement n° 1 rectifié *bis*; adoption de l'amendement n° 8 constituant l'article du code, modifié.

Adoption de l'article 10 modifié.

Articles additionnels après l'article 10 (p. 1615)

Amendement n° 9 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption de l'amendement constituant un article additionnel.

Amendement n° 10 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Guy Allouche. - Adoption de l'amendement constituant un article additionnel.

Amendements nos 11 de la commission et 27 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. le rapporteur, Jean-Luc Bécart, le secrétaire d'Etat. - Adoption de l'amendement n° 11 constituant un article additionnel, l'amendement n° 27 devenant sans objet.

Amendement n° 12 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption de l'amendement constituant un article additionnel.

Article 11. - Adoption (p. 1617)

Article 12 (p. 1617)

Amendement n° 13 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption de l'amendement supprimant l'article.

Articles 13 A et 13. - Adoption (p. 1618)

Article 14 (p. 1618)

Amendement n° 28 de M. Jean-Luc Bécart. - MM. Jean-Luc Bécart, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 14 (p. 1618)

Amendements nos 22 et 24 de M. Guy Allouche. - MM. Guy Allouche, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Jacques Delong. - Retrait.

Article 15. - Adoption (p. 1619)

Article 16 (p. 1619)

Amendement n° 14 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 17. - Adoption (p. 1619)

Article 18 (p. 1619)

Amendement n° 15 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article.

Article 19 (p. 1620)

Amendement n° 16 de la commission. - MM. le rapporteur. - Retrait.

Amendement n° 41 du Gouvernement (*reprise de l'amendement n° 16*). - MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur. - Adoption de l'amendement supprimant l'article.

Vote sur l'ensemble (p. 1620)

MM. Guy Allouche, Abel Sempé, Jacques Delong.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

MM. le secrétaire d'Etat, le président.

**9. Nomination de membres d'une commission mixte paritaire** (p. 1621).

**10. Transmission d'un projet de loi** (p. 1621).

**11. Transmission de propositions de loi** (p. 1621).

**12. Dépôt de rapports** (p. 1621).

**13. Dépôt d'un avis** (p. 1622).

**14. Ordre du jour** (p. 1622).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER, vice-président

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 ?...

**M. Philippe de Bourgoing.** Je demande la parole.

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

**M. Philippe de Bourgoing.** Répondant à une interrogation de votre part, monsieur le président, à une heure trente, ce matin, je me suis prononcé en faveur du report de l'examen du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière. Nous n'avions examiné que huit amendements sur les 41 qui avaient été déposés.

Etant donné l'importance de certains de ces amendements, qui pouvaient entraîner de longs débats, je n'estimais pas convenable de poursuivre, dans ces conditions, la discussion d'un texte très sensible pour beaucoup de nos concitoyens.

Naïf que j'étais, je pensais que la discussion allait pouvoir se poursuivre ce matin, puisque aucun texte n'était inscrit à l'ordre du jour et que M. Sarre nous avait déclaré qu'il était disponible.

En outre, je rappelle que la séance a été interrompue pendant une heure dans l'après-midi - la suspension n'a pas été demandée par la commission - et qu'elle n'a été reprise, le soir, qu'à vingt-deux heures trente seulement. A deux reprises, nous n'avons donc pas utilisé un temps précieux.

En fait, le Sénat ne pouvait pas siéger ce matin, car l'éventualité d'une séance n'avait pas été inscrite à l'ordre du jour.

Je ne peux que m'élever contre la façon dont nos travaux sont organisés, ce qui explique le fait que nous ayons été aussi peu nombreux dans cet hémicycle.

**M. le président.** Monsieur de Bourgoing, je vous donne acte de votre protestation.

Je comprends les raisons qui vous amènent à vous élever contre nos méthodes de travail.

Si le Sénat ne pouvait pas siéger ce matin, c'est parce que M. le président du Sénat avait demandé une réunion exceptionnelle du bureau. Le Gouvernement, avec courtoisie, n'avait pas formulé d'objection.

Telle est la raison pour laquelle la séance avait été fixée, aujourd'hui, à quinze heures.

Il n'y a pas d'autres observations sur le procès-verbal ?...

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

2

### CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

**M. le président.** La conférence des présidents a été établie comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat,

sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement :

**A. - Vendredi 16 juin 1989 :**

*A neuf heures trente :*

Ordre du jour prioritaire :

1<sup>o</sup> Projet de loi autorisant l'approbation d'une convention d'entraide judiciaire en matière civile entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie (N<sup>o</sup> 298, 1988-1989) ;

2<sup>o</sup> Projet de loi autorisant l'approbation d'un accord-cadre relatif à l'aide et la coopération en matière de recherche scientifique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte-d'Ivoire (N<sup>o</sup> 295, 1988-1989) ;

3<sup>o</sup> Projet de loi autorisant l'approbation d'une convention portant création d'un réseau international pour l'amélioration de la production de la banane et de la banane plantain (INIBAP) (N<sup>o</sup> 297, 1988-1989) ;

4<sup>o</sup> Projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et l'Union latine et à ses privilèges et immunités sur le territoire français (ensemble une annexe) (N<sup>o</sup> 218, 1988-1989) ;

5<sup>o</sup> Projet de loi autorisant l'approbation d'un protocole relatif aux privilèges, exemptions et immunités de l'Organisation européenne pour l'exploitation de satellites météorologiques (Eumetsat) (N<sup>o</sup> 249, 1988-1989) ;

6<sup>o</sup> Deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, modifiant le code de procédure pénale et relatif à la détention provisoire (N<sup>o</sup> 282, 1988-1989) ;

7<sup>o</sup> Deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative à la révision des condamnations pénales (N<sup>o</sup> 280, 1988-1989) ;

*A quinze heures :*

8<sup>o</sup> Trois questions orales sans débat :

N<sup>o</sup> 88 de M. Abel Sempé à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (situation des artisans du bâtiment au regard de la réglementation sociale européenne dans les transports routiers) ;

N<sup>o</sup> 89 de M. Abel Sempé à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt, (diffusion des règlements européens auprès des organismes représentatifs de la viticulture) ;

N<sup>o</sup> 92 de M. Jean-Paul Chambriard à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (déviations de la R.N. 102 à hauteur de Brioude) ;

Ordre du jour prioritaire :

9<sup>o</sup> Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à l'information et à la protection des consommateurs ainsi qu'à diverses pratiques commerciales (N<sup>o</sup> 371, 1988-1989) ;

10<sup>o</sup> Projet de loi complétant la loi n<sup>o</sup> 80-572 du 25 juillet 1980 sur la protection et le contrôle des matières nucléaires et complétant le code de procédure pénale (N<sup>o</sup> 289, 1988-1989).

**B. - Mardi 20 juin 1989 :**

Ordre du jour prioritaire :

*A seize heures :*

1<sup>o</sup> Nouvelle lecture du projet de loi portant dispositions diverses en matière d'urbanisme et d'agglomérations nouvelles.

*A dix-huit heures et le soir :*

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif aux conditions de séjour et d'entrée des étrangers en France (N<sup>o</sup> 351, 1988-1989).

La conférence des présidents a fixé à six heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimal identique de vingt-cinq minutes. Les trois heures cinq demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.

Elle a également décidé que l'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session. En application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance avant le lundi 19 juin à dix-sept heures.

#### C. - Mercredi 21 juin 1989 :

Ordre du jour prioritaire :

*A neuf heures trente :*

1° Suite de l'ordre du jour de la veille ;

*A quinze heures et le soir :*

2° Eventuellement, suite de l'ordre du jour du matin ;

3° 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).

La conférence des présidents a fixé à six heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de vingt-cinq minutes. Les trois heures cinq demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.

Elle a également décidé que l'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session. En application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance avant le mardi 20 juin à dix-sept heures.

#### D. - Jeudi 22 juin 1989 :

*A neuf heures trente :*

Ordre du jour prioritaire :

1° Suite de l'ordre du jour de la veille ;

*A quatorze heures trente et le soir :*

2° Questions au Gouvernement ;

Les questions devront être déposées au service de la séance le jeudi 22 juin avant dix heures.

Ordre du jour prioritaire :

3° Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la reconnaissance de la vocation internationale de l'Association internationale des parlementaires de langue française (A.I.P.L.F.) et à ses privilèges et immunités (n° 387, 1988-1989) ;

4° Suite du 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).

#### E. - Vendredi 23 juin 1989 :

*A neuf heures trente :*

Ordre du jour prioritaire :

1° Eventuellement, suite de l'ordre du jour de la veille ;

2° Projet de loi portant diverses mesures relatives aux assurances (n° 234, 1988-1989) ;

*A quinze heures et le soir :*

3° Cinq questions orales sans débat :

N° 81 de M. Christian Poncelet à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, chargé de l'aménagement du territoire et des reconversions, (conséquences pour le département des Vosges de la nouvelle définition des zones éligibles aux aides du Feder) ;

N° 83 de M. Christian Poncelet à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères (développement des relations bilatérales entre la France et le Viet-Nam) ;

N° 94 de M. Christian Poncelet à M. le ministre du commerce extérieur, (perspectives du commerce extérieur français) ;

N° 84 de M. Raymond Poirier à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale, (situation du centre d'aide par le travail de la Brouaze à Châteaudun) ;

N° 93 de M. Jean-Pierre Cantegrit à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale, (droits à la retraite des Français de l'étranger ayant exercé une activité professionnelle non salariée) ;

4° Questions orales avec débat à M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget :

N° 51 de M. Christian Poncelet sur les perspectives d'adaptation de la fiscalité directe locale ;

N° 57 de M. Jacques Descours Desacres sur la réforme de la fiscalité immobilière locale ;

N° 67 de M. Roland du Luart sur la réforme de la taxe foncière sur les propriétés non bâties.

Le Sénat a décidé de joindre ces questions ainsi que celles qui pourraient ultérieurement être déposées sur le même sujet.

Ordre du jour prioritaire :

5° Suite du projet de loi portant diverses mesures relatives aux assurances (N° 234, 1988-1989).

#### F. - Samedi 24 juin 1989 :

Ordre du jour prioritaire :

*A neuf heures trente, à quinze heures et éventuellement le soir :*

Suite du projet de loi portant diverses mesures relatives aux assurances (N° 234, 1988-1989).

#### G. - Lundi 26 juin 1989 :

Ordre du jour prioritaire :

*A quinze heures et le soir :*

Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi modifiant la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication (A.N. n° 701) (urgence déclarée).

#### H. - Mardi 27 juin 1989 :

Ordre du jour prioritaire :

*A seize heures et le soir :*

Projet de loi d'orientation sur l'éducation, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence (N° 375, 1988-1989).

#### I. - Mercredi 28 juin 1989 :

*A neuf heures trente, à quinze heures et le soir :*

Ordre du jour prioritaire :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

En outre, il sera procédé, à quinze heures, au dépôt du rapport annuel de la Cour des comptes.

#### J. - Jeudi 29 juin 1989 :

Ordre du jour prioritaire :

*A neuf heures trente :*

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif au congé parental et à diverses validations et reportant la date d'entrée en vigueur de la réforme des modalités de liquidation et de versement aux instituteurs de l'indemnité communale représentative de logement (N° 350, 1988-1989) ;

2° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi portant dispositions relatives à la sécurité sociale et à la formation continue des personnels médicaux hospitaliers (A.N. n° 687) (urgence déclarée) ;

*A quinze heures et le soir :*

3° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi portant dispositions concernant les accords relatifs aux allocations d'assurance des travailleurs privés d'emploi, l'égalité professionnelle des femmes et des hommes, les contrôleurs du travail et de la main-d'œuvre, les travailleurs étrangers et le travail clandestin (A.N. n° 688) (urgence déclarée) ;

4° Navettes diverses.

#### K. - Vendredi 30 juin 1989 :

*A neuf heures trente :*

1° Déclaration du Gouvernement sur la situation de l'industrie textile, suivie d'un débat.

La conférence des présidents a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il

sera attribué à chaque groupe, ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe, un temps minimum identique de cinq minutes. Les cinquante-cinq minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle ;

Elle a, d'autre part, décidé que l'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session. En application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance avant le jeudi 29 juin, à dix-sept heures.

Ordre du jour prioritaire :

2° Sous réserve de la transmission du texte, proposition de loi relative à l'immunité parlementaire (A.N. n° 735) ;

*A quinze heures et le soir :*

3° Questions orales sans débat ;

Ordre du jour prioritaire :

4° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi portant règlement définitif du budget de 1986 (A.N. n° 149) ;

5° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi portant règlement définitif du budget de 1987 (A.N. n° 508) ;

6° Navettes diverses.

La conférence des présidents a précédemment fixé un délai limite pour le dépôt des amendements expirant, dans chaque cas, la veille du jour où commence la discussion, à dix-sept heures, pour 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.

Y a-t-il des observations en ce qui concerne les propositions de la conférence des présidents qui ont été faites sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement pour les jours de séance autres que le mardi, le jeudi et le vendredi ?...

Y a-t-il des observations à l'égard des propositions de la conférence des présidents concernant la discussion et la jonction des questions orales avec débat ?...

Ces propositions sont adoptées.

3

## CODE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE

### Adoption d'un projet de loi en deuxième lecture

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la 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).]

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, mesdames, messieurs les sénateurs, l'Assemblée nationale a adopté, le 1<sup>er</sup> juin 1989, en seconde lecture, le projet de loi relatif au code de la voirie routière.

Ce code présente, de façon ordonnée, l'ensemble des règles relatives à l'exploitation et à la gestion des infrastructures routières, quel que soit leur statut.

Le projet de loi qui vous est soumis, aujourd'hui, en seconde lecture a subi quelques modifications depuis son adoption par votre assemblée, le 26 avril 1986.

Les modifications portent sur trois articles du code de la voirie routière.

La première modification est relative à l'article L. 115-1 du code de la voirie routière, qui concerne la coordination des travaux sur les voies publiques situées à l'intérieur des agglomérations.

Le texte adopté par l'Assemblée nationale prévoit que le refus d'inscription de travaux par le maire fait l'objet d'une décision motivée, sauf lorsque le revêtement de la voie, de la chaussée et des trottoirs n'a pas atteint trois ans d'âge.

Le Gouvernement n'est pas favorable à ce délai de trois ans et a déposé un amendement tendant à ramener ce délai à un an.

La deuxième modification concerne l'article L. 116-3 du code de la voirie routière.

Le texte adopté par l'Assemblée nationale prévoit que les procès-verbaux des infractions à la police de la conservation sont désormais transmis, non plus au chef du service technique chargé de la voirie, mais au président du conseil général ou au maire, selon la domanialité de la voie.

Parallèlement, lorsque les voies appartiennent au domaine public national, les procès-verbaux sont transmis au représentant de l'Etat dans le département, et non plus au directeur départemental de l'équipement.

La troisième modification est relative à l'article L. 141-3 du code de la voirie routière.

L'Assemblée nationale a supprimé les dispositions introduites par le Sénat en première lecture, visant à créer un plan de voirie routière, annexé au plan d'occupation des sols.

Telles sont les informations que je souhaitais porter à la connaissance de la Haute Assemblée.

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

**M. Jacques Bellanger, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi relatif au code de la voirie routière, dont le Sénat est saisi en deuxième lecture, codifie l'ensemble de la législation en matière de voirie routière nationale, départementale et communale et permet ainsi de rassembler dans un document unique des dispositions éparées dont certaines sont fort anciennes.

L'Assemblée nationale comme le Sénat, au cours de la première lecture ont apporté des améliorations rédactionnelles et corrigé des erreurs matérielles sur les articles 2 à 6 du projet de loi.

Ces cinq articles ont été adoptés sans modification par l'Assemblée nationale en deuxième lecture. Seul l'article 1<sup>er</sup> reste aujourd'hui en discussion, ainsi que le code de la voirie routière annexé.

L'Assemblée nationale a modifié, en effet, trois des articles du code tel qu'il avait été voté par le Sénat.

L'article L. 115-1, deuxième alinéa, du code fixe les pouvoirs du maire pour l'établissement du calendrier des travaux sur la voirie dans les agglomérations.

Lors de la première lecture du projet de loi, l'Assemblée nationale avait introduit une disposition permettant au maire de s'opposer systématiquement à l'inscription de travaux sur le calendrier lorsque le revêtement de la voie n'avait pas atteint trois ans d'âge.

Le Sénat avait modifié cette disposition, estimant qu'il était préférable de s'orienter d'abord vers le respect des dispositions réglementaires existantes, fixant chaque année les programmes de travaux sur les voies publiques à l'intérieur des agglomérations. Il avait adopté, en ce sens, un amendement qui prévoyait que le maire n'aurait pas à motiver sa décision de refus lorsque le revêtement de la voie n'a pas atteint un an d'âge.

En deuxième lecture, l'Assemblée nationale a conservé pour l'essentiel la rédaction du Sénat, à l'exception du délai qui a été porté à trois ans.

La commission des affaires économiques a estimé que le dispositif tel qu'il résulte de la délibération de l'Assemblée nationale constitue, ainsi, un compromis satisfaisant entre les impératifs de souplesse - et donc d'efficacité - et le souhait, largement partagé, de rationaliser l'exécution des travaux sur la voie publique.

A l'article L. 116-3 du code, relatif à la transmission des procès-verbaux des infractions à la police de la conservation du domaine public routier, l'Assemblée nationale a adopté un amendement prévoyant que, lorsque les voies appartiennent au domaine public routier d'une collectivité territoriale, les procès-verbaux seront transmis au président du conseil général ou au maire et non plus au chef du service technique chargé de la voirie. Parallèlement, lorsque les voies appartiennent au domaine public national, les procès-verbaux seront transmis au représentant de l'Etat dans le département et non plus au directeur départemental de l'équipement.

Cette modification, que la commission a approuvée, tire ainsi les conséquences des lois de décentralisation et des nouvelles répartitions de compétences entre l'Etat et les collectivités locales.

Enfin, l'Assemblée nationale a supprimé, à l'article L. 141-3 du code de la voirie routière, relatif à l'emprise du domaine public routier communal, une disposition qui avait été insérée par le Sénat. Celle-ci prévoyait que les opérations de classement et de déclassement des voies communales ainsi que les plans d'alignement sont rassemblés dans un document unique, le plan de voirie routière, annexé au plan d'occupation des sols.

L'Assemblée nationale n'a pas retenu cette disposition, considérant qu'elle alourdirait une procédure très complexe et ajouterait encore un document supplémentaire aux plans d'occupation des sols.

La commission croit cependant nécessaire de rappeler que les maires des petites communes, notamment en milieu rural, sont confrontés à de graves difficultés pour tenir à jour les documents d'urbanisme et de voirie, en raison du coût élevé de leur révision.

Il est donc souhaitable de leur permettre de faire face à cette obligation, d'autant que l'opposabilité de ces documents aux tiers a souvent pour conséquences des conflits qui pourraient être évités. La commission vous proposera donc de reprendre la disposition insérée par le Sénat en première lecture, qui prévoit que les plans d'alignement et les décisions de classement et de déclassement seront annexés au plan d'occupation des sols et bénéficieront ainsi de l'aide de l'Etat attribuée aux communes pour leur révision.

Je signalerai enfin que l'Assemblée nationale a débattu, sans l'adopter, d'un amendement qui, à mon sens, soulève un problème très intéressant. Il prévoyait, en effet, d'accorder au président du conseil général et au maire le pouvoir de transiger avec les justiciables, après avis du procureur de la République, lorsque les infractions à la police de la conservation du domaine public routier ont été commises sur la voirie départementale ou communale.

En l'état actuel du droit, la transaction est exercée, en effet, par le seul ministre et réservée aux infractions commises sur le domaine public routier national.

Je suis parfaitement conscient que cette extension constituerait, plus qu'une simple innovation, presque une révolution juridique qui n'a pas sa place dans un texte technique de codification et mériterait de plus amples débats. Mais je souhaite, monsieur le ministre, que cette proposition soit étudiée avec toute l'attention qu'elle mérite.

Sous réserve de ces observations et du vote de l'amendement qu'elle vous présentera, la commission des affaires économiques et du Plan vous demande, mes chers collègues, d'adopter le présent projet de loi. (*Applaudissements.*)

**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.

Je rappelle qu'aux termes de l'article 42, alinéa 10, du règlement, à partir de la deuxième lecture au Sénat des projets 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 1<sup>er</sup>

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. - Les dispositions annexées à la présente loi constituent le code de la voirie routière (partie législative). »

Je vais maintenant donner lecture des articles du code de la voirie routière - partie législative - annexés, qui restent en discussion. Le Sénat se prononcera sur l'article 1<sup>er</sup> après avoir statué sur ces textes.

## TITRE I<sup>er</sup> DISPOSITIONS COMMUNES AUX VOIES DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

### CHAPITRE V

#### Travaux

#### Section unique

#### *Coordination des travaux exécutés sur les voies publiques situées à l'intérieur des agglomérations*

« Art. L. 115-1. - A l'intérieur des agglomérations, le maire assure la coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol des voies publiques et de leurs dépendances, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation.

« Les propriétaires, affectataires ou utilisateurs de ces voies, les permissionnaires, concessionnaires et occupants de droit communiquent périodiquement au maire le programme des travaux qu'ils envisagent de réaliser ainsi que le calendrier de leur exécution. Le maire porte à leur connaissance les projets de réfection des voies communales. Il établit, à sa diligence, le calendrier des travaux dans l'ensemble de l'agglomération et le notifie aux services concernés. Le refus d'inscription fait l'objet d'une décision motivée, sauf lorsque le revêtement de la voie, de la chaussée et des trottoirs n'a pas atteint trois ans d'âge.

« Lorsque les travaux sont inscrits à ce calendrier, ils sont entrepris à la date ou au cours de la période à laquelle ils sont prévus sous réserve des autorisations légalement requises.

« Pour les travaux en agglomération qui n'ont pas fait l'objet de la procédure de coordination prévue ci-dessus, soit parce qu'ils n'étaient pas prévisibles au moment de l'élaboration du calendrier -, soit parce que celui-ci n'a pas été établi, le maire, saisi d'une demande, indique au service demandeur la période pendant laquelle les travaux peuvent être exécutés. Le report par rapport à la date demandée doit être motivé. A défaut de décision expresse dans le délai de deux mois qui suit le dépôt de la demande, les travaux peuvent être exécutés à la date indiquée dans cette demande.

« Le maire peut ordonner la suspension des travaux qui n'auraient pas fait l'objet des procédures de coordination définies aux alinéas précédents.

« En cas d'urgence avérée, les travaux mentionnés ci-dessus peuvent être entrepris sans délai. Le maire est tenu informé dans les vingt-quatre heures des motifs de cette intervention.

« Le représentant de l'Etat peut, lorsque l'intérêt général le justifie ou en cas d'urgence ou de nécessité publique, permettre l'exécution, à une date déterminée, des travaux sur les voies publiques en agglomération qui auraient fait l'objet d'un refus d'inscription au calendrier visé au deuxième alinéa, d'un report visé au quatrième alinéa ou d'une suspension visée au cinquième alinéa du présent article.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

### CHAPITRE VI

#### Police de la conservation

« Art. L. 116-3. - Les procès-verbaux des infractions à la police de la conservation du domaine public routier sont transmis au procureur de la République et, suivant l'appartenance de la voie au domaine public routier de l'Etat ou d'une collectivité territoriale, soit au représentant de l'Etat dans le département, soit au président du conseil général ou au maire.

## TITRE II VOIRIE NATIONALE

TITRE III  
VOIRIE DÉPARTEMENTALE

TITRE IV  
VOIRIE COMMUNALE

CHAPITRE UNIQUE

Section I

*Emprise du domaine public routier communal*

« Art. L. 141-3. - Le classement et le déclassement des voies communales sont prononcés par le conseil municipal. Ce dernier est également compétent pour l'établissement des plans d'alignement et de nivellement, l'ouverture, le redressement et l'élargissement des voies.

« Les délibérations du conseil municipal prévues à l'alinéa précédent interviennent après enquête publique, sauf dans les cas mentionnés aux articles L. 123-2 et L. 123-3 du présent code, à l'article 6 du code rural et à l'article L. 318-1 du code de l'urbanisme.

« Les enquêtes prévues aux articles L. 123-3-1 et L. 318-3 du code de l'urbanisme tiennent lieu de l'enquête prévue à l'alinéa précédent. Il en va de même de l'enquête d'utilité publique lorsque l'opération comporte une expropriation.

TITRE V  
VOIES A STATUTS PARTICULIERS

TITRE VI  
DISPOSITIONS APPLICABLES AUX VOIES  
N'APPARTENANT PAS AU DOMAINE PUBLIC

TITRE VII  
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Je suis d'abord saisi de deux amendements identiques.

Le premier, n° 2, est présenté par le Gouvernement.

Le second, n° 3, est déposé par M. de Catuelan.

Tous deux tendent, à la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 115-1 du code de la voirie routière, à remplacer les mots : « trois ans » par les mots : « un an ».

La parole est à M. le ministre, pour défendre l'amendement n° 2.

**M. Michel Delebarre**, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. L'Assemblée nationale a adopté, en deuxième lecture, un amendement relatif aux pouvoirs du maire pour l'établissement du calendrier des travaux sur la voirie dans les agglomérations.

Cet amendement prévoit que le maire n'a pas à motiver sa décision de refus lorsque le revêtement de la voie n'a pas atteint trois ans d'âge.

Comme je l'ai expliqué, le Gouvernement souhaite que l'on revienne au délai d'un an adopté en première lecture par le Sénat pour les raisons que je vais exposer.

D'abord, compte tenu de l'annualité du calendrier établi par le maire et des impératifs techniques, le délai de trois ans nous paraît beaucoup trop restrictif. Tous ceux qui ont à gérer des collectivités territoriales savent bien les torts que cause le percement trop fréquent d'un certain nombre de voies, mais savent aussi que, dans bien des cas, il faut pouvoir autoriser ce type de percements à la condition, bien sûr, que ce ne soit pas tous les trois mois.

Le délai de trois ans sera, à mes yeux, sans portée pratique en raison des difficultés qu'il suscitera. Il entraînera une multiplication des recours auprès du préfet, qui dispose du pouvoir de substitution aux maires lorsque l'intérêt général, l'urgence ou la nécessité le justifie.

Lorsque j'ai eu à défendre, à l'Assemblée nationale, cette position gouvernementale, j'avais pris un cas de figure qui me semblait caractéristique, celui de l'aménagement d'un certain nombre de lotissements ou de secteurs industriels dans nos communes. Lorsqu'un maire décide d'aménager ce type de lotissement, il souhaite, en règle générale, obtenir lui-même l'intervention la plus rapide possible d'E.D.F. ou de Gaz de France pour effectuer les branchements nécessaires. Il essaie bien souvent de l'obtenir dans l'année quand il veut mettre en œuvre rapidement la viabilité ou l'essentiel du dispositif utile à la commercialisation de ces terrains.

Aussi un délai inférieur à un an conduit-il, selon moi, à des attitudes quelquefois abusives de la part des administrations ou des services concessionnaires. Un délai de trois ans serait beaucoup trop long.

**M. le président.** La parole est à M. de Catuelan, pour défendre l'amendement n° 3.

**M. Louis de Catuelan.** J'avais également estimé que le délai de trois ans était un peu long. Cela dit, après en avoir longuement discuté en commission, je ne vois pas en quoi le délai de trois ans peut gêner puisque le maire, qui a besoin d'équipements, peut toujours décider la réalisation immédiate des travaux. En ce domaine, il n'existe donc pas de graves inconvénients.

En revanche, dans nos petites communes, nous sommes continuellement perturbés par les travaux qui nous sont imposés. On défonce nos routes, on plante des poteaux sans nous avertir. On ne respecte pas l'alignement des routes, et nous ne pouvons rien dire. Ce comportement est inadmissible. Aussi, par le biais d'un amendement, j'espérais donner aux administrations concernées un sérieux avertissement afin qu'elles cessent ces pratiques.

Toutefois, monsieur le ministre, la commission est revenue sur sa position en maintenant le délai de trois ans. Je ne peux être que solidaire de la commission et je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 3 est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 2 ?

**M. Jacques Bellanger**, rapporteur. La commission a donné un avis défavorable sur cet amendement n° 2, car le délai de trois ans ne lui a pas paru trop restrictif.

Tout d'abord il existe un malentendu : il s'agit non pas de permettre au maire de s'opposer systématiquement et sans recours possible à des travaux, mais de lui laisser un délai d'un an ou de trois ans pour motiver ou non son refus. Je ne vois donc absolument pas ce que cela change par rapport aux grandes administrations.

La commission a estimé aussi qu'un délai de trois ans n'était nullement excessif pour des grands services publics comme les P.T.T. ou E.D.F.-G.D.F., qui programment leurs travaux parfois sur vingt ans. Au contraire, ce délai les incitera à la concertation avec les maires, alors qu'aujourd'hui cette possibilité n'est pas, et de loin, suffisamment utilisée.

Enfin, il est évident que les maires utiliseront cette faculté avec discernement. Si les travaux sont nécessaires, ils les autoriseront bien évidemment. Ne leur faisons pas de procès d'intention. Aidons-les, au contraire, à faire respecter leurs compétences.

Je remercie M. de Catuelan d'avoir retiré son amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2, repoussé par la commission.

(Après une première épreuve à main levée, déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)

**M. le président.** Par amendement n° 1, M. Bellanger, au nom de la commission, propose de compléter le texte présenté par l'article 1<sup>er</sup> pour l'article L. 141-3 du code de la voirie routière par l'alinéa suivant :

« Les délibérations et les plans prévus au premier alinéa sont rassemblés dans un plan de voirie routière annexé au plan d'occupation des sols. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Bellanger, rapporteur.** Cet amendement reprend, sous une forme rédactionnelle légèrement différente, un amendement déposé en première lecture par M. de Catuelan, que le Sénat avait adopté et dont les dispositions ont été supprimées par l'Assemblée nationale.

Il est apparu en effet à la commission que les communes, en particulier les petites communes qui ne disposent pas de ressources importantes, avaient d'énormes difficultés pour mettre à jour les plans d'alignement et se conformer à toutes les prescriptions en matière d'urbanisme et de voirie, que ce soit le bornage ou la parcellisation.

Ce problème qui est à la fois technique et financier les conduit souvent à perdre des procès intentés par les propriétaires riverains des voies communales.

Sur ce sujet, la commission souhaiterait vivement, monsieur le ministre, entendre votre sentiment et surtout vos propositions.

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

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le rapporteur, je vais tenter non pas de vous convaincre, mais d'apporter un ou deux éléments pour expliquer la position du Gouvernement qui ne souhaite pas que cet amendement soit adopté.

Les documents graphiques que sont les plans d'occupation des sols doivent d'ores et déjà faire apparaître le tracé des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer.

Par ailleurs, l'article L. 126-1 du code de l'urbanisme prévoit que « les plans d'occupation des sols doivent comporter en annexe les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol... » Les plans d'alignement sont des servitudes d'utilité publique et, en tant que tels, ils doivent être annexés aux plans d'occupation des sols, ce qui les rend opposables aux tiers.

La question que vous soulevez, monsieur le rapporteur, est liée à un problème tout à fait particulier, mais loin d'être négligeable : c'est la difficulté qu'éprouvent les petites communes pour rétablir et tenir à jour les plans d'alignement, en raison de la charge financière que ceux-ci impliquent.

Je comprends tout à fait vos préoccupations et je suis conscient que cette situation place les maires de ces communes dans une position très délicate, les documents opposables aux tiers étant, de fait, souvent erronés parce qu'ils n'ont pas été mis à jour.

Vous souhaiteriez, par la création d'un plan de voirie routière annexé au plan d'occupation des sols, bénéficier des subventions prévues pour les révisions des plans d'occupation des sols. Or, l'établissement et la mise à jour des plans d'alignement sont imposés aux communes par l'article L. 221-2 du code des communes au titre des dépenses obligatoires. Il s'agit donc d'une question particulièrement complexe qui se situe exactement à l'intersection de plusieurs codes : le code des communes, le code de la voirie routière et même, par certains aspects, le code de l'urbanisme.

Vous comprendrez donc, mesdames et messieurs les sénateurs que, dans ces conditions, je ne puisse donner un avis favorable à cet amendement dans le cadre du présent débat. Je m'engage, cependant, à faire étudier par mes services, dans les meilleurs délais, ce problème qui est réel et complexe, mais, je dois le reconnaître, en liaison avec les services du ministère de l'intérieur, notamment la direction générale des collectivités locales, et en liaison également avec l'Association des maires de France, pour élaborer une solution.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, l'amendement est-il maintenu ?

**M. Jacques Bellanger, rapporteur.** Je souhaiterais, avant de me prononcer, laisser s'exprimer M. de Catuelan, s'il le désire.

**M. le président.** Comme on disait au XVII<sup>e</sup> siècle, vous êtes trop honnête !

**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.** Je suis sensible aux explications de M. le ministre, mais je souhaite tout de même apporter quelques précisions qui pourront intéresser mes collègues, d'autant que mon amendement entre bien dans le cadre de notre débat.

Monsieur le ministre, votre projet de loi concerne la voirie en général, y compris la voirie communale. Grâce à ce projet, vous procédez au toilettage d'un incroyable fouillis de textes remontant presque à Mathusalem, puisque vous citez des édits royaux de 1685 !

C'était nécessaire, mais tous les problèmes n'en seront pas résolus pour autant car restent à appliquer les règles propres à chaque chapitre, notamment celui qui concerne la voirie communale dont le régime n'est pas très clair. En effet, dès qu'un problème surgit, ce qui n'est heureusement pas encore très fréquent mais arrive de plus en plus, les gens étant de plus en plus instruits des lois intentent des procès aux communes qui les perdent automatiquement. De surcroît, les communes ont juridiquement tort du fait du manque de clarté des textes.

Mais, monsieur le ministre, outre la voirie communale, la voirie départementale est également concernée.

Un exemple : je suis responsable d'un syndicat intercommunal qui a été dernièrement exproprié d'une parcelle de terrain pour l'élargissement d'une départementale qu'elle borde, il y a eu enquête d'utilité publique, tout a été fait dans les règles, mais la route finalement ne sera pas élargie. Pourquoi ? Tout simplement parce que la parcellisation notariée des emprises n'ayant pas été effectuée, mon syndicat possède aujourd'hui deux parcelles au lieu d'une ! Cette départementale qu'il était nécessaire d'agrandir restera en l'état encore un certain nombre d'années.

Dans cette affaire, les notaires sont pour une grande part responsables parce que, quand ils établissent les actes, ils oublient d'effectuer le transfert de propriété et d'attribuer un numéro à la parcelle qui doit changer de main, donc l'ancien propriétaire demeure propriétaire de la parcelle cédée à la commune. Il était important de le signaler.

Vous comprenez certainement ces explications, monsieur le ministre, et votre prédécesseur les avait si bien comprises que nous devions prendre date pour en parler. D'ailleurs, à l'heure actuelle, l'Association des maires de France et sa commission d'aménagement rural travaillent avec beaucoup de sérieux sur ce sujet. Nous avons déjà passé un accord avec la chambre des géomètres.

Comme vous l'avez rappelé, vous ne pouvez pas résoudre ce problème tout de suite, puisqu'il relève du code des communes qui prévoit que les alignements sont des dépenses obligatoires, je ne le conteste pas du tout. Cependant, le problème existe et l'examen du code de la voirie routière était l'occasion de le poser pour en débattre par la suite.

J'ai l'intention avec certains de mes collègues de déposer une proposition de loi pour, dans un premier temps et à moindres frais, régler une partie du problème, à savoir la partie trentenaire des plans d'alignement. Il ne resterait alors que la partie récente des changements à régler.

Ce serait l'occasion de constater que la loi n'est pas complètement respectée du fait de sa complexité, ce qui lèverait un grand nombre d'obstacles. Ensuite, nous pourrions œuvrer pour simplifier les règles fort complexes relatives aux chemins communaux, car, en tant qu'élu de la région parisienne, j'en témoigne, nous sommes obligés de revoir sans cesse nos voiries.

Monsieur le ministre, je suis tout de même satisfait de vos explications. Je reste à votre disposition pour en parler plus à fond et le plus tôt possible, pour répondre à l'attente des maires qui m'ont demandé de soulever le problème d'une manière pressante.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, l'amendement est-il maintenu ?

**M. Jacques Bellanger, rapporteur.** La commission m'avait donné mandat pour retirer cet amendement si le Gouvernement nous apportait certains engagements. J'ai entendu M. le ministre s'engager, notamment pour des études dont je veux croire qu'elles iront un peu plus loin que de simples études car je suis persuadé que le Gouvernement veillera à ce qu'elles aboutissent rapidement à l'élaboration d'un texte.

Ayant donc obtenu satisfaction, je retire cet amendement au nom de la commission.

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

**M. le président.** L'amendement n° 1 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup> et le code de la voirie routière - partie législative - annexé.

(L'article 1<sup>er</sup> et le code de la voirie routière - partie législative - sont adoptés.)

**M. le président.** Les autres articles du projet de loi ne font pas l'objet de la deuxième lecture.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

4

## PROTOCOLE POUR LA RÉPRESSION DES ACTES ILLICITES DE VIOLENCE DANS LES AÉROPORTS

### Adoption d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la 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'aviation 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]).

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, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, le protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, adopté à Montréal le 24 février 1988, a pour objet de compléter le dispositif conventionnel déjà mis au point afin de renforcer la sécurité de l'aviation civile internationale.

Dans ce domaine en particulier, la communauté internationale s'est trouvée depuis déjà longtemps confrontée à des situations souvent tragiques liées au terrorisme, ce qui l'avait conduite, dès le début des années soixante, à élaborer un certain nombre d'instruments destinés à renforcer les mesures prises par les Etats au plan national, notamment en vue de rendre plus efficaces les mécanismes de répression des actes affectant la sécurité des transports aériens.

Ces efforts, poursuivis dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, O.A.C.I., ont notamment débouché sur l'adoption de trois conventions successives : la convention de Tokyo, signée le 14 septembre 1963, relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs. La convention de La Haye, signée le 16 décembre 1970, pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ; enfin, la convention de Montréal signée le 23 septembre 1971, pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile.

Ces conventions ne visaient toutefois que les actes de terrorisme commis dans un aéronef en vol ou en service, ou contre des installations et services directement liés à la navigation aérienne.

Par la suite, les attentats survenus dans les aéroports eux-mêmes, et, pour citer les plus récents, dans les aéroports de Rome et de Vienne en décembre 1985, ont fait apparaître le besoin légitime d'élargir le champ de ces conventions et de permettre d'appliquer les mêmes règles de poursuites et d'extradition de leurs auteurs aux actes illicites de violence commis contre des personnes ou des biens dans les aéroports internationaux.

Le principe d'un tel texte, soutenu par une quarantaine de pays, dont la France, a été approuvé à l'unanimité par l'assemblée de l'O.A.C.I. lors de sa vingt-sixième session en 1986. La mise au point de ce nouvel instrument a été très rapide, de sorte qu'il a pu être définitivement adopté lors de la conférence diplomatique qui s'est tenue à Montréal en février 1988. La France l'a signé dès le 29 mars 1988 et ce texte a recueilli, à ce jour, cinquante-neuf signatures.

Pour l'essentiel, cet instrument qui se présente comme un protocole complémentaire à la convention de Montréal de 1971 pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, consiste donc à étendre l'application de cette convention aux actes commis dans les aéroports internationaux. On relèvera à cet égard la définition à la fois très précise et très large des actes incriminés, en ce qui concerne aussi bien les moyens utilisés que les cibles et les conséquences.

En effet, à l'égard des personnes, la définition retenue vise les actes qui causent ou qui sont de nature à causer des blessures graves ou la mort, et, à l'égard des biens, les actes ayant pour conséquence de détruire ou endommager gravement les installations aéroportuaires ou des aéronefs en stationnement qui ne sont pas eux-mêmes en service, ainsi que les actes ayant pour effet d'interrompre les services de l'aéroport.

Les actes ainsi visés doivent toutefois pouvoir être considérés, conformément à la finalité de la convention, comme ayant pour effet de compromettre, ou simplement d'être de nature à compromettre, la sécurité de l'aéroport.

Ces infractions étant ainsi définies, le protocole comporte l'engagement pour les Etats parties d'appliquer à leurs auteurs les mêmes règles de répression que celles instituées par la convention de Montréal, à savoir l'obligation, d'une part, d'engager l'action pénale ou d'extrader l'auteur de l'acte s'il se trouve sur leur territoire, d'autre part, d'établir à cet effet la compétence de leurs juridictions pour juger de l'auteur de l'acte, quelle que soit sa nationalité ou celle de la victime et quel que soit le lieu où l'acte a été commis. Toutefois, ce principe est utilement limité au cas où l'Etat qui requiert l'extradition et qui se déclare compétent pour juger est l'Etat sur le territoire duquel l'infraction a été commise.

L'application de ce protocole en droit français, bien que la plupart des infractions visées soient déjà réprimées par notre législation, exige l'adoption de quelques dispositions spécifiques de procédure pénale et de droit pénal qui figurent dans un autre projet de loi soumis, par ailleurs, à votre assemblée.

Au total, ce texte nous paraît très utilement compléter les dispositions qui, dans l'ordre juridique, visent à renforcer la sécurité de l'aviation civile internationale. La France, qui est déjà très avancée dans ce domaine et qui s'emploie constamment à parfaire les moyens dont elle dispose tant sur le plan juridique que technique, a naturellement à cœur d'être parmi les premiers Etats à ratifier ce protocole et de marquer ainsi son soutien aux efforts de la communauté internationale.

C'est dans cet esprit que le Gouvernement vous demande, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, de bien vouloir l'autoriser à ratifier ce protocole relatif à la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale.

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

**M. Michel Crucis, rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il en est du droit international comme des législations internes aux Etats. Il est conçu et formulé à la lumière des événements et de l'évolution des mentalités et des comportements des hommes. En ce sens, sans doute est-il permis de prétendre que les faits précèdent le droit.

Nous en avons un exemple supplémentaire avec l'élaboration du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports, adopté le 24 juillet 1988, complétant la convention de Montréal du 23 septembre 1971.

Après avoir exposé sommairement le contexte dans lequel intervient ce protocole, je me propose d'en analyser le contenu et de terminer en soulignant ses limites. Je le ferai d'autant plus facilement et rapidement que M. le ministre, me précédant à la tribune, nous a déjà exposé avec précision les grandes lignes de ce protocole.

L'aviation civile internationale, dont il n'est plus besoin de souligner les progrès et l'importance croissante dans l'économie mondiale, se trouve confrontée, depuis bientôt trente ans, à la menace que représente le terrorisme pour sa sécurité.

Si les progrès techniques ont fait de l'avion un des moyens de transport les plus performants et les plus sûrs, ces mêmes progrès techniques ont accru sa vulnérabilité en fonction de la sophistication croissante des moyens dont disposent les auteurs d'attentats. Nous avons tous en mémoire des exemples d'armes et d'explosifs de plus en plus perfectionnés, en même temps qu'ils deviennent moins facilement détectables.

Certes, dans ce domaine, comme dans celui des armements, à chaque avancée des moyens d'attaque correspond un progrès des moyens de défense. Il n'empêche que pour l'aviation civile internationale, ces progrès de la sécurité sont souvent, sinon toujours postérieurs à une catastrophe sanglante et aux répercussions médiatiques impressionnantes. C'est d'ailleurs le but poursuivi par les auteurs d'attentats et par ceux qui les inspirent.

La communauté internationale, s'exprimant, dans ce domaine, par la voix de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'O.A.C.I., ne pouvait rester insensible au danger que représente le terrorisme pour la sécurité du transport aérien. Le droit international, comme la technologie, s'est donc adapté à cet état de fait et a élaboré des dispositions destinées à réprimer ou à prévenir les actes de violence et de terrorisme en matière de transports aériens internationaux.

Elle s'est d'abord inquiétée des infractions ou autres actes survenant à bord des avions.

Il y eut d'abord la convention de Tokyo en date du 14 septembre 1963, dont vous avez fait mention et qui s'applique aux actes qui « peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord ». L'apport de cette convention de Tokyo est d'avoir permis d'harmoniser les pratiques judiciaires des Etats.

Elle fut suivie par la convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, qui a contribué à combler les lacunes de la convention de Tokyo, en posant le principe *aut dedere aut judicare*, c'est-à-dire, ou extraditer ou poursuivre en justice.

Enfin, la convention de Montréal du 23 septembre 1971 élabore les règles tendant à réprimer les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile. Elle se réfère à la notion de « compétence universelle » de punir, afin d'assurer l'ubiquité de la répression, qui est le principe primordial du droit pénal international.

L'imagination diabolique des terroristes internationaux devait rapidement souligner que ces normes, élaborées à Tokyo, à La Haye et à Montréal, présentaient des lacunes, puisqu'elles avaient omis de s'intéresser aux aéroports, points de passage obligés des usagers des transports aériens internationaux, et même nationaux.

L'exceptionnelle violence des attentats commis en décembre 1985 dans les aéroports de Rome et de Vienne devait inciter l'Organisation de l'aviation civile internationale à élaborer, sur la proposition initiale du Canada, un protocole destiné à devenir partie intégrante de la convention de Montréal de 1971 et à prévenir ou punir les actes illicites de violence dans les aéroports.

C'est à un examen succinct des dispositions de ce protocole que je me propose de consacrer cette deuxième partie de mon rapport.

Adopté par la conférence diplomatique qui s'est tenue à Montréal du 9 au 24 février 1988, ce protocole est considéré comme partie intégrante de la convention de Montréal du

23 septembre 1971. Nul Etat non partie à cette convention ne peut donc le ratifier que s'il adhère en même temps à la convention.

Quelles sont les infractions visées par ce protocole ? Ce sont les actes de violence commis dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, qui détruisent ou endommagent les installations - ou les aéronefs qui ne sont pas en service - qui interrompent les services d'un aéroport ou qui, commis à l'égard d'une personne, sont de nature à causer des blessures graves ou la mort.

Les Etats contractants se soumettent au principe retenu par la convention de La Haye de 1970, *aut dedere aut judicare*.

En ce qui concerne la compétence universelle, l'article 3 du protocole complète l'article 5 de la convention du 23 septembre 1971, qui détermine les critères de compétence des Etats pour connaître des infractions visées par la convention en y ajoutant un nouveau paragraphe définissant les règles de compétence dans un sens restrictif par rapport à la convention.

Seuls, en effet, peuvent établir leur compétence l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'aéroport où a été commise l'infraction et l'Etat où l'auteur présumé de l'acte de violence incriminé s'est réfugié.

Par voie de conséquence, ne peut demander l'extradition que l'Etat sur le territoire duquel a été perpétrée l'infraction.

Lors de la signature du protocole, la France a tenu à rappeler la réserve qu'elle avait opposée aux stipulations de la convention de Montréal relative au règlement des différends. Cette réserve, qu'on sait traditionnelle, souligne que la France ne se considère pas comme liée par les dispositions faisant intervenir la Cour internationale de justice dans la procédure d'arbitrage.

L'entrée en vigueur du protocole de Montréal ne semble pas devoir être proche puisque, le 15 mai 1989, cinq Etats seulement, sur les cinquante-neuf signataires, avaient achevé leur procédure interne de ratification. Cela me fait penser que votre vœu, monsieur le ministre, sera exaucé, la France se situant parmi les premiers Etats à ratifier ce protocole, car je vais, bien sûr, inviter le Sénat à adopter le projet de loi qui nous est soumis.

J'ai cru devoir, dans mon rapport écrit, analyser les termes du projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile, bien que ce texte ne soit pas de la compétence de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

Il est d'ailleurs inscrit à l'ordre du jour de la Haute Assemblée et viendra en discussion, me semble-t-il, immédiatement après l'examen du projet de loi qui nous occupe présentement.

C'est qu'en effet il tire les conséquences, en droit interne, de la ratification, par la France, du protocole de Montréal et du principe qui y est rappelé : « ou extraditer ou juger ». Il renforce, par ailleurs, la sécurité dans les aéroports grâce à de nouvelles dispositions juridiques, problème qui relève du droit international et qui dépend des législations nationales.

Si le protocole de Montréal marque une sérieuse avancée du droit international en matière de prévention et de répression du terrorisme dans les aéroports, il est loin cependant d'en supprimer à coup sûr la menace, tant sont nombreux les obstacles et les limites auxquels se heurte la lutte contre les actes de terrorisme dans le domaine des transports aériens.

C'est à un examen rapide de ces limites que je me propose de consacrer la troisième et dernière partie de mon rapport.

Les obstacles tendant à limiter la portée de ce protocole de Montréal peuvent être classés en deux catégories : l'une juridique, l'autre pratique.

S'agissant des obstacles juridiques, il est bien évident que les conventions internationales ne lient que les Etats qui les ont ratifiées et ne peuvent être opposées aux Etats tiers. C'est une des caractéristiques du droit international, qui se heurte, dans son application, au sacro-saint principe de la souveraineté des Etats. Une majorité de ceux-ci aurait-elle ratifié une convention à l'application de laquelle la minorité pourrait toujours s'opposer ? Les Sept, réunis au sommet de Toronto, ont pu lancer un appel à l'universalité des conventions de l'O.A.C.I. sans que, pour autant, celui-ci ne demeure qu'un vœu pieux.

Or, en matière de transports aériens internationaux, la sécurité ne peut être assurée que par une collaboration étroite et sans faille de la totalité des Etats intéressés.

Nous en sommes encore très loin, la définition du terrorisme, par exemple, n'étant pas identique, vous le savez, d'un Etat à un autre. Il en résulte une incohérence persistante en matière d'extradition. Certains Etats se refusent à condamner le terrorisme, ou du moins certaines de ses formes, selon qu'il est inspiré par des considérations de respect des droits ethniques et nationaux.

C'est ainsi qu'une définition extensive de la notion de délit politique est très préjudiciable à la punition des auteurs d'attentats, puisque l'on ne considère généralement pas qu'un tel délit, inspiré par des motifs ethniques, politiques ou religieux, justifie une extradition. On voit combien cette notion de délit politique risque de compromettre l'efficacité des conventions internationales tendant à lutter contre le terrorisme.

L'attitude du Gouvernement français en matière d'extradition a d'ailleurs quelque peu évolué depuis le début des années 1980. Après avoir été très restrictive en 1981 et en 1982 - on n'extradait que dans des cas vraiment limites - elle est devenue plus souple les années suivantes sous la pression de l'opinion publique, vivement impressionnée par l'accélération du phénomène terroriste en 1982 et 1983.

L'abus des privilèges diplomatiques constitue également un obstacle important à l'application de la convention de Montréal et à la lutte antiterroriste. Nous avons tous en mémoire des exemples de tels abus, qui ne peuvent être combattus que par des mesures tendant à restreindre les effectifs de certaines missions diplomatiques. On assiste fréquemment à de telles décisions dans certains pays, peut-être même en France.

Enfin, et toujours dans le domaine juridique, il convient de souligner que l'absence de sanctions à l'égard des Etats qui n'appliqueraient pas scrupuleusement, bien que l'ayant signé, le protocole de Montréal, risque de limiter considérablement la portée de cet accord. Nous ne sommes pas en droit interne, et certains d'entre vous doivent avoir en mémoire l'inscription figurant au-dessus d'une porte du palais de justice de Paris : *Gladus legis custos*, c'est-à-dire : « l'épée est le garant de la loi ». En droit international, nous n'en sommes pas encore à disposer d'une épée qui soit garante des accords internationaux !

D'autres obstacles, de nature politique et pratique, s'opposent à l'application stricte du protocole de Montréal et des conventions internationales qui l'ont précédé.

Pour être pleinement satisfaisante, l'application du protocole de Montréal doit, bien entendu, être rigoureuse - je le disais tout à l'heure - dans tous les aéroports du monde. Or, on sait bien qu'il existe des maillons faibles par où peuvent s'infiltrer - et par où s'infiltrèrent, d'ailleurs - les terroristes.

Comment y porter remède si ce n'est par le boycott des aéroports insuffisamment équipés pour prévenir le terrorisme ?

Autre moyen de lutter contre ce laxisme et de colmater ces maillons faibles : l'apport d'une aide financière et technique internationale à la sécurité des aéroports des pays en voie de développement.

C'est dans ce sens que se prononce une résolution adoptée les 15 et 16 février 1989 - c'est tout récent - par le conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. De même, en France, la direction générale de l'aviation civile - nous devons nous en féliciter, monsieur le ministre - étudie une formule qui, si mes renseignements sont exacts, permettrait à la France de fournir des équipements de sécurité à certains aéroports africains.

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

**M. Michel Crucis, rapporteur.** C'est un progrès incontestable dans la voie du renforcement de ces maillons faibles.

Restent deux obstacles d'ordre pratique, à mon avis, difficilement surmontables.

Le premier consiste dans la nécessaire mais délicate conciliation des mesures de surveillance dans les aéroports, qui réclament beaucoup de temps, nous le savons tous, pour être parfaitement efficaces, avec la rapidité consubstantielle aux transports aériens. Ajoutons que ces mesures de contrôle sont souvent mal ressenties par des usagers pressés ou impatientes, j'allais ajouter inconscients.

Enfin, dernier obstacle pratique, obstacle *de facto* imparable à l'application du protocole de Montréal, c'est-à-dire à la répression du terrorisme : la crainte de représailles. Certains Etats - je ne devrais pas employer le pluriel - se refusent à se laisser intimider par la menace de représailles. Il est bien évident que cette position est difficile à tenir et il est probable que la crainte des représailles empêchera le protocole de Montréal d'être appliqué.

Nonobstant ces réserves, notamment quant aux difficultés d'application, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a émis, le jeudi 8 juin dernier, un avis favorable à l'adoption du projet de loi autorisant l'approbation du protocole de Montréal, qui s'inscrit dans un dispositif juridique à l'origine d'un véritable droit pénal aérien dont nous formons tous le vœu qu'il devienne de plus en plus un droit commun à l'ensemble des Etats « civilisés ». (*Applaudissements.*)

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

« *Article unique.* - Est autorisée la ratification d'un protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation 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, signé à Montréal le 24 février 1988 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?..

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(*Le projet de loi est adopté.*)

5

## SÉCURITÉ DES AÉRODROMES ET DU TRANSPORT AÉRIEN

### Adoption d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la 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 et avis n° 358 (1988-1989).]

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, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi que j'ai l'honneur de présenter devant vous a pour objet essentiel le renforcement de la sécurité des aéroports et du transport aérien. Il intervient dans un contexte de croissance très rapide du trafic, que certains qualifient même d'explosive et qui porte l'aviation civile sur le devant de la scène.

En effet, après une période de relative stabilité, de 1982 à 1986, nous observons depuis trois ans un accroissement de 10 p. 100 par an en moyenne, qui ne se ralentit pas : pour les premiers mois de 1989, Air Inter, par exemple, affiche 14 p. 100 de progression.

Cette croissance résulte du redressement économique général, qui intervient au moment où s'accélère la diminution des coûts. A la tendance régulière à la baisse des coûts du transport aérien faisant suite aux gains de productivité obtenus par l'introduction progressive de matériels plus performants et une organisation plus efficace, s'est ajoutée une réduction rapide du prix du carburant.

Cette baisse des prix a rendu le transport aérien accessible au plus grand nombre, ce qui a entraîné une très forte demande, en particulier pour les transports touristiques, et l'apparition de nouvelles compagnies aériennes. Les ouvertures de lignes se succèdent à un rythme aussi rapide que le permet la mise en service de nouveaux appareils.

S'agissant de l'Europe, la Commission des Communautés économiques européennes a défini en 1987 une première étape d'assouplissement des règles imposées par les accords bilatéraux entre pays. Une nouvelle étape devrait être définie pendant la présidence française, c'est-à-dire à la fin de cette année, dans le cadre de ce qu'on appelle le processus de déréglementation.

J'ai déjà eu l'occasion, dans cette enceinte, de dire que le Gouvernement est favorable à la création de nouvelles compagnies charters ou de nouvelles dessertes régionales et, depuis quelques mois, de nombreuses autorisations ont été données. Cela ne peut se faire sans maintenir, voire accroître, la vigilance pour tout ce qui touche à la sécurité du transport aérien.

Chacun se rend compte, en effet, qu'une telle croissance porte en germe des risques sérieux si les dispositions appropriées ne sont pas prises. Chacun a pu découvrir au cours de la saison d'été 1988 l'importance des phénomènes de congestion de trafic en Europe. Chacun sent bien aussi que la croissance de ce secteur et l'aiguillon de la concurrence pourraient amener les entreprises à des impasses fâcheuses si nous n'y prenions garde. L'attentat de Lockerbie, le 21 décembre dernier, est enfin venu nous rappeler que cette popularité du transport aérien avait retenu l'attention des organisations terroristes et que cela représentait une nouvelle menace qu'il convenait d'affronter.

Il appartenait donc au Gouvernement d'étudier et de vous proposer les mesures appropriées pour préserver l'excellent niveau de sécurité de ce mode de transport tout en favorisant la poursuite de sa croissance. Les événements tragiques que nous avons connus ces derniers mois dans les domaines de la sécurité et dans celui de la sûreté sont malheureusement là pour souligner l'importance d'un vote rapide de ce texte.

Le premier objectif est de renforcer l'efficacité du système de contrôle technique des entreprises de transport aérien dans les domaines de l'entretien des appareils, de la préparation et du suivi des vols, de la formation et du maintien de la qualification des équipages. Les agents qui effectuent des contrôles en vol pour le compte de l'administration seront commissionnés et assermentés pour l'exercice de ces fonctions. Les peines prévues en cas d'infraction seront correctionnalisées et aggravées. La coordination entre les poursuites administratives et judiciaires sera améliorée.

Il s'agit là du complément juridique indispensable pour accompagner les moyens financiers et humains que j'ai demandés dans le cadre du budget de 1989 pour permettre à l'administration d'exercer plus efficacement le contrôle technique des entreprises. L'efficacité d'un tel système de contrôle dépend, en effet, tout autant des moyens qui y sont consacrés que de l'adéquation du système de sanctions correspondant.

La sûreté du transport aérien, c'est-à-dire sa protection contre les actes de terrorisme, constitue le deuxième objectif majeur de ce texte. Après les détournements des appareils en vol effectués par des terroristes à l'aide d'armes dissimulées sur eux ou dans leurs bagages à main, les actes de terrorisme ont maintenant pris la forme de destruction en vol ou au sol des appareils ou des installations aéroportuaires.

Les moyens en hommes et en matériels affectés aux contrôles de sûreté ont donc été renforcés. Une première disposition a été prise dans la loi de finances de 1989 permettant de poursuivre la perception de la taxe de sûreté. Des programmes importants de détection des explosifs dans les bagages de soute ont été lancés et les équipements correspondants seront installés sur les principaux aéroports à partir de l'année prochaine. Il est, d'autre part, nécessaire d'accroître les effectifs affectés à ces tâches. C'est pourquoi le texte prévoit la possibilité de faire appel aux policiers et gendarmes auxiliaires : 150 d'entre eux seront affectés, dès cette année, au service de la police de l'air et des frontières, et cet effectif d'appelés sera progressivement porté à 600.

Par ailleurs, il convenait, s'agissant des agents recrutés par des compagnies françaises ou étrangères pour effectuer des tâches liées à la sûreté, d'instaurer un dispositif juridique qui établisse clairement le fondement, le cadre et les limites de leur action.

Enfin, il était nécessaire de traduire, en droit interne, les mesures prévues par le protocole qui a été adopté le 24 février 1988 par la conférence diplomatique réunie à

Montréal, et dont le projet de ratification vous est proposé par le Gouvernement. Ces mesures permettront de poursuivre les auteurs d'actes de terrorisme qui auront eu pour effet d'interrompre les services d'un aéroport alors que, jusqu'à présent, seuls les aéronefs en vol et les services de la navigation aérienne étaient visés par la loi. Elles établissent également la compétence universelle des tribunaux français à l'égard de tous les ressortissants étrangers arrêtés sur le territoire français s'ils ont commis, sur un aéroport international dans un des pays signataires, un des actes de terrorisme visés au protocole de Montréal.

Troisièmement, le Gouvernement a considéré qu'il convenait d'aggraver les peines prévues en cas de survol des zones interdites et tout particulièrement en cas d'acte volontaire. Chacun a encore présent à l'esprit les survols répétés de la zone interdite de Paris qui se sont produits l'été dernier. Les zones interdites sont peu nombreuses. Elles sont établies à titre temporaire ou permanent pour protéger des points particulièrement sensibles du point de vue de l'action gouvernementale ou de la défense, par exemple, le siège du Gouvernement à Paris, les sommets de chefs d'Etat, le centre spatial de Guyane ou certaines installations militaires.

Les événements de l'été dernier, indépendamment de toutes les difficultés liées à la détection et à l'identification des survols à basse altitude au-dessus d'une ville comme Paris, ont montré que l'échelle des peines prévues pour de telles infractions n'avait pas un effet dissuasif suffisant, ce qui pouvait avoir pour conséquence de banaliser les infractions correspondantes.

J'espère que les aggravations de peine proposées, qui sont particulièrement nettes en cas d'acte volontaire, redonneront aux usagers de l'espace aérien une bonne appréciation de l'importance du respect des interdictions édictées.

J'ajoute qu'en ce qui concerne Paris les trajectoires des vols commerciaux sont systématiquement analysées par calculateur et que les éventuelles infractions à l'arrêté de 1948 sont immédiatement détectées. Le texte qui vous est proposé leur sera bien entendu applicable.

Enfin, ce projet comporte diverses dispositions sur l'indemnisation des victimes en cas d'accident et sur les procédures d'autorisation de transport aérien accordée aux entreprises.

Il s'agit tout d'abord d'étendre au transport aérien domestique le relèvement des plafonds de garantie prévus en transport aérien international par la convention de Varsovie et par les dispositions contractuelles appliquées par les compagnies aériennes internationales. Les accidents récemment survenus en France, et qui ont douloureusement frappé des familles, sont encore très présents à notre mémoire. Il convient donc que ces dispositions d'alignement des plafonds de garantie puissent être mises en vigueur sans délai.

La deuxième de ces mesures diverses concerne le problème des affrètements. La croissance forte du transport aérien que nous connaissons aujourd'hui offre des opportunités nouvelles à nos entreprises. Mais celles-ci sont confrontées à une situation de pénurie en pilotes et en avions. L'affrètement est donc pour elles un moyen auquel elles doivent pouvoir faire appel en fonction des possibilités du marché. La procédure prévue par le code, qui comporte la signature d'un décret d'autorisation de ces affrètements pour les vols domestiques uniquement, est dépassée et je la remplace par une autorisation administrative. J'ai demandé en outre à mes services de préparer une directive qui précise les responsabilités techniques de l'affrèteur et de l'affrété, les procédures à suivre à l'égard de l'administration pour les opérations de ce type, ainsi que l'information à donner aux usagers afin de préserver leur liberté de choix. J'entends bien que cette circulaire soit strictement appliquée.

Enfin, l'obligation de conventionnement qui était associée à toute autorisation de transport aérien intérieur est supprimée. Cette disposition de la loi d'orientation sur les transports intérieurs s'est révélée mal adaptée au transport aérien et n'avait d'ailleurs pas fait l'objet du décret d'application prévu par la loi. Le transport aérien s'adresse par nature à plus d'une collectivité ; les entreprises ont de plus en plus un développement en réseau et l'intervention de l'Etat ne peut se justifier qu'à partir d'une certaine taille d'entreprise. Si la convention reste nécessaire dans certains cas - subvention de lignes par les collectivités, monopole d'Air Inter - elle n'est pas indispensable dans tous les cas et doit donc perdre son caractère d'obligation légale.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le transport aérien est en développement rapide, ses structures évoluent et les risques auxquels il est confronté changent de nature.

Le Gouvernement a pris les dispositions appropriées dans tous les domaines pour favoriser cette croissance, remédier aux tensions de diverses natures qu'elle peut créer et maintenir le niveau de sécurité de cette activité.

Des moyens nouveaux ont été dégagés pour les services de la navigation aérienne, pour la formation des pilotes, pour le contrôle technique des entreprises et pour l'accomplissement des missions de sûreté. Une politique a été définie pour nos entreprises de transport aérien. Le climat social a été restauré dans les services de l'administration et dans les entreprises.

Mais toutes ces dispositions ne trouveront leur plein effet que si le cadre juridique dans lequel s'inscrit cette activité est modernisé afin de pouvoir maîtriser les risques nouveaux qui découlent de cette croissance rapide. Tel est l'objet du projet de loi que j'ai l'honneur de présenter devant vous aujourd'hui. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous abordons aujourd'hui l'étude du projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile, à quelques semaines seulement des grandes migrations estivales qui ont connu l'an dernier, à pareille époque, les retards et attentes dans les aéroports dont nous conservons tous le souvenir.

C'est un sujet particulièrement sensible pour l'opinion publique puisque, comme l'a notamment rappelé notre collègue M. Michel Crucis, non contents de détourner les avions, les terroristes les font maintenant sauter en plein vol, voire au sol, ce qui ne manque pas de marquer l'opinion.

Le texte qui est soumis à notre examen rassemble diverses dispositions que l'on peut regrouper sous trois volets distincts.

Un premier volet, que l'on pourrait qualifier de « répressif », réunit plusieurs mesures de droit pénal qui portent essentiellement sur le renforcement des sanctions en cas d'infraction aux dispositions du code de l'aviation civile.

Le texte vise, d'une part, les peines applicables lorsque l'aéronef mis en service ne répond pas aux obligations d'immatriculation, de navigabilité et de tenue des documents de bord ou n'est pas conforme aux règles de maintenance, d'entretien et de conduite des appareils.

Les sanctions jusqu'alors prévues consistaient en de simples contraventions, d'ailleurs rarement distribuées en pratique. Elles deviennent des peines correctionnelles, constituant ainsi un échelon intermédiaire adapté entre le tout ou rien, c'est-à-dire entre l'amende de faible montant et le retrait pur et simple de l'autorisation de vol.

C'est précisément, d'ailleurs, parce que cette interdiction de transport constituait une sanction maximale que l'on n'en connaît qu'une seule illustration, celle de la compagnie Point Air, qui laissa, début 1988, tant de passagers bloqués outre-mer.

Le projet de loi précise, d'autre part, les sanctions qui peuvent être prononcées contre les pilotes, soit qu'ils soient aux commandes, en connaissance de cause, d'un aéronef qui ne répond pas aux obligations que j'évoquais à l'instant, soit qu'ils adoptent des comportements irréguliers en matière de survol du territoire ou d'utilisation des aéroports internationaux.

Cette aggravation des sanctions vise notamment le comportement d'un certain « baron noir » qui, à bord d'un avion de tourisme, survola Paris à plusieurs reprises, en 1988, au grand dam - reconnaissons-le - de la sécurité aérienne.

Le deuxième volet du texte se rapporte aux modalités d'application en France de conventions ou de protocoles internationaux.

Il propose, ainsi, le relèvement de la limite de responsabilité du transporteur aérien à l'égard de chaque passager, prévue par le chapitre III de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

En outre, il harmonise la rédaction du code de l'aviation civile - lequel code mériterait peut-être une refonte ou une réécriture tant il est complexe, en particulier pour des esprits non avertis comme le mien : au moment où nous nous lançons dans la rédaction d'un nouveau code pénal, nous pourrions faire un effort pour rendre le code de l'aviation civile un peu plus lisible ! - il harmonise, dis-je, la rédaction du code de l'aviation civile avec les règles applicables en matière d'interception des aéronefs civils telles qu'elles sont prévues par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Par son nouvel article 3 bis, initié et ratifié par la France après le dramatique accident survenu à l'appareil de la Korean Airlines abattu par la chasse soviétique, ce texte interdit le recours aux armes contre ce type d'appareil.

Enfin, le projet intègre dans le droit français les dispositions essentielles du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait le 24 février 1988 à Montréal, dont nous venons d'accepter à l'instant même la ratification et qui complète la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée le 23 septembre 1971 et à laquelle la France a adhéré le 10 décembre 1975.

Il en résulte l'instauration de peines sévères à l'encontre des auteurs des infractions définies par ce protocole et l'institution de la règle de la « compétence universelle », d'après laquelle ceux-ci peuvent être poursuivis et jugés en France quel que soit le pays où l'agression a été commise.

Le troisième volet du texte se rapporte à l'organisation du transport aérien français, prise sous une double optique : d'une part, la satisfaction des besoins en matière de desserte domestique ; d'autre part, la sécurité des vols.

Pour ce qui concerne la réalisation de liaisons de cabotage à l'intérieur du territoire national, le projet de loi propose deux assouplissements aux règles en vigueur.

En premier lieu, il prévoit que la dérogation au monopole du pavillon français pour ce type de liaison sera désormais accordée plus simplement par décision de l'autorité administrative et non plus par la procédure lourde du décret.

C'est par cette disposition qu'il est permis aux compagnies françaises d'affréter des appareils étrangers pour faire face à une demande qui dépasse la capacité d'accueil de la flotte, en particulier à certaines périodes de l'année.

Ne nous cachons pas que le personnel de quelques compagnies a pu apprécier cette mesure comme l'institutionnalisation d'un dispositif anti-grève, et qu'il ne l'accueille pas avec ferveur.

En second lieu, le projet de loi modifie le droit en vigueur qui prévoit que toute création d'une ligne régulière de transport intérieur doit être précédée de la conclusion d'une convention passée entre l'entreprise exploitante et la personne publique intéressée : Etat, collectivité territoriale, chambre de commerce ou d'industrie, établissement public.

Ce texte - issu de la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 - ayant été considéré comme inadapté en matière de transport aérien, il est proposé de ne plus subordonner l'octroi de l'autorisation de desserte régulière à la conclusion systématique et préalable de conventions, ce que nous ne contesterons pas.

Enfin, pour ce qui est de la sécurité des vols, tant internationaux que domestiques, le projet de loi propose, outre l'extension des catégories de personnes habilitées à constater les infractions aux dispositions du livre 1<sup>er</sup> du code de l'aviation civile, de nouvelles modalités d'organisation de la fouille des personnes et des biens dans l'enceinte des aéroports.

L'article 14 du texte modifie en ce sens l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile en n'opérant plus la distinction formelle entre vols intérieurs et internationaux et, plus encore, en permettant que la « visite des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules » puisse être effectuée par des agents des compagnies aériennes ou des exploitants de structures aéroportuaires, désignés spécifiquement pour cette tâche et agréés à cet effet par le procureur de la République.

Cette rédaction appelle deux réflexions. Tout d'abord, nous sommes d'accord pour dire qu'un vol domestique peut faire l'objet d'un acte de terrorisme tout comme un vol interna-

tional, même si ce dernier est à l'évidence plus « adapté » à ce type de comportement, ne serait-ce qu'en raison de la durée du vol.

Mais il faut aussi adapter la fouille aux contraintes des vols domestiques : comment concevoir, en effet, qu'un trajet d'une heure, voire moins long, supporte de longues procédures de contrôle préalable ?

Lorsqu'on lit dans la presse, notamment dans *Les Echos* du 31 mars, que le « T.G.V. Atlantique prendra un million de passagers à l'avion », on comprend mieux l'enjeu qui est lié à la durée des contrôles.

Je crois qu'il ne faut pas perdre de vue cette notion, car elle peut avoir des répercussions très importantes pour les passagers qui souhaitent emprunter l'avion. En effet, si la durée des contrôles est supérieure à la durée du vol, ce n'est pas forcément un argument commercial pour la compagnie !

Nous avons également observé que le projet de loi se traduisait par un transfert de responsabilités et de charges financières de l'Etat vers les professionnels du transport aérien. Il ne correspond pas, contrairement à ce qu'on a pu entendre, à la légalisation d'une pratique courante.

Sans vouloir anticiper sur la discussion que nous aurons tout à l'heure sur l'article 14, autant vous dire, monsieur le ministre, que la commission des affaires économiques et du Plan ne s'est pas montrée favorable à un tel transfert, qui n'est en outre assorti d'aucune compensation de ressources.

Nous sommes ici, pour la plupart, des élus locaux et nous nous montrons donc particulièrement attentifs à la stricte compensation financière de responsabilités désormais décentralisées. Vous comprendrez, par conséquent, que nous ayons fait preuve de la même attention en ce qui concerne le problème qui nous occupe cet après-midi.

Ce faisant, nous en sommes tout à fait conscients, nous ne réglons pas le problème pratique de la fouille des personnes et des biens.

Toutefois, monsieur le ministre - vous y avez, à juste titre, fait allusion tout à l'heure - lorsque vous êtes venu, à l'automne dernier, nous présenter le projet de budget de votre département ministériel pour 1989, nous avons tous été très favorables à certaines des dispositions que vous nous présentiez.

Je pense notamment à la création de postes de contrôleurs techniques et de contrôleurs de la circulation aérienne, ou encore à la formation d'un plus grand nombre de pilotes. S'agissant de ces derniers, nous avons été nombreux - notamment par la voix tout à fait autorisée de notre excellent collègue M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis du budget de l'aviation civile - à dénoncer la pénurie actuelle.

Comme vous l'avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, il faut poursuivre dans cette voie et adjoindre à ces personnels les personnes affectées à la fouille ou à la « visite », comme on dit pudiquement, des personnes et des biens.

Dans le même sens, je crois me souvenir que nous avions très volontiers accepté la prorogation de la taxe de sûreté, instituée initialement pour deux ans seulement - c'est un peu comme la vignette autrefois ! - par la loi de finances pour 1987.

Cette taxe forfaitaire, perçue à hauteur de 3 francs pour les vols domestiques et de 5 francs pour les vols internationaux, a permis de constituer une « cagnotte » supérieure à 100 millions de francs, cagnotte qui va croître régulièrement avec la forte augmentation du trafic aérien à laquelle nous assistons.

Pourriez-vous nous préciser, monsieur le ministre, l'utilisation de ces fonds, qui doivent en principe être consacrés à l'achat d'équipements de sécurité - portiques magnétiques, par exemple - ou à la construction d'installations affectées au même objectif ?

Nous nous sommes laissé dire - est-ce exact ? - que certains fonds se voyaient parfois affectés à des dépenses de fonctionnement, voire à des investissements autres que ceux qui étaient envisagés à l'origine.

En tout état de cause, la commission a considéré que l'article 14 constituait le point essentiel du dispositif législatif soumis à l'examen du Sénat, les autres dispositions n'apportant que des adaptations ou des remises en ordre du code de l'aviation civile.

Il est indéniable que ce projet de loi n'est porteur que d'ambitions limitées ; il n'est en rien l'occasion d'une préparation de l'avenir du transport aérien français face aux conséquences attendues de l'achèvement du Marché unique européen en 1993, à l'encombrement de l'espace aérien ou à la croissance prévisible du trafic mondial qui, après avoir franchi le cap du milliard de personnes transportées, devrait encore doubler d'ici à l'an 2000, si l'on en croit les experts de l'I.A.T.A - International Air Transport Association.

Ayant déploré la faible portée du texte soumis à son examen et regretté que son élaboration n'ait pas été précédée d'une concertation approfondie avec les professionnels concernés, la commission des affaires économiques et du Plan s'est déclarée très favorable à la tenue prochaine, au sein de la Haute Assemblée, d'un débat consacré à l'organisation du transport aérien français, à la sécurité des vols et à la préparation de ce secteur aux échéances communautaires.

D'après nos renseignements, il semblerait qu'un débat général au Parlement sur ces sujets remonte aux années 1949-1950. En effet, même si un certain nombre de débats se sont tenus depuis, ils n'ont jamais eu cette portée générale à laquelle je fais allusion. Il conviendrait donc, compte tenu de l'évolution du transport aérien qui se dessine, que le Gouvernement accepte que nous y consacrons quelques heures.

En conclusion, la commission des affaires économiques s'est naturellement montrée très sensible aux impératifs de sécurité du transport aérien, notamment après l'odieux attentat perpétré, le 21 décembre dernier, contre un Boeing 747 de la Pan Am, faisant 270 victimes à Lockerbie, en Ecosse. Elle est donc favorable à l'adoption du présent projet de loi, sous réserve des modifications que j'aurai l'honneur de présenter en son nom. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du rassemblement démocratique et européen.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** Monsieur le ministre, je ne reprendrai pas, à cette tribune, ce qui a été dit excellemment par M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan, notre cher collègue M. de Raincourt, et par vous-même sur l'opportunité du renforcement de la sécurité dans les aéroports.

Je ne reprendrai pas davantage les chiffres qui ont été donnés. La menace terroriste est toujours actuelle, même si, pour l'instant, le territoire national est épargné. D'ailleurs, les statistiques de 1988 sont révélatrices : les détournements d'avion ou les explosions en vol ont provoqué plus de morts qu'en 1987.

Par ailleurs, la sophistication des moyens de destruction mortelle est impressionnante. J'ai là une dépêche de l'A.F.P., datant de février 1989, qui décrit en détail ces engins de mort. Cela fait frémir : « Il s'agit de petites bombes avec des explosifs plastiques et de minuscules systèmes électroniques de mise à feu, couplés à des baromètres qui assurent une explosion en plein vol... Le plastique échappe aux rayons X, les détonateurs électroniques miniaturisés sont quasiment indétectables et la bombe avait un double système de mise à feu avec minuterie activée par le poids du passager assis... les terroristes étant en mesure avec leur électronique de faire « dormir » pendant plusieurs mois leurs bombes qui se jouent ainsi des caissons à pression. » Effectivement, c'est là un grave problème, monsieur le ministre, et votre loi est donc opportune.

Je suis de ceux qui la trouveraient même un peu timide, en tout cas pas très imaginative sur l'évolution future des trafics aériens. Je rejoins, à cet égard, les positions exprimées par la commission des affaires économiques souhaitant que s'instaure, dans cette assemblée, en un temps que vous estimerez opportun, monsieur le ministre, un débat qui permettrait de reprendre au fond ces graves problèmes de la circulation aérienne et de l'aviation civile.

Mais le danger terroriste n'est pas le seul. J'évoquerai aussi, avec force, pour n'y plus revenir, les trafics illicites, notamment le trafic de la drogue.

C'est un problème grave qui se pose à toutes les autorités internationales, car nous constatons, là aussi, une sophistication des moyens de passage, avec des équipes de plus en plus spécialisées. A cet égard, nous nous trouvons considérablement démunis pour suivre, toujours avec un temps de retard, l'imagination fructueuse des trafiquants.

Bref, votre texte est opportun et la commission des lois, saisie pour avis, m'a chargé de lui donner un avis favorable, assorti de quelques amendements sur lesquels je reviendrai tout à l'heure.

Une autre dimension doit être donnée à ce texte et à la réflexion qui l'entoure, monsieur le ministre : l'Europe sans frontières, prévue pour 1993. Cette Europe sans frontières ne fera qu'accentuer, pour tous les Etats responsables, les difficultés que nous évoquons les uns et les autres.

Je rappelle que, aux termes des accords passés et qui se concrétiseraient, pour cinq pays - les trois membres du Benelux, la France et la R.F.A. - en fin d'année 1989, nous aurions la responsabilité d'assurer la sécurité de ceux qui nous entourent.

Nous pourrions ainsi demander des comptes à ceux qui assument la responsabilité de la sécurité de l'aéroport de Francfort, par exemple.

Il est vrai que, à l'inverse, les mêmes partenaires devraient aussi pouvoir demander des comptes à l'autorité française sur les conditions dans lesquelles nos concitoyens européens transiteront par nos aéroports nationaux.

Ces fameux accords de Schengen, dont vous avez certainement entendu parler, monsieur le ministre, sont contestés, actuellement, par ceux-là mêmes qui les ont signés.

Vous n'êtes pas sans savoir que les Néerlandais - pour ne citer qu'eux - ne veulent pas que l'on inclue leurs aéroports dans l'« Europe de Schengen », dans l'Europe sans frontières, au motif pris que les dispositifs d'accueil qui existent actuellement sur ces infrastructures ne sont pas suffisants pour faire le tri entre les passagers de l'espace commun aux frontières communes et les autres.

Je ne sais pas si les contrats signés seront respectés, c'est-à-dire si nous parviendrons à un arrangement d'ici à la fin de l'année 1989 - personnellement, j'en doute ! - mais ce que nous vivons en petit, dans cette expérience de laboratoire à cinq, nous le connaissons de façon plus aiguë et sur une échelle beaucoup plus large face à l'Europe de 1992.

Cette donnée doit également être intégrée dans notre réflexion, et nous devons donc nous habituer à donner à nos textes une dimension plus ample que celle à laquelle nous avons l'habitude de nous référer.

Sur ce texte, l'essentiel, en ce qui concerne la commission des lois, revient à examiner l'introduction dans le droit positif français du protocole de Montréal dans ses incidences juridiques pour notre pays.

Là encore, je ne reprendrai pas les termes de l'excellent rapport de notre collègue M. Crucis qui, tout à l'heure, lors de la présentation du protocole, approuvé maintenant par cette assemblée, nous a dit les difficultés et les obstacles rencontrés par l'application à l'ensemble du monde de ces accords internationaux. Reconnaissons avec lui qu'il y a là un mieux et que la ratification du nouveau texte par le Parlement est une avancée considérable par rapport à ce qui existait au préalable.

Ce nouveau texte modifie la nature des infractions couvertes par l'accord international. Comme on l'a dit, il s'applique maintenant à tout individu qui s'attaque aux personnes à terre, qui détruit ou endommage des avions au sol, bien qu'ils ne soient pas en service, ou qui s'attaque encore à des installations au sol qui concernent l'aéroport, et qui compromettrait ainsi la sécurité.

Les Etats signataires affirment, par ce texte, leur compétence pour poursuivre et juger l'auteur d'une infraction, quel que soit le lieu où elle a été commise et quelle que soit la nationalité du prévenu.

Cette ratification du protocole fait l'objet de l'article 13 du projet soumis à nos délibérations, puisque celui-ci intègre dans notre droit positif cette disposition nouvelle.

Cette affirmation de notre compétence pour toute infraction commise ailleurs et dont les auteurs sont étrangers est une importante dérogation à un principe du droit français, qui ne se reconnaît jamais compétent pour des actes commis à l'étranger par des étrangers.

A ce principe, il y avait trois exceptions jusqu'à présent : l'application de la convention de New York de 1984, concernant les auteurs d'actes de torture, celle de la convention de Strasbourg de 1977, qui n'a été intégrée dans notre droit qu'en 1987, et celle de la convention de Montréal de 1971, que le protocole dont nous parlons complète.

Je note donc un progrès incontestable par rapport à la pratique passée, puisque nous avons mis dix ans pour ratifier une convention concernant le terrorisme, signée à Strasbourg par tous nos partenaires, alors que nous ratifions « dans la foulée », si je puis dire, la nouvelle convention de Montréal.

Cette règle est d'une portée pratique considérable. En effet, le terrorisme international se joue des frontières, et la compétence universelle, à laquelle nous adhérons par le présent texte, est bien la riposte appropriée à cette internationale du crime qui, de surcroît, est souvent un crime d'Etat.

On notera que, du fait de cette règle et de par le texte qui vient d'être ratifié, l'individu peut être poursuivi et jugé s'il se trouve en France. On ne dit pas : « s'il est trouvé en France ». Il y a donc pour nous un impératif de recherche active et non pas simplement l'acceptation d'une attitude passive qui conduirait à constater qu'un individu a été retrouvé et que, par conséquent, il doit être jugé s'il n'est pas extradé.

Enfin, pour qu'il y ait infraction, il faut qu'il ait utilisé « une arme, une substance ou un dispositif ». Dans votre projet de loi, monsieur le ministre, vous avez restreint la portée du protocole en qualifiant le dispositif et vous l'avez assorti du qualificatif « matériel ». Vous n'avez suivi, à cet égard, que les conseils de ceux qui sont autorisés à vous les donner. Vous permettrez au Parlement - en tout cas, ce sera ma proposition - de revenir au texte initial pour élargir la portée de ce mot et se conformer aux accords que nous venons de souscrire.

Voilà l'essentiel de ce qui, dans ce projet de loi, concerne la commission des lois, monsieur le ministre. Je n'insisterai pas, à cette tribune, sur les quelques amendements que je proposerai par ailleurs, au nom de la commission, car nous en verrons le détail tout à l'heure.

Le projet de loi, tel qu'il nous est proposé, me paraît opportun. Il est plutôt timide. Nous le voterons.

Toutefois, avant de terminer, je voudrais faire un sort à l'article 18, monsieur le ministre, même s'il relève de la compétence d'une autre commission. Cet article nous paraît irrecevable car il est frappé, à notre sens, d'inconstitutionnalité. En effet, cette procédure nous paraît contraire à l'article 37, alinéa 2, de la Constitution. La modification de toute disposition législative par décret ne peut se faire qu'après la consultation de ce même Conseil constitutionnel. Celui-ci doit alors dire si le texte soumis à modification est de nature législative ou réglementaire. L'article 37 de la Constitution ne prévoit qu'une seule procédure de délégalisation : celle que je viens de mentionner.

Le simple recours à la loi, que vous proposez avec l'article 18 de votre projet de loi, monsieur le ministre, me paraît être un détournement, involontaire bien sûr, de la procédure constitutionnelle. Je proposerai donc la suppression de cet article.

Monsieur le ministre, si vous avez un projet de décret en préparation, qui a pour objet de faire ce que vous souhaitez, il était possible de le présenter dans la loi et vous auriez alors tout de suite retrouvé les voies de la constitutionnalité. Mais nous trouverons certainement tout à l'heure les voies et moyens d'un arrangement.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que je me suis permis de faire, au nom de la commission des lois. Ce projet de loi me paraît opportun, pour ne pas dire nécessaire. Il va dans le sens d'une plus grande sécurité du trafic aérien international. Il doit recueillir notre accord. La commission des lois le soutiendra donc en lui donnant un avis favorable. *(Applaudissements 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 Mme Luc.

**Mme Hélène Luc.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes amenés à discuter, aujourd'hui, en première lecture, d'un projet de loi relatif à la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile.

Plus que jamais, la question de la sécurité est au centre des débats. Cette question concerne non seulement les transports aériens, mais aussi les transports ferroviaires.

Les événements survenus au cours des dernières semaines ne font que confirmer ce que je viens de dire.

En voici une bien triste illustration : le samedi 3 juin 1989, en fin d'après-midi, une catastrophe aérienne a été évitée d'extrême justesse à Villeneuve-le-Roi, Ablon et Villeneuve-Saint-Georges ; un Boeing 747 de la compagnie Minerve transportant près de 500 passagers a violemment heurté et détruit une balise de la piste pendant son décollage et a poursuivi son vol en passant au ras des trois communes.

L'émotion et l'indignation des habitants riverains et des élus de l'aéroport sont extrêmement vives face au danger qu'a représenté le passage de cet avion à quelques mètres d'une zone d'habitation très dense et au-dessus d'un lycée et d'un collège.

Je m'associe totalement, monsieur le ministre, à l'inquiétude extrême éprouvée par les riverains. Quand on songe aux conséquences possibles d'un tel incident, comment ne pas partager leur frayeur et leur colère de voir leur vie mise en péril ?

J'ai soutenu la manifestation du lundi qui a suivi, à l'appel du comité de défense des riverains présidé par mon ami M. Pierre Martin, maire de Villeneuve-le-Roi, des élus et des organisations syndicales.

Malgré cet incident que l'on pourrait appeler « quasi-catastrophe » et après une réparation provisoire faite à Pointe-à-Pitre, ce Boeing 747 a tout de même effectué sa rotation métropole-Antilles avec des passagers, et il vole toujours.

Je vous avais d'ailleurs écrit pour que cet avion soit saisi dans les plus brefs délais, afin de le retirer de la circulation en attendant qu'une commission d'enquête comprenant, notamment, des représentants des riverains soit constituée et émette des conclusions. Je vous ai demandé de recevoir une délégation représentative des riverains, des élus et des organisations syndicales. Je n'ai pas eu de réponse. Mais j'insiste, monsieur le ministre, pour que vous la receviez.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Elle a été reçue, madame !

**Mme Hélène Luc.** Cet événement du samedi 3 juin, d'une telle gravité, risque, malheureusement, de se renouveler.

Je vais vous citer un autre exemple. Le lundi 12 juin, à dix-sept heures quarante-cinq, alors qu'une équipe de T.F. 1 effectuait un reportage avec le maire de Villeneuve-le-Roi, un avion en difficulté a dû rebrousser chemin et atterrir aussitôt à l'aéroport d'Orly. Vous pourrez vérifier. J'aimerais d'ailleurs savoir ce qui s'est passé car je n'ai pas pu contrôler la version que l'on m'a donnée de cet incident. Cela est tellement important que je ne veux pas dire quelque chose qui pourrait se révéler un tant soit peu inexact.

Après cet événement, il faut imposer aux aéroports et aux compagnies aériennes des dispositions pour que le transport aérien présente toutes les conditions de garantie que nous sommes en droit d'attendre.

Les garanties de sécurité absolue doivent être assurées dans le transport aérien, et cela ne peut se faire sans toutes les embauches nécessaires en personnel qualifié. Je sais, monsieur le ministre, il y en a eu, les luttes en ont imposé un certain nombre. Mais ce n'est pas suffisant.

Ainsi, cette question importante de la sécurité du transport aérien doit être largement débattue et des mesures concrètes doivent être prises immédiatement. Elle concerne non seulement les équipages et les usagers, mais aussi les riverains des aéroports.

Aussi, il est nécessaire que de larges concertations et négociations soient ouvertes avec toutes les parties concernées afin que notre pays figure au premier rang de la qualité du service rendu et de la sécurité absolue dans le cadre de l'essor et de la démocratisation indispensable de ce mode de transport.

Or, cette sécurité est, jour après jour, remise en cause avec la déréglementation et la progression significative du trafic aérien qui progresse au rythme de 8 à 10 p. 100 par an, soit une augmentation de 30 p. 100 en cinq ans.

L'accroissement anarchique du trafic lié, je le souligne, à la déréglementation et à la poussée de la demande sociale, n'est pas sans poser de problème. Il nuit aux riverains des aéroports dans la mesure où des dérogations sont souvent

accordées pour le couvre-feu actuellement en vigueur de vingt-trois heures à six heures, ce qui engendre des nuisances et des risques supplémentaires sans précédent.

Nous sommes, bien sûr, favorables à une démocratisation du transport aérien. L'état actuel des sciences et des techniques permet de réduire les nuisances. Mais encore faut-il dégager tous les moyens nécessaires. La réglementation doit être strictement appliquée.

D'autre part, nos aéroports ne sont pas à même de faire face à cet accroissement lié, en partie, à la déréglementation, dans la mesure où les pistes sont insuffisantes, où le manque de contrôle, à tous les niveaux, est évident et où les couloirs aériens sont beaucoup trop étroits, les deux tiers de l'espace aérien étant réservés aux avions militaires. Il s'agit là d'un problème. Nous devons en parler.

Les 2 300 contrôleurs français prévoient un été noir, après le trafic record enregistré à la Pentecôte : 5 300 mouvements d'avion, alors que le niveau d'équipement des aéroports et le nombre de contrôleurs ne permettent, théoriquement, de ne traiter que 4 000 mouvements par jour.

Il va sans dire, monsieur le ministre, que ce phénomène ne peut qu'accroître les problèmes d'insécurité. C'est pourquoi il est urgent de dégager les moyens nécessaires tant en hommes qu'en investissements pour les infrastructures.

Cela m'amène à une autre réflexion, monsieur le ministre. Le nécessaire accroissement du trafic dans l'espace aérien français, lié à la satisfaction des besoins de la population, appelle une autre exigence, celle de ne plus privilégier la seule rentabilité financière et les intérêts privés au détriment du service public. A cet égard, l'émission de télévision *Méditations* a été fort intéressante. Il était très bien qu'une telle émission ait lieu car, à ma connaissance, c'est la première en France. Vous avez pu remarquer, monsieur le ministre, qu'à la fin de cette émission 77 p. 100 des personnes interrogées restaient inquiètes.

Air France et Air Inter doivent être gérées comme des entreprises publiques et, pour ce faire, les critères de gestion du privé visant au profit immédiat doivent être abandonnés. La rentabilité coûte que coûte n'est pas compatible avec une nécessaire sécurité maximale.

Comment se traduit la déréglementation ? A Air France, par exemple, la recherche forcée du résultat financier, et non de la qualité du service rendu, a conduit à une réduction des coûts unitaires de 28 p. 100 pour l'ensemble des postes d'activité, hors carburant, entre 1980 et 1986, en francs constants. Le poste « équipement », qui comprend non seulement les salariés mais aussi la formation, a chuté de 39 p. 100 et celui de l'entretien des avions de 33 p. 100.

Il est donc nécessaire de remettre en cause cette course effrénée à la compression des salaires, aux sous-effectifs et aux personnels insuffisamment qualifiés. Le manque en personnels ou la présence de personnels pas assez qualifiés, je le souligne - nous en avons maints témoignages - conduit à des négligences entraînant dégradation du matériel et insécurité.

La déréglementation aux Etats-Unis a abouti, vous le savez, monsieur le ministre, à la fermeture de lignes non rentables, à la recherche de la rentabilité à tout prix conduisant les avions à n'être plus, permettez-moi l'expression, que des « transporteurs de bétail » où le coefficient de remplissage est optimal, où le passage entre les fauteuils est réduit à la portion congrue, de façon à permettre une capacité d'accueil maximale, et où le service rendu aux usagers est minimal.

Tous ces faits portent atteinte à la sécurité. Aux Etats-Unis, l'arrachement du fuselage supérieur en vol est, malheureusement, un phénomène qui se répète. Cela est dû à la réduction des contrôleurs et des agents de surveillance, qui permet de faire des économies pour faire plus de profit et qui conduit à une grave négligence dans l'entretien des appareils.

Or, certaines mesures du présent projet de loi s'inscrivent dans le droit-fil de la déréglementation et ne permettent donc pas de répondre aux exigences de la sécurité.

C'est le cas, par exemple, pour l'article 16 relatif à l'autorisation d'affrètement des aéronefs. Une simple autorisation administrative ouvre toute possibilité à la compagnie concernée d'affréter auprès des compagnies étrangères. Alors que, jusqu'à présent, cela se faisait par décret, le ministre des transports abandonne donc son droit de regard et se dessaisit de sa tutelle. Cela nous paraît préjudiciable au regard des garanties de sécurité.

On constaterait donc une banalisation du recours aux avions de compagnies étrangères, qui mettrait gravement en cause la sécurité des vols en enlevant à l'administration toute possibilité sérieuse de contrôle et en l'empêchant d'exercer sa responsabilité à propos des normes auxquelles sont soumis équipages et aéronefs étrangers.

Air France affrète d'ores et déjà auprès de quarante-trois compagnies étrangères de seize pays différents. Ainsi, ce qui revêtait un caractère exceptionnel et temporaire est-il devenu aujourd'hui - et sera encore plus demain, compte tenu de ce que vous proposez - banal et quotidien.

M. Tenenbaum a lui-même affirmé qu'il n'avait aucune raison de remettre en cause nos homologues étrangers. Cela signifie, en termes clairs, que les normes de sécurité, qui sont élevées en France, sont tout simplement abandonnées ou, en tout cas, réduites, même si l'on affirme le contraire. On se retrouverait, à peu de chose près, dans la situation que vit la marine marchande avec les pavillons de complaisance.

Pour nous, il est donc inconcevable d'approuver une telle disposition, qui aboutit à la remise en cause du niveau de sécurité tel qu'il est en vigueur en France - c'est l'un des plus élevés du monde - pour laisser place à des normes plus laxistes.

Nous demandons, par ailleurs, que les usagers systématiquement informés, lorsqu'ils achètent leur billet, s'il s'agit d'un avion affrété ou non.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je l'ai dit à l'émission *Médiations* !

**Mme Héléne Luc.** Je le sais. Par ailleurs, le directeur d'Aéroports de Paris nous l'a confirmé à l'occasion d'une réunion avec les élus, mais je profite de ce débat pour le dire publiquement...

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Puisque vous ne le soulignez pas, je me suis permis de le faire ! (*Sourires.*)

**Mme Héléne Luc.** Quant aux compagnies, telle Minerve, elles ne respectent pas les normes de sécurité ; compte simplement le profit, qui passe avant la sécurité des passagers et ignore la tranquillité des riverains. Tel a été le cas - j'en reviens à l'exemple cité précédemment - du Boeing 747 de la compagnie Minerve, appareil de seconde main acheté à une compagnie espagnole. D'après les premiers éléments d'information, il était en surcharge, mais sans doute allez-vous me donner d'autres informations.

Certes, la concurrence s'est développée, les prix ont considérablement baissé, mais les faits prouvent que la sécurité est mise en jeu. Comme le dénonce le journal *Les Echos*, dont nous partageons l'avis, la déréglementation va aboutir à une moindre sécurité pour ceux qui ne peuvent pas payer le prix fort et à une sécurité minimale pour les plus aisés.

Pilotes, contrôleurs aériens, responsables de l'entretien du matériel, syndicalistes, tous mettent en avant et en évidence les immenses dangers de l'évolution actuelle des transports aériens. Il faut les écouter, monsieur le ministre, car ils n'ont qu'un souci : la sécurité des passagers, des équipages et des riverains. On ne peut laisser faire n'importe quoi et n'importe comment dans le ciel de l'Europe.

La course au profit conduit à rogner sur la masse salariale et sur l'entretien des appareils, l'insécurité grandit ; des avions dangereux sont maintenus ou remis en service. Cette situation doit cesser. Les « quasi-accidents » qui ne font pas la « une » des journaux parce qu'ils ne font heureusement pas de victimes se multiplient aujourd'hui, mais qu'en sera-t-il demain ?

Les normes de sécurité doivent être respectées. Pour ce faire, l'administration doit exercer un contrôle véritable et ne pas laisser la maîtrise de la certification de l'avion aux seuls constructeurs. Elle doit également interdire l'affrètement systématique. A bord d'un appareil, l'un des deux pilotes au moins devrait être obligatoirement titulaire d'une licence d'officier mécanicien navigant ou d'ingénieur navigant, afin que le commandant de bord puisse apprécier, à sa juste mesure, l'état technique de la machine. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas aujourd'hui.

Il convient également d'instaurer une véritable formation pour les pilotes, qui ne se limite pas, comme aujourd'hui, à 210 ou 230 heures de vol contre 450 heures hier. La présence de pilotes insuffisamment qualifiés, liée au manque de recru-

tement, est inacceptable pour la sécurité des passagers. Or, le développement anarchique des validations de licences étrangères tous azimuts va à l'encontre d'une meilleure formation et d'une plus grande qualification. Ce développement anarchique a conduit le syndicat national des pilotes de ligne à déposer - comme vous le savez - un préavis de grève de vingt-quatre heures, pour le 21 juin prochain.

Nombre d'appareils qui sont en service aujourd'hui ont plus de vingt années de vol ; il est donc urgent de les remplacer. C'est le cas, par exemple, des Boeing 747 et 737. Ainsi, douze Boeing 737-400 britanniques ont-ils été interdits de vol, le lundi 12 juin, par la direction de l'aviation civile britannique, à la suite de la défaillance en vol d'un de leurs moteurs, défaillance qui avait contraint deux d'entre eux à rebrousser chemin après décollage, le week-end dernier. Ces deux incidents seraient imputables à la désintégration des ailettes de turbine des réacteurs.

Les douze appareils ne seront autorisés à voler qu'après conclusion de l'enquête en cours sur les deux avaries. C'est la preuve du bien-fondé de ce que je viens de dire : on ne peut absolument pas jouer avec la sécurité des passagers, du personnel navigant et des riverains. La sécurité n'a pas de prix ! Il ne saurait être question, pour moi, de rester indifférente à tous ces problèmes : la sécurité est primordiale, et il ne faut pas faire l'économie des moyens visant à l'accroître.

J'ai assisté à une conférence de presse qui s'est tenue le lundi matin, tout de suite après l'incident qui aurait pu se terminer en catastrophe dans le Val-de-Marne. J'ai pu entendre une femme - elle avait amené son enfant pour témoigner - qui avait reçu le kérosène que l'avion avait dû larguer pour s'alléger. Deux cents personnes s'étaient rassemblées spontanément devant la mairie : la peur se lisait sur leur visage. J'en ai parlé au président Poher qui m'a dit que de très nombreuses personnes étaient venues lui faire part de la panique qui s'était emparée de la population.

Cela étant, nous ne pouvons qu'approuver les volets du projet de loi visant à accroître les obligations qui pèsent sur les compagnies et les équipages en matière de sécurité des vols, en particulier contre le terrorisme, que nous condamnons fermement. Nous présenterons un amendement relatif à la nature des policiers qui doivent effectuer les contrôles ; à notre avis, cela revêt une grande importance. Nous approuvons que le projet correctionnalise un ensemble d'infractions aux règles de sécurité qui, jusqu'alors, étaient punies de simples peines contraventionnelles.

En outre, ce texte renforce la répression des violations d'interdiction de survol de certaines zones du territoire, particulièrement de la ville de Paris.

Il intègre également dans notre ordre juridique les dispositions du protocole de Montréal du 24 février 1989, protocole additionnel à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée dans la même ville, le 23 septembre 1971. Ce protocole prévoit que les Etats signataires s'engagent à poursuivre et à juger l'auteur d'actes de terrorisme perpétrés dans l'enceinte d'un aéroport international.

Le groupe communiste et apparenté approuve ces différentes dispositions. Toutefois, il ne peut qu'être totalement défavorable aux articles 16, 17 et 18 et, en partie, à l'article 14. Bien entendu, nous vous expliquerons tout à l'heure pourquoi.

Ce projet de loi ne permet pas, dans l'ensemble, d'aborder le problème de la sécurité dans sa totalité, et nous ne pouvons que le regretter. Il n'est envisagé que sous certains aspects, ce qui rend ce texte un peu dérisoire au vu de l'importance des problèmes de sécurité que je viens de vous exposer.

A de nombreuses reprises, j'ai soulevé la question de la sécurité dans les transports aériens, notamment lors du débat sur le budget de l'aviation civile, en novembre 1988, et lors d'une question orale avec débat, le 28 octobre 1988. Notre inquiétude sur la sécurité ne date donc pas d'aujourd'hui, mais il faut reconnaître que le danger a considérablement grandi.

S'il est intéressant que la commission des affaires économiques propose l'organisation d'un débat au sein de la Haute Assemblée, consacré à l'organisation du transport aérien français et à la sécurité des vols, nous ne pouvons que déplorer que les différentes propositions faites ne soient pas directement inscrites dans la loi, car nous en aurions besoin.

Il est donc regrettable, monsieur le ministre, que la portée de ce texte soit réduite. C'est un projet de loi traitant de la sécurité dans son ensemble qui aurait été nécessaire.

Dans ces conditions, et si nos amendements n'étaient pas acceptés, le groupe communiste et apparenté s'abstiendrait sur un tel texte, car nous voulons absolument que des mesures supplémentaires soient prises pour la sécurité des aéroports. Espérant que nos propositions seront prises en compte par les députés, lors de l'examen du projet à l'Assemblée nationale, nous émettrons un vote d'attente. Mais peut-être aurons-nous la bonne surprise de voir le Sénat retenir nos amendements ! (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Laucournet.

**M. Robert Laucournet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est l'un des thèmes qu'a abordés M. Masson - sans que nous en soyons convenus - que j'ai choisi de développer plus largement devant le Sénat : celui du transport aérien dans l'Europe de demain.

Le marché européen va devenir rapidement une réalité dans le domaine du transport aérien. Le bilatéralisme qui gouverne encore aujourd'hui ce marché va céder la place à une ouverture concurrentielle, qui sera marquée par la liberté tarifaire des compagnies assurant un trafic régulier.

Dans ces conditions, le transport aérien français doit mettre en œuvre le plus rapidement possible les moyens qui lui permettront de marquer des points sur un marché qui sera de plus en plus difficile d'accès et rigoureux.

Cette évolution est irréversible. L'ouverture du marché aérien européen déclenchera - comme cela a été le cas dans d'autres secteurs de l'économie - une forte croissance de la demande, stimulée par le développement de la concurrence. Il est donc indispensable que le transport aérien se prépare à cette évolution et que chaque entreprise concernée améliore sa compétence, afin que notre économie en tire le plus d'avantages possibles.

La France, compte tenu de sa situation géographique, de sa taille et du fait qu'elle est la plaque centrale nord-sud de l'Europe des Douze, se trouve bien placée pour jouer un rôle de premier plan dans l'évolution du transport aérien de la Communauté.

Ainsi que cela a été le cas dans d'autres secteurs de l'économie, la constitution d'un véritable marché européen donnera les meilleures chances, non seulement de développement, mais également de pérennité aux entreprises qui sauront allier à la qualité de leur service la souplesse de leurs tarifs et la sécurité dans les procédures en vigueur et dans leur application.

Parallèlement à cet effort des entreprises aériennes, l'intervention de l'Etat est indispensable en matière de sécurité de l'aviation civile, qu'il s'agisse de la sécurité des passagers et des équipages ou de celle des tiers riverains des aéroports et des habitants des régions survolées.

L'accroissement du trafic intra-européen a connu, de 1982 à 1987, une progression de 27 p. 100. Le trafic aérien s'est considérablement développé, dès 1986. Ainsi, en trois ans, la circulation a augmenté de 30 p. 100. J'ajouterai que la France connaît un volume de mouvements d'avions proche de 1 400 000 par an.

Il s'agit donc d'un monde en pleine accélération, caractérisé, en outre, par l'apparition d'aéronefs de plus en plus performants et complexes et par l'émergence naturelle de nouvelles compagnies de transport aérien public. Cela ne s'est pas traduit, jusqu'à présent, par une diminution du niveau de sécurité, qui reste, dans notre pays, l'un des meilleurs du monde.

Cependant, le marché a changé et continuera à se transformer.

S'agissant des transports internationaux, c'est la possibilité pour un transporteur installé dans un pays de la Communauté d'effectuer des transports entre deux pays du Marché commun : par exemple, un transporteur allemand pourra acheminer du trafic entre la France et la Belgique ou entre l'Italie et l'Espagne.

S'agissant des transports intérieurs, c'est la possibilité pour ce même transporteur d'effectuer un trafic de cabotage à l'intérieur d'un autre pays. Par exemple, un transporteur néerlandais pourra assurer des transports entre Paris et Lyon.

Des risques existent, encore aujourd'hui, en matière de sécurité, qui ont malheureusement été illustrés dans le passé et même récemment en France et à l'étranger, à la suite de défaillances internes ou d'agressions extérieures.

Nous nous rappelons tous, ici, l'un des plus graves accidents, survenu, en France, le 3 mars 1974, à un D.C. 10 de la Turkish Airlines, dans la forêt d'Ermenonville, qui fit à l'époque 346 morts, ou, en 1977, le télescopage sur la piste de l'aéroport de Ténérife de deux Boeing 747, avec ses conséquences tragiques et la mort de 612 personnes.

L'actualité du transport aérien a été plutôt sombre dans ces derniers mois, notamment avec la destruction en vol du Boeing 747 de la Pan Am au-dessus de l'Ecosse et l'écrasement d'un Boeing 737 des British Midlands, au centre de la Grande-Bretagne.

Ainsi, en peu de temps, plus de 300 personnes ont trouvé la mort dans l'espace aérien européen. J'ajouterai l'écrasement très récent au Salon du Bourget d'un Mig 29, fleuron de la chasse soviétique.

A ces accidents graves sont venus s'ajouter de multiples incidents - la perte d'une partie du fuselage d'un appareil d'Eastern Airlines au-dessus de la Louisiane - par exemple - qui relance, de manière brûlante, l'inquiétude d'une sécurité mal maîtrisée en période de forte croissance des trafics.

Nous nous souvenons aussi des attentats politiques auxquels nous avons assisté : le massacre de l'aéroport de Lod, en Israël, la bombe désamorcée, à Orly, près du bureau des bagages de la Turkish Airlines, le 22 janvier 1983 ; les huit morts et les soixante blessés par l'A.S.A.L.A - l'armée secrète arménienne pour la libération de l'Arménie - à Orly, le 15 juillet de la même année.

Nous devons donc faire preuve, dans ce domaine de la sécurité, de la plus grande fermeté.

Avant le projet de loi qui nous est aujourd'hui présenté, M. Delebarre, ministre des transports, a précisé, en début d'année, ses intentions et a annoncé, très concrètement, qu'il allait procéder à un renforcement des services de la direction générale de l'aviation civile, afin que l'autorité de tutelle puisse légitimement effectuer des enquêtes et des vérifications, en ce qui concerne tant l'entretien et les réparations des appareils que les agréments donnés à certaines compagnies, notamment celles qui sont spécialisées dans le vol à la demande.

Outre le contrôle que doit exercer la direction générale de l'aviation civile sur la qualité de la maintenance, nous nous réjouissons que M. le ministre ait également jugé indispensable qu'un effort soit engagé pour améliorer la clarté et la rapidité avec lesquelles l'information doit être diffusée à la suite d'accidents de transport aérien.

En ce qui concerne la maintenance, je voudrais rappeler que des sanctions ont, d'ores et déjà, été prises, notamment en 1987 et 1988, pour non-respect de la réglementation par des compagnies de charters.

Le texte que nous discutons aujourd'hui s'organise autour des préoccupations générales de sécurité que nous partageons. Il tend à conférer à l'administration et à la justice les moyens de faire face à une situation nouvelle en prévenant plus efficacement et, au besoin, en réprimant plus sévèrement les atteintes à la sécurité de l'aviation civile, sous toutes ses formes.

La sécurité doit être, pour nous, une obligation absolue. Pour faire face à la concurrence, il faudra procéder à certaines adaptations, qui ne viseront, en aucun cas, la sécurité.

Partageant les différentes ambitions de ce projet de loi pour renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien, nous y apporterons nos suffrages.

Monsieur le ministre, vous avez pris avec autorité l'initiative d'anticiper sur les événements prévisibles des prochaines années en matière de transports aériens. Je souhaite que le Sénat vous apporte, aujourd'hui, unanimement, son adhésion, car vous êtes sur le bon chemin. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Cartigny.

**M. Ernest Cartigny.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai souhaité intervenir sur le projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile pour vous faire part de deux réflexions qui me semblent mériter votre attention.

La première porte sur le renforcement de la sécurité des aérodromes et du transport aérien, qui est une nécessité évidente et dans lequel le rôle de l'Etat est essentiel.

A cet égard, les dispositions prévues dans les chapitres II et III du projet de loi semblent judicieuses, sous réserve des amendements proposés par la commission des affaires économiques et par la commission des lois, en particulier s'agissant de l'article 18, qui, dans sa finalité, ne paraît pas conforme à la Constitution.

Ma deuxième réflexion prendra la forme d'une protestation, que je tenterai de ne pas rendre véhémement, pour lui garder toute son objectivité.

En effet, mes chers collègues, comme il arrive parfois dans nos travaux parlementaires, sous couvert d'une noble cause, celle de la sécurité des aérodromes et du transport aérien, le Gouvernement nous propose une série de mesures qui, manifestement, vont atteindre les pratiquants de l'aviation générale, de cette petite ou moyenne aviation qui représente tout de même des milliers de pratiquants d'avions et, surtout, une industrie en pleine renaissance et parfaitement exportatrice.

J'ajouterai qu'en mentionnant ces propositions dans les premiers articles du projet de loi il sera plus facile, pour les auteurs du projet de loi, de les faire entériner, sans grande difficulté, par une assemblée dont l'attention sera tout naturellement fixée sur l'essentiel : c'est-à-dire les dispositions sur la sécurité des aérodromes et du transport aérien, qui, très habilement, figurent après.

A cet égard, l'article 2 du projet de loi prévoit le remplacement du texte des articles L. 150-1 et L. 150-2 du code de l'aviation civile par un nouveau texte, qui multiplie par 15 le montant des amendes : 15 000 à 300 000 francs au lieu de 1 800 à 60 000 francs, et par 12 la durée de la peine correctionnelle, trois mois à un an au lieu de six jours à un mois, pour des infractions possibles qui ne concernent, à l'évidence, que des pilotes privés ou des responsables d'aéroclubs.

En effet, imagine-t-on une compagnie aérienne mettre ou laisser en service un aéronef sans certificat d'immatriculation, sans marques d'identification, ou disposant de certificat de limitation de nuisances périmé ?

Les alinéas 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup> de l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile sont tout à fait révélateurs, édifiants même, pour un parlementaire qui n'est pas un spécialiste.

Ce texte prévoit par exemple :

« Art. L. 150-1. - Sera puni d'une amende de 15 000 francs à 300 000 francs, et d'un emprisonnement de trois mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement le propriétaire ou l'exploitant qui aura :

« 4<sup>o</sup> ou fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document. »

Cet alinéa 4<sup>o</sup> met un président d'aéroclub - il y en a un certain nombre au Sénat - qui aurait laissé circuler un Jodel ou un Robin avec l'altimètre en panne - l'élève pilote ou le pilote ne l'ayant pas signalé - dans la position d'un coupable passible de trois mois à un an de prison et de 15 000 à 300 000 francs d'amende !

En fait, on exigerait, ainsi, des aéroclubs, des associations et des pilotes privés, pour des appareils d'un poids inférieur à 2 700 kilogrammes, une assistance technique et une attention aussi grandes que celles des compagnies aériennes utilisant des avions cent fois plus lourds et transportant des voyageurs payants.

C'est absolument inacceptable, à moins de préciser dans le texte, le caractère volontaire de l'infraction. Ce sera l'objet d'un amendement que je présenterai tout à l'heure.

L'article L. 150-3 nouveau du code de l'aviation civile vise aussi les pilotes privés. Il prévoit : « Le pilote qui, en infraction aux dispositions de l'article L. 132-1, n'aura pas utilisé, sauf cas de force majeure, un aéroport international au départ ou à l'arrivée d'un vol international... »

On imagine mal une compagnie aérienne se livrant à ce genre de fantaisie.

En outre, il me semble curieux qu'on s'appuie sur la loi du 4 janvier 1973 pour traiter de ce problème de vol international sans tenir compte de la réalité européenne, car cette réalité, qui sous-entend la libre circulation des personnes et des biens, existe bien.

Or, savez-vous, mes chers collègues, que, si vous vous rendez dans une voiture de quatre places, de Strasbourg à Kehl, vous ferez le voyage de deux ou trois kilomètres en deux minutes, sans contrôle, alors que, si vous voulez faire le même déplacement dans un avion de quatre places, par l'obligation de l'article que je viens de vous lire, vous couvrerez plus de cent kilomètres et passerez, sans doute, deux ou trois heures dans ce voyage en comptant les contrôles douaniers au départ et à l'arrivée.

J'ajoute que tout aéronef quittant ou atterrissant sur le territoire français ne peut le faire qu'après dépôt d'un plan de vol indiquant notamment les aérodromes de départ et d'arrivée, que, par conséquent, les autorités de contrôle sont parfaitement au courant des mouvements de ces aéronefs qui peuvent être mis sous surveillance si ce vol est suspect.

J'insiste sur le fait qu'un plan de vol peut être déposé dans tout aéroport, international ou pas.

Je pense que cette mesure est tout à fait anachronique. Là aussi, un amendement est nécessaire.

M. le rapporteur de la commission des lois a évoqué tout à l'heure, à ce sujet, les problèmes de drogue. Il peut, en effet, y avoir risque de franchissement des frontières par des aéronefs transportant de la drogue.

Je puis vous assurer qu'il est plus facile de la transporter dans une voiture qui peut circuler sur toutes les routes où il n'y a plus de postes de douane ou de garde.

Ayant eu l'occasion de voler dans un petit avion aux Etats-Unis, notamment au Sud du Texas, le long du Rio Grande, à la frontière du Mexique, où le trafic de drogue est très important, j'ai constaté que l'administration américaine - les gardes-côtes, la police - fait son travail de contrôle, de surveillance sur tout ce qui vole dans la région.

Pour autant, pourquoi exposer ceux qui sont honnêtes et qui ne font pas de trafic à des mesures de coercition qui deviennent insupportables ?

J'en viens maintenant à l'article 4 du projet de loi qui prévoit une nouvelle rédaction de l'article L. 150-4 du code de l'aviation civile et qui, je crois, vise beaucoup plus l'aviation générale. Je le lis :

« Sera puni d'une amende de 15 000 francs à 100 000 francs et d'un emprisonnement de un à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui, par maladresse ou négligence, aura survolé une zone du territoire français en violation d'une interdiction prononcée dans les conditions prévues à l'article L. 131-3, premier alinéa. » Et sera puni plus sévèrement celui qui l'aura fait exprès !

Croyez-vous, mes chers collègues, que les pilotes de ligne survolent par maladresse ou négligence les zones inviolables du territoire français ?

Il s'agit, bien entendu, d'une mesure qui vise uniquement les pilotes privés. Une fois de plus, ce sont eux qui sont en cause, et je pose la question : est-il normal qu'une maladresse, n'entraînant ni dégât ni victime, puisse être punie de six mois de prison et de 100 000 francs d'amende ? Ce n'est pas sérieux.

Si j'accepte que la punition soit infligée en cas de négligence - car lorsqu'on vole, on ne doit pas être négligent - je la récuse pour la maladresse, d'autant que ce terme peut générer des sanctions abusives, selon l'interprétation qu'en ferait un juge qui ne serait pas forcément averti des choses de l'air. Ainsi en sera-t-il d'un pilote que l'évolution des conditions météorologiques pourra égarer et qu'un juge non averti des réalités du pilotage pourra en toute bonne foi considérer comme un maladroit et, par conséquent, condamnable.

Voilà, mes chers collègues, trois exemples qui démontrent à l'envi comment, croyant bien faire, si nous n'y prenons garde, nous risquons de faire l'amalgame entre la réglementation concernant l'aviation commerciale et l'aviation générale.

Par ailleurs, croyez-vous vraiment - c'est ce que je ressens à la lecture de la première partie de ce projet de loi où il n'est question que de répression et de punition - que c'est ainsi que l'on améliorera la sécurité des aérodromes et du transport aérien, car c'était bien là l'objectif principal du projet de loi ?

La France possède actuellement le triste record du monde occidental pour le nombre et l'enchevêtrement des zones interdites, dangereuses et réglementées, sans parler du vol à basse altitude des militaires généralisé à tout le territoire,

toutes ces difficultés ne concernant, pour ainsi dire, que l'aviation générale obligée de voler en zigzag, car le niveau de vol des avions commerciaux les place, la plupart du temps, bien « au-dessus » du problème.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, mes chers collègues, que dépoussiérer largement nos cartes aéronautiques, les débarrasser de nombreuses zones interdites, réglementées et dites dangereuses serait plus efficace pour la sécurité qu'un matraquage d'amendes et de peines de prison sanctionnant ce qu'on appellera « maladresse » du pilote qui les a survolées par mégarde ?

D'autre part, ne peut-on penser que s'appuyer sur le risque de survol de Paris pour alourdir contraintes, amendes et peines partout ailleurs, n'est pas bien sérieux ? Chacun sait de quoi il s'agit, et le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan ne s'y est pas trompé, qui a reconnu là le « Baron noir », mythe ou réalité mais, de toute façon, chose insignifiante et providentiellement survenue en période de basses eaux médiatiques, moderne monstre du Loch Ness, qui agaça beaucoup M. le ministre de l'intérieur et fit rire la communauté aéronautique internationale, compte tenu de notre mobilisation policière et d'un déploiement de nombreux hélicoptères, qui, eux, perturbèrent beaucoup les Parisiens.

Et puis, ne peut-on aussi penser que le ministère des transports, en ce qui concerne l'aéronautique, puisque nous en parlons aujourd'hui, devrait, en toute humilité, nous indiquer quels efforts il va déployer pour instruire, informer, aider, contrôler bien sûr, afin de mieux jouer pleinement son rôle au service de la collectivité ? En effet, bien des choses laissent à désirer.

Pour l'information, par exemple, nous ne savons toujours rien de l'enquête relative à l'incident de décollage du Boeing 747 de la compagnie Minerve à Orly, le 3 juin. Bien sûr, l'équipage a été licencié - c'était le plus facile - mais qui doit et va partager sa responsabilité, car bien des points demeurent obscurs et la vérité doit être relativement facile à établir ?

Quant aux services qui sont dus aux usagers, je vous ferai part de mes dernières expériences.

Monsieur le ministre, ce matin même, pour être tout à fait certain de mon propos, j'ai encore interrogé la météorologie aéronautique du Bourget par téléphone pour m'entendre répondre comme chaque jour depuis plus d'une semaine : « Veuillez renouveler votre appel, le service est momentanément interrompu » par la grève en raison du refus du Gouvernement de tenir ses promesses. Je crois que cela est de votre ressort.

Espérant un miracle, comme avant chaque vol, j'ai alors consulté mon Minitel pour connaître toutes les prévisions et cartes de la météorologie destinée aux vols V.F.R., et savoir ce que j'allais rencontrer sur ma route. J'ai lu sur l'écran le bulletin du 7 juin, valable de 5 heures à 12 heures temps universel, mise à jour prévue le 7 juin à 9 heures, et nous sommes aujourd'hui le 15 juin !

Je crois que cela relève aussi de votre compétence.

Enfin, alors que je me trouvais à Toussus-le-Noble et que je devais, comme chaque année, faire renouveler ma licence en m'adressant au bureau de contrôle de l'aérodrome, on m'a répondu qu'en raison du manque de personnel je devais effectuer cette démarche à la D.G.A.C., rue Lecourbe ou ailleurs. Cela non plus n'est pas agréable.

Monsieur le ministre, vous avez à votre disposition un outil remarquable tant par le nombre, la qualité et la passion aéronautique des hommes et des femmes qui le servent que par le nombre et la qualité des infrastructures et des matériels qui l'équipent. Je veux parler de la D.G.A.C. et de ses multiples services. Demandons-lui, s'il vous plaît, non pas de se spécialiser dans la confection de pièges, de règlements destinés à fournir des coupables aux tribunaux, mais d'aider tous ceux qui veulent voler à le faire dans les meilleures conditions.

Mes chers collègues, je crois qu'il faut nous garder d'écœurer quiconque, surtout nos jeunes élèves pilotes et tous ceux qui les conduisent vers l'aviation, par une « surréglementation » inextricable. Nos compagnies manquent de pilotes et en manqueront pendant de nombreuses années dans cette période de croissance rapide du transport aérien qui marque aussi la renaissance de notre industrie aéronautique, comme je le constate quotidiennement au Salon du Bourget.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, tout en soutenant le projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien que vous nous proposez, je m'efforcerais, en défendant les trois amendements présentés par mon groupe, de rendre tolérable l'alourdissement des nouvelles sanctions qui y figurent. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et de l'U.R.E.I.*)

**M. le président.** La parole est à M. Perrein.

**M. Louis Perrein.** Mon intervention porte sur un point très particulier, monsieur le ministre. En effet, le fonctionnement des aéroports internationaux est en lui-même un facteur d'insécurité.

J'approuve que l'on affecte à l'aéroport lui-même les moyens suffisants et même superfétatoires pour faire face aux sinistres et aux tentatives d'attentats. A cet égard, les dispositions que vous nous proposez nous conviennent tout à fait. Je souhaiterais toutefois, comme certains collègues, être informé la répartition du montant de la taxe de sécurité et de sûreté qui a été affectée à la gestion d'Aéroports de Paris.

La sécurité, monsieur le ministre, mes chers collègues, concerne aussi l'extérieur des plates-formes aéroportuaires. Les services départementaux de secours et d'incendie sont appelés souvent à intervenir pour des sinistres se produisant à l'extérieur de ces plates-formes. Ce faisant, ils sont obligés d'avoir à leur disposition les moyens surnuméraires que nécessite le fonctionnement des aéroports. C'est ainsi que la plate-forme aéroportuaire de Roissy-en-France exige que les services départementaux du Val-d'Oise possèdent des équipements extrêmement importants.

Il s'agit, sans doute, d'un transfert de charges. Vous allez me dire - je le conçois tout à fait - que le fonctionnement d'un aéroport induit des ressources. Certes, mais vous savez bien que la majorité des ressources procurées par la taxe professionnelle va aux collectivités locales riveraines des aéroports et peu aux départements.

Je souhaiterais également attirer votre attention sur un problème que vous connaissez bien, monsieur le ministre, puisque j'ai déjà eu l'occasion de vous en parler à cette tribune : l'acheminement des secours en cas de sinistre.

En effet, non seulement les moyens doivent être à la disposition des centres de secours mais ils doivent aussi être acheminés vers le lieu des sinistres éventuels. Je me souviens de l'accident du Tupolev, voilà quelques années, qui avait posé des problèmes énormes d'acheminement des secours vers la ville de Goussainville sinistrée, parce que la voirie départementale était nettement insuffisante dans ce secteur du Val-d'Oise.

Je me permets, monsieur le ministre, de vous rappeler que j'avais demandé aux services de votre ministère - vous n'étiez pas alors en fonctions - ce qu'ils envisageaient pour aménager la future autoroute A 16 qui doit desservir Paris et non pas Aéroports de Paris, ce qui est quand même un sacré paradoxe.

Que pensez-vous faire pour améliorer la route nationale 370, qui est le seul itinéraire possible d'accès au centre principal de secours et d'incendie de Villiers-le-Bel ? Or, cette voie est complètement saturée. En cas de sinistre à l'Est de Villiers-le-Bel ou à Gonesse, qui sont tout proches d'Aéroports de Paris, les secours ne pourraient pas être acheminés dans des délais raisonnables.

Voilà les quelques réflexions que m'inspire ce projet de loi qui, certes, me satisfait. Je suis favorable, bien entendu, aux dispositions que vous nous proposez. Cependant, après notre rapporteur, je vous demanderai de prévoir dans des délais raisonnables un débat devant le Parlement, notamment devant le Sénat, sur les problèmes de l'aviation de demain, ainsi que sur le fonctionnement des aéroports, et d'Aéroports de Paris en particulier.

Des problèmes de transport et d'accès aux aéroports en cas d'éventuels sinistres se posent, que nous devons résoudre.

Enfin, nous devons prendre en considération le problème des travailleurs qui se rendent sur les plates-formes aéroportuaires. En effet, j'estime - et j'ai eu l'occasion, mes chers collègues, de le souligner à cette tribune voilà quinze jours - qu'il est tout de même scandaleux que toutes les voies de la région parisienne se dirigent vers Paris et que les voies Est-Ouest soient encore à l'état de projet. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. le président.** 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, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, si tous les intervenants qui m'ont précédé à cette tribune ont reconnu le bien-fondé de ce texte, ils ont souhaité également sur un certain nombre de points, me faire part de leurs préoccupations et je leur répondrai d'autant plus volontiers que je dispose d'un certain nombre d'informations complémentaires.

M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, a bien voulu me rejoindre sur les bancs du Gouvernement. Je serai, en effet, dans quelques minutes, en route pour Londres où je dois rencontrer mes homologues de la conférence européenne des ministres des transports. Car, sachez-le, les problèmes que nous soulevons ici aujourd'hui sont les mêmes qui nourrissent les discussions au plan international.

Je vous rappelle que la conférence européenne des ministres des transports est l'instance dans laquelle se rencontrent, entre autres, de manière officieuse certes, mais très fructueuse, les ministres des transports non seulement des Etats de l'Europe de l'Ouest mais aussi des pays de l'Europe de l'Est. La coopération internationale doit, en la matière, avancer de manière décisive.

Monsieur le rapporteur, l'examen des différents amendements nous permettra de revenir sur nombre des points que vous avez évoqués, et ce sera l'occasion d'autant d'améliorations ou de modifications du texte.

Je vous remercie des remarques plus fondamentales que vous avez présentées. Vous reconnaissez l'utilité de ce texte, vous en approuvez l'orientation, même si, monsieur le rapporteur pour avis, vous souhaitez qu'il aille plus loin dans un certain nombre de domaines.

Monsieur le rapporteur, je partage votre avis : il faut, surtout, à la suite de textes comme celui-ci, rendre plus lisible le code de l'aviation civile. Il en va ainsi pour de nombreux codes qu'il faut, de temps à autre, remettre à jour, clarifier, réorganiser. Mais cela représente une tâche ardue pour le Conseil d'Etat, qui travaille d'ailleurs souvent en liaison avec les parlementaires. Aussi, sous réserve du délai nécessaire, je m'engage à mettre en œuvre ce travail de manière que les textes paraissent clairs pour ceux qui auront à y recourir.

Vous avez souhaité en savoir un peu plus sur l'usage des fonds procurés par la taxe de sûreté. Cette taxe est une nécessité, je dois même dire d'ailleurs, n'en étant pas l'auteur, que c'est une invention tout à fait remarquable. Faire participer les compagnies aériennes à l'effort de sécurité et de sûreté nécessaires à la fréquentation des aéroports et à la navigation aérienne me paraît une très bonne initiative. La totalité des crédits provenant de cette taxe est inscrite au budget de l'aviation civile et a servi à financer des investissements de sûreté, comme vous le disiez.

C'est vrai que nous sommes en train de perfectionner, de façon considérable, les équipements de détection. C'est vrai que, dans quelques mois, nous allons faire valider, vraisemblablement au niveau international, des équipements de détection tout à fait sophistiqués qui ont été présentés au Salon du Bourget.

C'est vrai que nous utilisons les revenus de cette taxe de sûreté pour modifier les circuits dans les aéroports et séparer les flux de fréquentation, de manière à faciliter la surveillance et à augmenter les garanties de sécurité.

C'est vrai que nous développons énormément les recherches en matière de détection d'explosifs. On me cite le cas d'un matériel, l'Eden à rayonnements neutroniques, le Siloskan, scanner à rayons X. N'étant pas technicien en la matière, je ne connais pas ces matériels, vous non plus peut-être, monsieur le rapporteur, mais je suis tout à fait prêt à vous les faire présenter, si nécessaire.

Dès cette semaine, à l'occasion du Salon du Bourget, j'ai rencontré les principaux responsables de l'aviation civile internationale ainsi que de nombreux ministres responsables de ce secteur.

Les Etats-Unis et la France ont atteint, en ce domaine, le meilleur niveau de fiabilité pour des appareils aussi perfectionnés. D'ailleurs, les appareils français seront très prochainement reconnus et validés au niveau international. La taxe

de sûreté est donc une bonne affaire. Elle est utile et nécessaire. C'est la raison pour laquelle, à chaque discussion budgétaire, je vous proposerai de la reconduire.

Vous avez été plusieurs à souhaiter qu'un débat soit organisé au Sénat sur l'organisation du transport aérien français. Il ne m'appartient pas de prendre une telle décision mais je ferai part de votre souci à la fois au ministre chargé des relations avec le Parlement et au Premier ministre. Je laisserai celui-ci prendre la décision qui sera fonction du calendrier parlementaire que nous savons, les uns et les autres, très chargé, surtout cette année.

Mais s'il apparaissait que le débat ne puisse pas avoir lieu en séance plénière, je ne vois absolument aucune objection à participer, dans le cadre de telle ou telle commission sénatoriale, à un débat de fond sur l'évolution et l'organisation de la navigation et du transport aérien français. C'est un sujet d'actualité de grande ampleur et il est souhaitable d'aller le plus loin possible dans un tel débat.

Madame Luc, vous avez témoigné de l'inquiétude des riverains des aéroports parisiens à l'occasion d'incidents qu'ils peuvent interpréter comme autant de risques de catastrophe. Nous les avons reçus au ministère où ils ont renouvelé leurs inquiétudes.

Vous avez évoqué plusieurs incidents. L'incident grave qui est survenu le 3 juin sur un Boeing 747 de la compagnie Minerve a provoqué, à ma demande, une enquête immédiate de la direction générale de l'aviation civile. Il apparaît que cet incident est dû à une décision inappropriée de l'équipage, pourtant très expérimenté. Au lieu de décoller avec le vent devant, cet équipage a décollé avec le vent derrière l'appareil. Or, dans de tels cas, le différentiel de surcharge acceptable est de dix tonnes. Si l'avion avait décollé comme il aurait dû le faire, il n'y aurait eu strictement aucun incident.

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis.** S'agit-il de maladresse ou de négligence ?

**Mme Hélène Luc.** C'est ce que nous a demandé un riverain.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est en tout cas, à mon avis, une inadéquation des compétences de l'équipage, et j'ai pris la décision qui est celle qu'un ministre responsable de l'aviation civile doit prendre dans un tel cas, j'ai demandé la traduction de l'équipage devant le conseil de discipline.

Le personnel navigant exerce une grande tâche et une très haute responsabilité. Il doit savoir que nous devons faire respecter un certain nombre de règles.

Vous avez évoqué, madame Luc, un autre incident survenu à un Mercure le 12 juin, en fin d'après-midi. Il s'agissait du vol Air Inter 613. L'avion s'est reposé peu après le décollage en raison d'une panne de moteur. Cela peut arriver. Dans le cas présent, il appartient à l'équipage de prendre tout de suite la décision de poser l'appareil. L'atterrissage s'est déroulé dans de bonnes conditions. Le vol ne s'est pas poursuivi.

Vous avez évoqué les incidents survenus en Grande-Bretagne sur des Boeing 737-400. Vous avez fait vous-même allusion à d'éventuels problèmes de ventilation du moteur. Ce sont des moteurs C.F.M. 56-3. Des pales, des aubes du ventilateur ont été rompues à trois occasions. Ces avions ne sont pas en service en France. Des mesures ont été arrêtées pour assurer la sécurité de tels avions.

Pour les moteurs, nous sommes en train de faire examiner par les entreprises, un changement systématique des disques et des aubes et une réduction du régime de rotation, de façon que de tels incidents ne puissent plus se produire.

Madame Luc, ce projet de loi ne permet pas, effectivement, d'aborder tous les problèmes de la sécurité du transport aérien et de la navigation aérienne. Mais tel n'est pas non plus son objectif. Nous avons déjà pris beaucoup de mesures en matière de sécurité et nous en prendrons encore après ce projet de loi. A chaque fois qu'une mesure paraîtra indispensable au Gouvernement, nous la prendrons sans attendre. Simplemment, en matière d'actes de terrorisme et de négligence, tant dans le fonctionnement d'un certain nombre de compagnies que dans le comportement de certains équipages, il faut bien prendre des mesures, notamment celles qui vous sont présentées aujourd'hui.

Si, dans six mois, vu le comportement de tel ou tel, il apparaît que des mesures complémentaires sont nécessaires, je me présenterai à nouveau - croyez-moi - devant les assemblées pour le dire. Je ne sacrifierai jamais la sécurité du transport aérien.

Je ne suis pas contre le développement du transport aérien, c'est une nécessité. Il répond aux besoins de déplacement de la population mais nous ne le favoriserons jamais au détriment de la sécurité aérienne. Croyez-moi, c'est un engagement que je prends très solennellement.

Vous avez évoqué l'étroitesse de l'espace aérien, en particulier sa limitation pour des raisons de défense. En effet, toutes les fins de semaine nous rencontrons le problème, toutes les fins de semaine des négociations se déroulent entre les autorités de l'aviation civile et les autorités du ministère de la défense et des zones réservées à la circulation aérienne de défense sont désaffectées par la défense pendant le samedi et le dimanche de manière à être mises à la disposition de l'aviation civile.

Madame Luc, le problème de la circulation des avions ne se pose pas ou très rarement, quasiment jamais, lorsqu'ils sont en l'air. Le problème survient quand ils approchent des aérodromes. Au décollage, à l'atterrissage, là se produisent les embouteillages, là surviennent les contraintes et les règlements.

C'est la raison pour laquelle je ne serai jamais favorable à la libéralisation acharnée du transport aérien parce qu'il faut bien que des règles soient établies et que l'état de droit prévale là où décollent et atterrissent les appareils. C'est, en particulier, le rôle de M. Tenenbaum, directeur général de l'aviation civile, de faire respecter l'ensemble des règlements qui régulent ces trafics.

Vous avez évoqué, par ailleurs, la situation du personnel : effectivement, nous en manquons. J'ai été moi-même l'un des premiers à le dire en prenant mes responsabilités ministérielles. Je l'ai dit pour les pilotes, les contrôleurs du personnel navigant, les contrôleurs de la navigation aérienne.

Pourquoi ce manque d'effectifs ? Pour une raison très simple : dans les dix dernières années, personne n'a vu venir l'explosion du trafic aérien, personne, ni les ministres qui étaient aux responsabilités il y a dix ans, ni ceux qui les exerçaient en 1981, 1982, 1983 et même en 1986 ou 1987. Nous nous trouvons devant cette explosion, nous devons y faire face.

Mais je rappelle que la formation de ces personnels est très poussée, tant sur le plan technique que sur le plan scientifique. Pour former un pilote ou un contrôleur aérien, il faut des années.

Nous allons voir, à partir de 1991, les résultats, en termes chiffrés, de tous ceux que nous avons fait entrer en formation dès la fin de l'année dernière, et ces chiffres vont s'accroître chaque année ; j'aurai l'occasion de vous le redire lors du débat sur le budget pour 1990.

Alors, en attendant, que faisons nous ? J'ai le sentiment que nous avons adopté, en matière de contrôle de la navigation aérienne, la seule démarche possible, c'est-à-dire la négociation avec les représentants organisés de ses personnels. Depuis plus d'un an nous avons signé un accord d'amélioration des conditions de travail, de rémunération et de carrière des personnels de la navigation aérienne, de même pour l'amélioration et la réorganisation du travail.

Et c'est vrai que ces personnels sont capables aujourd'hui d'assumer chaque dimanche de forte fréquentation plus de 5 000 vols à travers notre territoire parce qu'ils ont accepté, entre eux et en liaison avec nous, d'examiner une réorganisation de leur travail.

Je tiens ici publiquement à rendre hommage au sens des responsabilités des personnels de la navigation aérienne, qui donnent à notre espace national le maximum de garanties. La déréglementation ne sera jamais pour moi un synonyme d'usage abusif de l'espace aérien. Il faut que nous soyons instance de contrôle, instance de réglementation lorsque c'est nécessaire. Nous y reviendrons dans le débat sur les amendements.

Vous avez, à un moment donné, regretté qu'au décret soit substituée l'autorisation administrative, mais, qu'il s'agisse du décret ou de l'autorisation administrative, c'est toujours le ministre qui décide des affrètements. C'est en son nom que seront données les autorisations et j'ai pu dire, en effet, à la

fin de l'émission *Méditations* que vous avez évoquée, que je souhaite que le maximum d'informations soit données aux personnes transportées.

Je trouve inacceptable, lorsqu'une compagnie - Air France, Air Inter ou autre - doit affréter pour augmenter ses capacités, que les personnes qui achètent un billet ne connaissent pas le type d'avion sur lequel elles vont voler ni à qui il appartient.

La compagnie est responsable de l'affrètement. Nous avons durci les conditions d'affrètement et, normalement, les vols doivent pouvoir se dérouler dans de bonnes conditions.

Monsieur Laucournet, vous avez examiné les perspectives de l'évolution des différents moyens de transport, nous y reviendrons soit dans un débat général, soit en commission. J'aurai d'ailleurs, dans quelques mois, au nom des ministres des transports de la Communauté européenne, à examiner le problème de la deuxième phase de la réglementation en termes d'espace aérien européen. Ce sera une excellente occasion pour venir présenter, devant la commission, les préoccupations tant des ministres européens que du Gouvernement français.

Monsieur Cartigny, parlant de l'aviation en général, vous avez élevé une forte protestation, je ne dirai pas vigoureuse car, dans la forme, elle est restée comme à l'habitude très mesurée.

Vous connaissez mieux que moi l'aviation car vous savez piloter, ce que je ne sais pas faire. J'espère à peu près parvenir à piloter mon département ministériel. C'est une toute petite différence avec le pilotage d'un aéronef. (*Sourires.*) Mais, monsieur Cartigny, ce texte de loi qui vise à garantir et à accroître la sécurité en matière de fréquentation des aéroports, d'affrètement, de comportement des compagnies et des navigants, ne va pas à l'encontre de l'aviation générale. J'aimerais que vous en soyez convaincu. Mais ce n'est pas moi qui pilote les avions d'aviation générale qui, au voisinage des aérodromes les plus fréquentés, dans un espace aérien très chargé, peuvent parfois - est-ce par maladresse ou négligence, le débat sur les amendements et la sagesse du Sénat permettront sans doute de choisir le terme le plus adéquat - gêner la circulation des longs courriers.

Il ne se passe pas de mois, il ne se passe quasiment pas de semaine sans que les contrôleurs aériens voient apparaître sur leurs écrans de contrôle ce qu'on appelle les « air-miss », vous le savez mieux que moi, monsieur Cartigny, c'est-à-dire ces circulations trop proches de deux appareils qui créent des conditions propices aux incidents de navigation. C'est dans ces occasions qu'il faut rappeler à l'ordre les navigants des appareils fautifs.

L'aviation générale a aussi ses responsabilités dans la navigation aérienne. On ne peut pas en tenir compte. Même si, effectivement, nous avons durci les peines et les amendes, il appartiendra toujours au juge de prendre la décision définitive. Lui seul est à même, lors des délibérations, après avoir entendu les parties, d'apprécier les circonstances atténuantes et la façon d'appliquer la loi dont il appartient au Parlement de définir à la fois le cadre général et les modalités d'application.

Par conséquent, pour ce qui est tant des zones interdites que de la pratique du pilotage au voisinage des aérodromes, on ne peut pas imaginer que la navigation aérienne soit exclue du domaine de préoccupation qui est le nôtre.

Bien sûr, vous avez découvert, monsieur Cartigny - j'ai essayé de le cacher le plus longtemps possible - que lorsque la météorologie nationale était en grève, il n'y avait pas communication du bulletin de météo. (*Sourires.*) Croyez-moi, je suis le premier à regretter qu'un service public soit en grève, mais je suis aussi le premier à reconnaître que la grève est un droit dans notre pays et qu'il est possible à des fonctionnaires de faire grève lorsqu'ils ont des revendications à faire valoir ou lorsqu'ils ont le sentiment de ne pas être écoutés, et cela même si j'estime, à titre personnel, que c'est peut-être à tort. Il m'appartient...

**Mme Hélène Luc.** De satisfaire aux revendications !

**M. Michel Delebarre,** ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Madame ! N'allons pas aussi vite !

Il m'appartient alors d'entreprendre des négociations afin de trouver des issues positives à tel ou tel mouvement.

C'est ce que nous sommes en train de faire, mes collaborateurs et moi-même, avec les organisations syndicales représentatives du personnel de la météorologie nationale. Monsieur Cartigny, je forme des vœux pour qu'une telle situation ne se prolonge pas, ou en tout cas pour qu'elle dure le moins longtemps possible. C'est effectivement l'une de mes préoccupations.

Vous avez ironisé, sans doute légitimement - ce fut le cas de la France entière à l'époque, alors, pourquoi pas aujourd'hui ? - vous avez ironisé sur la disposition « Baron noir » de ce texte. Elle est pourtant indispensable. Certes, elle l'est non pas pour le problème du « Baron noir » en lui-même, mais pour une raison plus grave : je trouve inacceptable que, suite à pari - pari avec d'autres ou pari vis-à-vis de soi-même - des hommes ou des femmes qui ont normalement la responsabilité de pilote montent un jour dans un avion, même si c'est le leur, et se livrent, au mépris des risques qu'ils encourent, à des exercices qui sont, pour eux, amusants, mais qui, demain, peuvent devenir très graves pour les autres, et cela au-dessus de zones interdites, de secteurs qu'ils ne sont pas autorisés à survoler.

Dans un texte comme celui-ci, il nous appartient de prendre des dispositions à l'égard de personnes qui, finalement, n'ont pas ce sens des responsabilités que doivent avoir les personnels navigants et les pilotes. Il nous appartient de sanctionner de telles pratiques.

Monsieur Perrein, permettez-moi de faire deux remarques sur le problème que vous avez évoqué.

Pourquoi ne pas envisager - le Sénat est bien placé pour le faire - une répartition de la taxe professionnelle sur les communes d'un département concerné par l'implantation d'un aérodrome, *a fortiori* d'un aérodrome international ? Voilà qui résoudrait, en partie, le problème relatif aux services d'incendie que vous avez évoqué au sujet de votre département. Ce n'est qu'une suggestion, mais elle pourrait très bien faire l'objet d'une proposition de loi.

Vous avez encore évoqué la circulation des secours. Je prendrai contact avec le préfet de chaque département concerné. Si ce dernier a, comme je le crois, le sens des responsabilités, il doit avoir mis au point un plan d'acheminement des secours d'urgence en cas de catastrophe, afin d'éviter que les services de secours ne soient bloqués par la circulation. Je vérifierai aussi auprès des préfets des départements concernés que de telles dispositions ont été prises, ou du moins qu'elles sont bien en préparation.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, tels sont les quelques éléments que je souhaitais vous apporter en réponse aux préoccupations dont vous m'avez fait part.

Je suis satisfait de constater l'intérêt que vous portez tous aux dispositions que nous prenons et à l'objectif que nous visons, et cela malgré les différences de perception ou encore les éléments à revoir, comme le montrera la discussion des articles. Je laisse donc maintenant le travail parlementaire s'accomplir. Mais je tenais, au préalable, à vous en remercier tout particulièrement. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées du rassemblement démocratique et européen.*)

**Mme Hélène Luc.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme Luc.

**Mme Hélène Luc.** Je serai très brève, monsieur le président.

Monsieur le ministre, vous avez sans doute senti vous-même, à travers ce débat, combien les problèmes de sécurité préoccupent les élus, dans cette affaire, qui se font l'écho des inquiétudes de la population.

Ce que je voudrais vous dire, pour insister encore sur ce point, c'est qu'il va vous falloir résister aux dirigeants des compagnies charter, ou des autres compagnies aériennes d'ailleurs, qui, sans aucun doute, vont continuer à exercer sur vous des pressions.

Monsieur le ministre, vous avez fait part de vos intentions et nous vous jugerons à vos actes.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est tout ce que je vous demande !

**Mme Hélène Luc.** Or des pressions inouïes se font sentir pour que la déréglementation touche la France comme d'autres pays. Elle a déjà commencé et il faut la stopper.

Monsieur le ministre, il vient de se passer un événement important - ne pensez pas que cela soit sans rapport avec notre débat - à savoir que la voix des artistes, des créateurs et des réalisateurs de télévision a été entendue. Les Douze viennent en effet de renoncer à voter la directive sur la télévision sans frontières, c'est-à-dire que tous ces professionnels ont réussi à faire entendre leur voix, à faire admettre leurs arguments.

Ce que je veux vous dire, monsieur le ministre, c'est que le personnel navigant, les constructeurs de l'aéronautique, toutes les entreprises - il faut rappeler par exemple que 50 000 personnes travaillent à l'aéroport d'Orly - les futurs passagers désireux de prendre l'avion, tout comme les riverains - malgré le problème du bruit que cela engendre, mais que l'on peut essayer de régler au mieux - tous ne sont pas favorables à la suppression des aéroports. En effet - permettez-moi de prendre l'exemple du Val-de-Marne, que je connais bien - un aérodrome comme celui d'Orly est un atout économique indiscutable pour le département !

Tout cela constitue un potentiel extraordinaire sur lequel vous pouvez et vous devez vous appuyer.

J'en suis convaincue, la sécurité doit passer avant tout, même si elle coûte cher, car l'avenir du transport aérien appartient aux compagnies et aux aéroports qui sauront garantir la sécurité. Il faut l'affirmer vigoureusement.

Je souhaite que la France joue - et elle le peut - dans l'Europe que nous sommes en train de construire - pas la petite Europe, mais la grande, celle de la coopération - un rôle très important dans le domaine de la sécurité aérienne.

**M. Robert Vizet.** Très bien !

**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.

## CHAPITRE I<sup>er</sup>

### Dispositions modifiant le livre premier (aéronefs) du code de l'aviation civile

#### Article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. - I. - Au deuxième alinéa de l'article L. 131-3 du code de l'aviation civile, les mots : « donner le signal réglementaire et » sont supprimés.

« II. - Le quatrième alinéa du même article est remplacé par les dispositions suivantes :

« Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction, ralentir sa marche, descendre à l'altitude et atterrir sur l'aérodrome qui lui sont indiqués ».

Par amendement n° 5, M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, propose, dans le paragraphe I de cet article, après les mots : « article L. 131-3 », de supprimer les mots : « du code de l'aviation civile ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel. Nous proposons de supprimer la mention du code de l'aviation civile dans le texte de l'article 1<sup>er</sup>, précision inutile dans la mesure où il en est déjà fait mention dans l'intitulé du chapitre premier.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 5, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, ainsi modifié.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

## Article 2

**M. le président.** « Art. 2. - Les articles L. 150-1 et L. 150-2 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 150-1. - Sera puni d'une amende de 15 000 francs à 300 000 francs et d'un emprisonnement de trois mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement le propriétaire ou l'exploitant qui aura :

« 1° Mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un document de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisances lorsque ceux-ci sont exigibles ;

« 2° Ou mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article L. 121-2 ;

« 3° Ou fait ou laissé circuler un aéronef dont le document de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables ;

« 4° Ou fait ou laisser circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;

« 5° Ou fait ou laisser circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité par le présent code ou par des arrêtés pris en application du présent code par le ministre chargé de l'aviation civile et relatifs à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi. »

« Art. L. 150-2. - Les mêmes peines seront prononcées contre le pilote qui aura :

« 1° Conduit un aéronef sans brevet ou licence ;

« 2° Ou détruit un des documents de bord de l'aéronef prévus par le présent code ou porté sur l'un de ces documents des indications sciemment inexactes ;

« 3° Ou conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues à l'article L. 150-1. »

Par amendement n° 6, M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, propose, à la fin du premier alinéa du texte présenté par cet article pour l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, de remplacer les mots : « le propriétaire ou l'exploitant » par les mots : « l'exploitant technique, propriétaire ou non ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Le texte vise, parmi les personnes qui sont susceptibles d'être poursuivies, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef. Au texte initial, qui ne concernait que le propriétaire de l'appareil, le projet de loi ajoute donc, à juste titre, son exploitant.

Il est en effet fréquent aujourd'hui qu'il y ait une distinction tout à fait nette entre le propriétaire, l'exploitant technique et l'exploitant commercial. Il s'agit donc pour nous, par cet amendement, de préciser que les dispositions concernent l'exploitant technique, qu'il soit propriétaire ou non.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement préfère maintenir la rédaction initiale, car il ne souhaite pas limiter la notion de responsabilité. Il met en cause aussi bien l'affrètement que l'affrété.

Par conséquent, il est défavorable à l'amendement.

**M. Robert Laucournet.** Je demande la parole contre l'amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Laucournet.

**M. Robert Laucournet.** Rejoignant la position du Gouvernement, nous sommes également hostiles à cet amendement, et cela pour deux raisons.

En premier lieu, il aboutirait à exclure la responsabilité du propriétaire lorsqu'il n'est pas exploitant. Tel serait le cas d'une banque propriétaire d'un appareil qui serait exploité par une compagnie d'aviation. Une obligation solidaire est plus de nature, nous semble-t-il, à renforcer le souci du propriétaire de voir respecter les consignes de sécurité.

En second lieu, l'ajout de l'adjectif « technique » revient, selon nous, à soustraire de leur responsabilité les compagnies qui dissocient l'affrètement et la commercialisation, cette dernière activité n'entrant plus dans le champ d'application de l'article 2 du projet de loi.

Après avoir beaucoup réfléchi, nous sommes donc hostiles à l'amendement n° 6 de la commission, non pas pour un motif sentimental, mais bien à cause du problème technique évoqué. J'attire l'attention du Sénat sur l'importance de cette question et sur le danger de voter cet amendement.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Un problème se pose dans la mesure où le propriétaire pouvait être également autrefois exploitant technique et commercial.

L'article 2 du projet de loi concerne plus spécialement des dispositions d'ordre technique relatives notamment aux documents de navigabilité et aux certificats d'immatriculation.

Dans ces conditions, comment distinguera-t-on la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant commercial, alors que cette disposition doit tout naturellement viser l'exploitant technique, qui a la charge de l'entretien de l'appareil et qui doit être en règle avec les documents de navigabilité ? On risque là de faire peser aussi bien sur le propriétaire que sur l'exploitant commercial des responsabilités qui ne lui incombent pas.

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

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

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Par amendement n° 21, M. Cartigny, les membres du groupe du rassemblement démocratique et européen proposent, à la fin du premier alinéa du texte présenté par l'article 2 pour l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, après les mots : « "l'exploitant qui aura", d'insérer le mot : "sciemment". »

La parole est à M. Cartigny.

**M. Ernest Cartigny.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, cet amendement a pour but de caractériser d'une façon très précise la faute qui doit être punie. L'alourdissement des amendes et des peines justifie à lui seul que soit précisé le caractère volontaire de la faute.

On peut, en effet, admettre de lourdes sanctions pour des actes délictueux volontaires, mais non pour des actes à responsabilité indirecte ou ignorée.

Si l'on ajoute le mot « sciemment » à la fin du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, il s'appliquera à tous les paragraphes suivants.

Il se trouve que, dans le texte proposé pour l'article L. 150-2, troisième alinéa, figure déjà ce mot « sciemment ».

Comment est-il possible que, dans un article L. 150-2, on prévoit des peines pour quelqu'un qui « conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues à l'article L. 150-1 », alors que, dans ce même article, le mot « sciemment » ne figure pas ?

Il ne me semble pas possible, compte tenu de l'aggravation des peines, de punir quelqu'un qui n'a pas agi en connaissance de cause. Comme je l'ai dit tout à l'heure, un président de club peut laisser voler un aéronef qui ne se trouve pas tout à fait en conformité avec les règles. Il est en effet difficile d'être au courant de tout. Un avion peut revenir avec un altimètre en panne. Il n'est plus à ce moment-là en conformité avec les règles définies au quatrième alinéa de l'article L. 150-1. Le président du club est alors condamnable à des peines extrêmement lourdes. Seule la faute sciemment commise doit être sanctionnée.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Cet amendement a pour objet, effectivement, de limiter l'application de sanctions pénales au cas où un appareil ne correspondant pas aux règles de sécurité ou d'immatriculation sera mis volontairement en service. Nous estimons qu'il faut plutôt inciter à la mise en service d'aéronefs présentant toutes les garanties de

sécurité que donner éventuellement une possibilité d'exonération de certaines responsabilités consécutives à une négligence.

C'est la raison pour laquelle je souhaiterais que M. Cartigny retire son amendement.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement souhaite également le retrait de cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 21 est-il maintenu, monsieur Cartigny ?

**M. Ernest Cartigny.** Je suis très sensible à la demande qui m'est adressée mais je ne peux pas y satisfaire. En effet, honnêtement et sincèrement, on ne peut pas exiger d'un aéroclub d'avoir les mêmes moyens de vérification permanents qu'une compagnie qui examine le matériel à chaque atterrissage. Si nous imposons une telle condition, nous risquons de condamner les aéroclubs à mort.

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Je comprends très bien le souci des aéroclubs, monsieur le sénateur, mais la notion de faute en droit français a une signification et je suis vraiment surpris de l'interprétation qui en est faite.

En réalité, le Gouvernement souhaite élargir au maximum l'ensemble des règles de sécurité. A partir du moment où il est donné au juge le pouvoir de sanctionner, il lui est également attribué le pouvoir d'apprécier la nature et l'étendue de la faute. Il ne s'agit pas de prévoir une sanction pénale préalable, il s'agit de donner au juge le pouvoir de sanctionner.

**M. Robert Laucournet.** Je demande la parole contre l'amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Laucournet.

**M. Robert Laucournet.** Il est une autre raison de ne pas se déclarer favorable à cet amendement. Celui-ci reviendrait, en effet, à faire peser sur l'administration la charge de la preuve du caractère volontaire de l'infraction, ce qui ruinerait tout à fait l'efficacité du système de sanctions proposé par le texte.

**M. Marcel Rudloff.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Rudloff.

**M. Marcel Rudloff.** Je voterai également contre cet amendement, mais pour une raison diamétralement opposée à celle que vient d'indiquer M. Laucournet.

Il est bien évident - cela rassurera M. Cartigny - que le juge ne condamnera un président d'aéro-club que dans la mesure où il estimera qu'il y a eu négligence. Le juge devra admettre que le président a été ou aurait dû être au courant de l'absence de formalité ou de l'absence de document. L'amendement est donc superflu s'agissant d'un délit et non d'une contravention.

Dans quelques années, lorsque nous aurons achevé la réforme du code pénal et lorsque la responsabilité pénale des personnes morales aura été définitivement acquise, nous pourrions, le cas échéant, demander que la personne morale soit responsable à la place du président d'aéro-club.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 21, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 24, M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans les deuxième alinéa - 1° - quatrième alinéa - 3° - et cinquième alinéa - 4° - du texte présenté pour l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, de remplacer les mots : « document de navigabilité » par les mots : « certificat de navigabilité ».

La parole est à M. Bécart.

**M. Jean-Luc Bécart.** La notion de document de navigabilité n'est pas définie, alors que le certificat de navigabilité qui a été introduit par un arrêté de 1967 est toujours en vigueur.

Cet amendement vise, dans un souci de clarté, à préciser le document dont il s'agit, dans la mesure où le document de navigabilité n'est pour l'instant défini dans aucun texte.

Peut-être, monsieur le secrétaire d'Etat, pourriez-vous nous préciser ce que vous entendez par « document de navigabilité ». Pourquoi ne pas préciser clairement qu'il s'agit du « certificat de navigabilité », qui est très nettement défini par le texte ?

Le certificat de navigabilité correspond à la certification de l'avion par les pouvoirs publics.

Introduire donc la mention de « document » au lieu de « certificat » viserait peut-être à supprimer la norme de certification et impliquerait peut-être aussi l'abandon de la maîtrise de la certification par les pouvoirs publics au seul constructeur. C'est donc dans un souci de clarté que je vous demande, mes chers collègues, d'adopter cet amendement n° 24.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** A ma connaissance, l'article L. 133-1 du code de l'aviation civile répond à la préoccupation de M. Bécart. Il permet la circulation d'un appareil notamment si celui-ci « est muni d'un document de navigabilité en état de validité. Ce document propre à chaque appareil peut être soit un certificat de navigabilité, soit un certificat de navigabilité spécial, soit un laissez-passer provisoire ».

Cela signifie que le document de navigabilité recouvre une notion beaucoup plus large, à l'intérieur de laquelle se situe le certificat de navigabilité.

La commission a donc émis un avis défavorable sur l'amendement n° 24.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 24, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 7, M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, propose, au début de chacun des alinéas 2°, 3°, 4° et 5° du texte présenté pour l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, de supprimer le mot : « ou ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement partage l'avis de la commission, il n'a jamais souhaité rechercher un effet cumulatif.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 7, accepté par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 25, M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de compléter le texte présenté pour l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile par un nouvel alinéa - 6° - ainsi rédigé :

« 6° Employer un membre d'équipage qui n'est pas titulaire d'une licence, d'un brevet ou d'un certificat. »

La parole est à M. Bécart.

**M. Jean-Luc Bécart.** L'article L. 150-2 du code de l'aviation civile prévoit que le pilote sera puni s'il conduit sans être muni d'un brevet ou d'une licence, ce que nous ne pouvons qu'approuver.

Dans les mêmes conditions, nous estimons que le propriétaire ou l'exploitant qui emploie un membre d'équipage non titulaire d'une licence, d'un brevet ou d'un certificat doit être puni.

Permettez-moi de vous citer un exemple. Le 9 février 1987, un pilote assurant le vol Barcelone-Toulouse a causé un incident à son arrivée à l'aéroport de Blagnac. En effet, malgré les instructions répétées du contrôle informant de la fermeture pour maintenance d'une des pistes, ce pilote s'est juste-

ment posé sur la piste où travaillaient des techniciens du service électrique ; ceux-ci ont eu à peine le temps de dégager leur véhicule.

Or le pilote n'a pas pu fournir les documents justifiant de la validité de sa licence. Je tiens à souligner que cet avion était affrété par Air Inter, ce qui souligne les dangers de l'affrètement.

S'il est normal que ce pilote soit sanctionné, il est tout à fait anormal que la compagnie qui ne s'est pas assurée de la validité de la licence ne le soit pas tout autant.

Telle est la raison pour laquelle je demande au Sénat d'adopter cet amendement.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Je ne suis pas certain que cet amendement soit utile. En effet, il me semble que la définition de l'infraction qui figure au paragraphe 5° de l'article 2 est très large. Elle vise, en réalité, toute circulation d'appareil « dans des conditions non conformes aux règles de sécurité en matière de modalité d'utilisation ou de composition des équipages telles que prévues par le code de l'aviation civile.

L'article L. 410-1 fait obligation déjà à toute personne chargée de la conduite d'un aéronef d'être pourvue d'un brevet d'aptitude.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Défavorable.

**M. le président.** Personne ne demande 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.** Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune :

Le premier, n° 26, présenté par M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté, vise à rédiger ainsi le deuxième alinéa (1°) du texte proposé pour l'article L. 150-2 du code de l'aviation civile :

« 1° Conduit un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence en cours de validité ; ».

Le second, n° 8, présenté par M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, tend, à la fin du deuxième alinéa (1°) du texte proposé par cet article pour l'article L. 150-2 du code de l'aviation civile, après les mots : « brevet ou licence », à ajouter les mots : « , en cours de validité ».

La parole est à M. Vizet pour défendre l'amendement n° 26.

**M. Robert Vizet.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel. Il vise à préciser les conditions de sanction. Si le pilote a oublié son brevet ou sa licence, doit-il être sanctionné ? Peut-on en effet sanctionner un oubli ?

Si, en revanche, le pilote n'est pas titulaire d'un brevet ou d'une licence en cours de validité, il est légitime qu'il soit sanctionné. C'est pourquoi je vous demande d'adopter notre amendement.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour défendre l'amendement n° 8 et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 26.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Les amendements nos 26 et 8 sont pour ainsi dire identiques. Je retire donc l'amendement de la commission au profit de celui du groupe communiste. Vous voyez que les choses s'annoncent bien, monsieur Vizet ! *(Sourires.)*

**M. le président.** L'amendement n° 8 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 26 ?

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Favorable.

**M. Robert Vizet.** Nous sommes comblés !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 26, accepté par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 9, M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, propose, au début de chacun des alinéas 2° et 3° du texte présenté par l'article 2 pour l'article L. 150-2 du code de l'aviation civile, de supprimer le mot : « ou ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel dont l'objet est identique à celui de l'amendement n° 7 précédemment adopté.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 9, accepté par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 27, M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de compléter le dernier alinéa - 3° - du texte présenté pour l'article L. 150-2 du code de l'aviation civile par la phrase suivante :

« Le pilote est passible de ces peines à la seule condition que l'un au moins des deux pilotes soit titulaire d'une licence d'officier mécanicien navigant ou ingénieur navigant. »

La parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** L'amendement n° 27 vise à préciser les conditions dans lesquelles le pilote est sanctionné.

Il est en effet anormal de sanctionner un pilote qui n'est pas à même de pouvoir apprécier l'état de l'appareil. En effet, pour que le commandant de bord apprécie l'état de son appareil, il est nécessaire que l'un des deux pilotes soit titulaire d'une licence d'officier mécanicien navigant ou d'ingénieur navigant.

L'arrêté du 6 novembre 1987 visé par M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports précisait que « toute entreprise de transports aériens doit exploiter ses avions avec un mécanicien navigant ou un ingénieur navigant de l'aviation civile ». C'est l'intégration de ces dispositions dans le présent article que propose notre amendement. Je vous demande donc de l'adopter.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Cet amendement conduit, en fait, à restreindre l'étendue de la responsabilité du pilote qui aura sciemment pris les commandes d'un appareil ne présentant pas toutes les normes de sécurité. Peu importe, dans ces conditions, les qualités techniques des pilotes : il suffit qu'aucun des deux ne soit titulaire de la licence requise pour que le pilote soit exonéré, même s'il a agi en connaissance de cause. La commission est donc défavorable à cet amendement.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement émet un avis défavorable. En effet, les équipages à deux sont déjà autorisés par la réglementation sur de nombreux types d'avions ; or cet amendement les remettrait en cause.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 27, 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, modifié.

*(L'article 2 est adopté.)*

### Article 3

**M. le président.** « Art. 3. - L'article L. 150-3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 150-3. - Le pilote qui, en infraction aux dispositions de l'article L. 132-1, n'aura pas utilisé, sauf cas de force majeure, un aéroport international au départ ou à l'arrivée d'un vol international ou, sur un tel aéroport, aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires, sera puni d'une amende de 15 000 francs à 200 000 francs et d'un emprison-

nement de deux mois à trois ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de l'application des peines prévues par la législation douanière. »

Par amendement n° 22, M. Cartigny et les membres du groupe du rassemblement démocratique et européen proposent d'insérer, dans le texte présenté par cet article pour l'article L. 150-3 du code de l'aviation civile, après les mots : « ou à l'arrivée d'un vol international », les mots : « en direction ou en provenance d'un pays non membre de la Communauté européenne. »

La parole est à M. Cartigny.

**M. Ernest Cartigny.** J'ai eu l'occasion, dans la discussion générale, d'aborder très largement ce sujet.

La référence à l'article 132-1 du code de l'aviation civile, issu de la loi du 4 janvier 1973, doit être complétée par des précisions géographiques européennes. Négliger cette évocation, c'est nier l'existence de la Communauté européenne et faire perdurer l'ancien régime.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Dans la perspective de la construction de l'Europe, qui s'avance chaque jour davantage, l'amendement présenté par M. Cartigny est très intéressant : il permet l'utilisation de n'importe quel aéroport international ou intérieur dès lors que les vols ont lieu à l'intérieur de l'espace communautaire.

Une difficulté pourrait cependant surgir dans la mesure où, sur ces vols, il peut se trouver des passagers qui ne sont pas ressortissants de la Communauté économique européenne. Le projet de loi tendant à améliorer la sécurité, cette difficulté n'est pas mineure. Par conséquent, avant que la commission n'émette un avis, elle souhaiterait connaître celui du Gouvernement.

**M. le président.** Quel est-il, monsieur le secrétaire d'Etat ?

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Monsieur Cartigny, adopter votre amendement, ce serait priver les autorités françaises des douanes et de police de toute possibilité de contrôler les ressortissants des pays tiers en provenance d'un Etat membre de la Communauté économique européenne. Au surplus, le nouvel article L. 150-3 ne fait que reprendre le texte en vigueur, sans créer de nouvelle incrimination. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement ne peut être favorable à cet amendement.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 22.

**M. Ernest Cartigny.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Cartigny.

**M. Ernest Cartigny.** Dans l'hypothèse qui vient d'être émise, c'est-à-dire en présence de personnels ou de voyageurs étrangers à la Communauté, on nous dit qu'il n'y aurait pas de contrôle. Mais, lorsqu'il s'agit de vols à l'intérieur de la Communauté, le dépôt d'un plan de vol est obligatoire. Par conséquent, les autorités sont à même de contrôler, si elles le jugent nécessaires, tout avion ou tout aéronef qui se livre à un voyage projeté ! Nous sommes dans le même cas que pour le voyageur étranger d'une automobile qui traverse la frontière belge ou allemande sans passer par un poste de douane !

**M. le président.** Quel est, dans ces conditions, l'avis définitif de la commission ?

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Après avoir entendu l'avis du Gouvernement, et avec regret, la commission des affaires économiques émet un avis défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 22, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je suis maintenant saisi de deux amendements, présentés par M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 10, vise, dans le texte proposé par l'article 3 pour l'article L. 150-3 du code de l'aviation civile, à supprimer les mots : « ou, sur un tel aéroport, aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires, ».

Le second, n° 11, tend à compléter le texte proposé par un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Sera puni des mêmes peines tout membre d'équipage qui, sur un tel aéroport, aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** La commission a considéré qu'il n'était pas justifié de limiter aux seuls pilotes l'application de sanctions pénales : tout membre d'équipage est normalement tenu à l'obligation de se soumettre au contrôle réglementaire.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement ne peut suivre la proposition de votre rapporteur. Il faut bien comprendre qu'à bord il n'y a qu'un seul maître. Par conséquent, il est tout à fait normal de distinguer les sanctions qui peuvent être prises à l'encontre du pilote et les poursuites qui peuvent être engagées à l'égard des passagers ou des collaborateurs du pilote.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** La préoccupation de M. le secrétaire d'Etat est tout à fait réelle. Toutefois, si le pilote est seul maître à bord en vol, je ne vois pas pourquoi, à terre, sur l'aéroport, les membres d'équipage ne seraient pas soumis aux mêmes contraintes, en matière de sécurité, que le pilote.

Imaginons, en cas de transport de drogue - cela ne se produit jamais, mais on peut l'imaginer - que l'équipage débarque de l'avion, que le pilote soit soumis à un contrôle mais que les membres d'équipage n'y soient pas soumis. Une infraction très grave pourrait ainsi être commise en toute impunité. C'est la raison pour laquelle je maintiens mon amendement.

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Je me permets d'insister, monsieur le rapporteur, parce que je crois qu'il y a un malentendu entre nous. Il est bien prévu que les passagers et les collaborateurs du pilote sont soumis au code des douanes ! De plus, il est bien évident qu'à partir du moment où le pilote aura fait atterrir son avion sur un aéroport régulier la question ne se posera pas ; le problème existera seulement en cas d'atterrissage sur un aéroport non régulier. Je crois donc que nous ne sommes pas en désaccord sur le fond.

Cela étant, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** C'est presque une querelle de sémantique, car ce n'est pas le mot « et », mais le mot « ou » qui apparaît dans le texte ; c'est la raison pour laquelle nous avons déposé cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 10, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

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

(L'article 3 est adopté.)

#### Article 4

**M. le président.** « Art. 4. - L'article L. 150-4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 150-4. - Sera puni d'une amende de 15 000 francs à 100 000 francs et d'un emprisonnement de un à six mois,

ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui, par maladresse ou négligence, aura survolé une zone du territoire français en violation d'une interdiction prononcée dans les conditions prévues à l'article L. 131-3, premier alinéa.

« Sera puni d'une peine d'emprisonnement de trois mois à un an et d'une amende de 15 000 francs à 300 000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement :

« a) Le pilote qui se sera sciemment engagé ou maintenu au-dessus d'une zone mentionnée au premier alinéa du présent article ;

« b) Ou celui qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article L. 131-3, deuxième alinéa, ou n'aura pas déféré à l'injonction prévue à l'article L. 131-3, quatrième alinéa. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis.** La commission des lois, après avoir analysé l'article 4, tient à faire savoir qu'elle est tout à fait favorable à l'amendement n° 12, présenté par la commission des affaires économiques.

**M. le président.** Par amendement n° 23, M. Cartigny et les membres du groupe du rassemblement démocratique et européen proposent de supprimer, dans le premier alinéa du texte présenté par l'article 4 pour l'article L. 150-4 du code de l'aviation civile, après les mots : « le pilote qui, par », les mots : « maladresse ou ».

La parole est à M. Cartigny.

**M. Ernest Cartigny.** L'interprétation du mot « maladresse » peut être tellement large qu'elle est susceptible de donner lieu à des sanctions tout à fait abusives.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Cet amendement est inspiré par le même état d'esprit que celui qu'a précédemment défendu M. Cartigny. Je ne suis pas sûr, toutefois, que la suppression du mot « maladresse » change grand-chose car, à partir du moment où il aura eu survol, il y aura sanction : on qualifiera le survol de la zone interdite de survol par négligence, et l'on se retrouvera à la case départ !

D'autre part, quelle que soit l'importance de l'aéronef piloté et quelle que soit l'importance de la compagnie, voire de l'aéro-club, à laquelle celui-ci est rattaché, il ne faut pas exonérer le pilote de toute responsabilité sous prétexte qu'il aurait été maladroite.

Pour cette raison, la commission n'a pas cru devoir réserver un avis favorable à cet amendement.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Encore une fois, le Gouvernement est soucieux de la sécurité de tous. L'emploi des mots « maladresse » et « négligence » s'inscrit dans le champ d'une formulation générique, qui est celle de « faute ». Ce dernier terme, d'acceptation plus large, aurait sans doute mieux convenu. Toutefois, les mots « maladresse » et « négligence » comportent déjà des effets restrictifs. Pour cette raison, le Gouvernement ne peut suivre l'auteur de l'amendement.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 23.

**M. Marcel Rudloff.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Rudloff.

**M. Marcel Rudloff.** En réalité, le sens de l'article 4 est clair : on commence par prévoir le cas de l'entrée dans une zone interdite de manière non volontaire, puis, dans les trois paragraphes suivants, on prévoit et on sanctionne de peines alourdies l'entrée volontaire dans les zones interdites.

On pourrait tout simplement dire que « le pilote qui, involontairement, aura survolé une zone du territoire français en violation d'une interdiction prononcée... ». Tel est, me semble-t-il, le sens des mots « maladresse ou négligence ». En outre, M. Cartigny serait ainsi rassuré, quel que soit le texte définitivement adopté.

Pour être tout à fait complet, je préciserai que c'est la rédaction habituelle lorsqu'il s'agit de délits involontaires. On accole toujours la maladresse et la négligence pour les opposer à la faute volontaire.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 23, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Par amendement n° 12, M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit les trois derniers alinéas du texte présenté par l'article 4 pour l'article L. 150-4 du code de l'aviation civile :

« Sera puni d'une amende de 15 000 à 300 000 francs et d'un emprisonnement de trois mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui :

« a) Se sera sciemment engagé ou maintenu au-dessus d'une zone mentionnée au premier alinéa du présent article ;

« b) Ne se sera pas conformé aux prescriptions des deuxième et quatrième alinéas de l'article L. 131-3. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel qui tend à modifier la présentation de la disposition contenue dans l'article 4 du projet de loi.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 12, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 4, ainsi modifié.

(L'article 4 est adopté.)

## Article 5

**M. le président.** « Art. 5. - A l'article L. 150-5, les mots « certificat de navigabilité » sont remplacés par les mots : « certificat d'immatriculation ». - (Adopté.)

## Article 6

**M. le président.** « Art. 6. - Au deuxième alinéa de l'article L. 150-6, les mots : « seront punis des peines prévues à l'article L. 150-3 » sont remplacés par les mots : « seront punis des mêmes peines ».

Par amendement n° 13, M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit cet article :

« Les quatrième, cinquième et sixième alinéas de l'article L. 150-6 sont remplacés par les deux alinéas suivants :

« 3° Quiconque aura fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit.

« 4° Quiconque aura, sans autorisation spéciale, fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Il s'agit, là encore, d'un amendement rédactionnel, qui tend à améliorer le texte de l'article L. 150-6 du code de l'aviation civile, sans en changer la nature ni l'esprit.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 13, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'article 6 est ainsi rédigé.

## Articles 7 et 8

**M. le président.** « Art. 7. - L'article L. 150-8 est modifié ainsi qu'il suit :

« I. - Au premier alinéa, la référence à l'article L. 150-3 est remplacée par la référence à l'article L. 150-2 ;

« II. - Au quatrième alinéa, les mots : « de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 180 francs à 8 000 francs » sont remplacés par les mots : « de trois mois à un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 francs à 60 000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement ». - (Adopté.)

« Art. 8. - L'article L. 150-12 est abrogé ». - (Adopté.)

### Article 9

**M. le président.** « Art. 9. - Après les mots : « les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile », la fin de l'article L. 150-13 est ainsi rédigée :

« les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration, les militaires, marins et agents de l'autorité militaire ou maritime, commissionnés à cet effet et assermentés ».

Par amendement n° 28, M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, au début du texte présenté pour la fin de l'article L. 150-13 du code de l'aviation civile, de supprimer les mots : les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration, ».

La parole est à M. Bécart.

**M. Jean-Luc Bécart.** Les personnels navigants dont il s'agit sont désignés par le ministre sur proposition des compagnies aériennes. Leur carrière dépendant en grande partie des compagnies qui les emploient, leur indépendance et leur impartialité ne sont donc pas totales et pourraient être sujettes à caution.

Il serait donc souhaitable, selon nous, de changer leur mode de nomination en créant, par exemple, un titre spécifique pour lequel les personnes intéressées pourraient concourir.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Supprimer cette mention telle qu'elle figure à l'article 9, c'est, en fait, enlever tout son intérêt à cet article, qui a précisément pour mission d'autoriser cette catégorie de personnels à constater les infractions aux règles de sécurité.

Il s'agit de personnels spécialisés puisqu'ils sont eux-mêmes des professionnels de la conduite des aéronefs. Il nous semble donc utile, dans un souci d'amélioration de la sécurité, de les autoriser à effectuer ces contrôles, dès lors, comme l'indique d'ailleurs le texte, qu'ils auront été commissionnés à cet effet et qu'ils auront également été assermentés.

D'où l'avis défavorable de la commission.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 28, 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 9.

(L'article 9 est adopté.)

### Article 10

**M. le président.** « Art. 10. - L'article L. 150-15 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 150-15. - Les aéronefs dont le document de navigabilité ne pourra être produit ou dont les marques d'immatriculation ne concorderont pas avec celles du certificat d'immatriculation pourront être retenus, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent livre jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie. »

Par amendement n° 29, M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans le texte présenté pour l'article L. 150-15 du code de l'aviation civile, de remplacer les mots : « le document de navigabilité », par les mots : « le certificat de navigabilité ».

La parole est à M. Bécart.

**M. Jean-Luc Bécart.** Il s'agit d'un amendement de coordination avec l'amendement n° 24, qui a été précédemment repoussé par le Sénat. En conséquence, je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 29 est retiré.

Je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 14, présenté par M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, vise, dans le texte proposé par l'article 10 pour l'article L. 150-15 du code de l'aviation civile, à remplacer les mots : « du propriétaire ou de l'exploitant » par les mots : « de l'exploitant technique, propriétaire ou non ».

Le second, n° 30 rectifié, présenté par M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté tend, dans ce même texte, à remplacer les mots : « du propriétaire ou de l'exploitant » par les mots : « du propriétaire, de l'exploitant technique ou de l'affrèteur ».

Cet amendement a été précédemment retiré.

La parole est à M. le rapporteur pour défendre l'amendement n° 14.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de coordination avec l'amendement n° 6 qui a été présenté par la commission à l'article 2.

Là encore, nous souhaitons préciser qu'il s'agit de l'exploitant technique, qu'il soit propriétaire ou non de l'appareil.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Je sais bien que je reviens sur une question que votre assemblée a déjà tranchée, mais je voudrais insister sur un point.

M. Michel Delebarre a dit tout à l'heure qu'il s'agissait d'étendre le champ d'application de cette responsabilité de la manière la plus large. Par conséquent, il est souhaité que la responsabilité, tant du propriétaire que de l'utilisateur, et ce à quelque degré que ce soit, puisse être engagée. Il appartiendra au juge, et à lui seul, de pondérer cette responsabilité et de prononcer des sanctions en conséquence.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** En réalité, il s'agit, dans l'article L. 150-15, du coût financier que représentera l'immobilisation de l'aéronef retenu au sol parce que les documents de navigabilité n'auront pas été produits.

Par conséquent, par rapport au cas visé à l'article 2 et dans notre amendement n° 6, il est encore plus vrai que cette charge financière doit incomber à l'exploitant technique, qu'il soit propriétaire ou non de l'appareil. En aucune manière, cette charge financière ne pourra être demandée au propriétaire de l'appareil s'il n'est pas l'exploitant technique. Ce cas de figure est encore plus probant que celui que nous avons rencontré à l'article 2.

**M. Jacques Descours Desacres.** Très bien !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 14, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Par amendement n° 15, M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, propose, à la fin du texte présenté par l'article 10 pour l'article L. 150-15 du code de l'aviation civile, de supprimer les mots : « jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** La commission a observé que, la retenue de l'appareil au sol s'effectuant « jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie », cela signifiait que, une fois le propriétaire identifié, l'appareil devait être remis en circulation, que la situation ait été régulière ou non.

Il lui paraît opportun de modifier, sur ce point, cette disposition et de ne permettre le redécollage qu'aux appareils en règle.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement accepte cet amendement.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix l'amendement n° 15, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix l'article 10, modifié.

(L'article 10 est adopté.)

### Article 11

**M. le président.** « Art. 11. - Il est ajouté, à l'article L. 150-16, un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Copie des procès-verbaux est adressée au directeur de région aéronautique. » - (Adopté.)

## CHAPITRE II

### Dispositions modifiant le livre II (aérodromes) du code de l'aviation civile

### Article 12

**M. le président.** « Art. 12. - L'article L. 282-1 est modifié ainsi qu'il suit :

« I. - Au premier alinéa, il est ajouté un 5° ainsi rédigé :  
« 5° interrompu à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aérodrome si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens à l'intérieur de cet aérodrome ».

« II. - Le deuxième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour toutes les infractions prévues au présent article, la tentative du délit sera punie comme le délit lui-même. »

Par amendement n° 16, M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, propose :

A. - Dans le premier alinéa du paragraphe I de cet article, de remplacer les mots : « Au premier alinéa » par les mots : « Après le cinquième alinéa » ;

B. - Dans le premier alinéa du paragraphe II de cet article, de remplacer les mots : « Le deuxième alinéa » par les mots : « Le dernier alinéa ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Il s'agit là d'un amendement rédactionnel relatif au décompte des alinéas.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 16, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Par amendement n° 1, M. Paul Masson, au nom de la commission des lois, propose, dans le texte présenté par l'article 12 pour le 5° de l'article L. 282-1 du code de l'aviation civile, de supprimer le mot : « matériel ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis.** La commission des lois propose de supprimer le même terme « matériel » à la fois dans l'article 12 et dans l'article 13. Ce que je vais dire pour l'article 12 vaudra donc, dans un instant, pour l'article 13.

La disposition prévue à l'article 12, calquée, donc, sur celle que nous examinerons tout à l'heure, découle très exactement de l'accord international de Montréal que nous venons de ratifier cet après-midi.

Cependant, dans le texte anglais original, tel qu'il a été ratifié par le Gouvernement français et approuvé par le Parlement, il n'est pas question de dispositif « matériel ». Cet ajout, qui résulte de la rédaction du texte par le Gouvernement, restreint la portée de la disposition.

En effet, il est des dispositifs autres que matériels qui peuvent compromettre le service d'un aéroport, contraindre un appareil à se détourner de sa voie ou contraindre un équipage à faire autre chose que ce qu'il doit faire.

Il y a des dispositifs intellectuels, pour ne prendre que ceux-là, à savoir l'intimidation, l'appel à un média, une manifestation télévisée, qui, manifestement, n'entreraient pas dans la définition restrictive telle qu'elle a été proposée par le Gouvernement.

Voilà ce qui conduit la commission des lois à en revenir à la rédaction de l'accord international, approuvée cet après-midi, en supprimant ce mot « matériel », trop restrictif à son gré.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** On a probablement du mal à concevoir qu'un dispositif ne soit pas matériel, mais, dans la mesure où cela correspond aux termes du protocole qui a été signé à Montréal, la commission émet un avis favorable.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Il ne s'oppose pas à l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 1, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 12, modifié.

(L'article 12 est adopté.)

### Article 13

**M. le président.** « Art. 13. - Il est ajouté, après l'article L. 282-4, un article L. 282-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 282-4-1. - Pour l'application du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, 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, peut être poursuivi et jugé par les juridictions françaises, s'il se trouve en France, quiconque s'est rendu coupable, hors du territoire de la République, à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme :

« 1° De l'une des infractions suivantes, si cette infraction porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité dans un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale :

« a) Les crimes ou délits définis par les articles 295 à 298, 301, 303, 304, 310, 311, les troisième (2°) et quatrième (3°) alinéas de l'article 312 du code pénal, lorsque l'infraction a été commise dans un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale ;

« b) Les crimes ou délits prévus par les articles 434 à 437 du code pénal, lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des installations d'un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale ou d'un aéronef stationné dans l'aérodrome et qui n'est pas en service ;

« c) Le délit prévu par le 3° du premier alinéa de l'article L. 282-1 du code de l'aviation civile, lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des installations d'un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale ou d'un aéronef stationné dans l'aérodrome et qui n'est pas en service ;

« 2° De l'infraction définie par le 5° du premier alinéa de l'article L. 282-1 du présent code, lorsqu'elle a été commise à l'encontre des services d'un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale.

« Les dispositions du présent article sont applicables à la tentative des infractions ci-dessus énumérées, si celle-ci est punissable. »

Par amendement n° 2, M. Paul Masson, au nom de la commission des lois, propose, dans le premier alinéa du texte présenté par cet article pour l'article L. 282-4-1 du code de l'aviation civile, de supprimer le mot : « matériel ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis.** Pour l'essentiel, je m'en suis expliqué tout à l'heure. Ce qui vaut pour les réglementations s'agissant des aéroports intérieurs vaut *a fortiori* pour le trafic international dans les aéroports internationaux.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Favorable.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, présentés par M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 17, tend, dans le cinquième alinéa (c) du texte proposé par cet article pour l'article L. 282-4-1 du code de l'aviation civile, à remplacer les mots : « par le 3°) du premier alinéa de l'article L. 282-1 du code de l'aviation civile » par les mots : « au quatrième alinéa 3°) de l'article L. 282-1 ».

Le second, n° 18, vise, dans le sixième alinéa (2°) de ce même texte, à remplacer les mots : « par le 5°) du premier alinéa de l'article L. 282-1 du présent code » par les mots : « au sixième alinéa 5°) de l'article L. 282-1 ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Il s'agit, là encore, d'amendements rédactionnels relatifs au décompte des alinéas.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 17, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 18, également accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?... Je mets aux voix l'article 13, modifié.

(L'article 13 est adopté.)

#### Article 14

**M. le président.** « Art. 14. - L'article L. 282-8 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 282-8. - En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire et si besoin, de policiers ou gendarmes auxiliaires, peuvent procéder à la visite des personnes pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances.

« Sous la même condition et dans les mêmes zones, les officiers de police judiciaire assistés des agents de police judiciaire peuvent également procéder à la visite des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules ou y faire procéder, sous leurs ordres :

« a) par des policiers ou gendarmes auxiliaires ;

« b) par des agents désignés pour cette tâche par les entreprises de transport aérien ou par les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire, agréés à cet effet par le procureur de la République.

« Pour les transports par air en régime international ; les visites sont faites en liaison avec le service des douanes. »

Je suis saisi de quatre amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 31, présenté par M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté, tend à supprimer cet article.

Le deuxième, n° 3, déposé par M. Paul Masson, au nom de la commission des lois, vise, à la fin du premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile, à remplacer les mots : « dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances » par les mots : « dans les aérodromes et leurs dépendances ».

Le troisième, n° 19, présenté par M. de Raincourt, au nom de la commission des affaires économiques, est ainsi conçu :

« I. - Supprimer le quatrième alinéa (b) du texte proposé par l'article 14 pour l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile.

« II. - En conséquence :

« a) supprimer le troisième alinéa (a) dudit texte.

« b) rédiger comme suit la fin du deuxième alinéa dudit texte : "..., sous leurs ordres, par des policiers ou gendarmes auxiliaires". »

Le quatrième, n° 20 rectifié bis, déposé par le Gouvernement, tend à compléter, *in fine*, le texte proposé par l'article 14 pour l'article L. 282-8 par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Sous la même condition et dans les mêmes zones, les agents des douanes peuvent procéder aux visites prévues par le deuxième alinéa, en régime international. »

La parole est à M. Bécart pour défendre l'amendement n° 31.

**M. Jean-Luc Bécart.** L'article 14 supprime la distinction formelle entre vols internes et vols internationaux, considérant qu'un vol domestique peut tout aussi bien faire l'objet d'un acte de terrorisme qu'un vol international. Bien évidemment, nous ne sommes pas opposés à cette disposition.

En revanche, nous sommes vivement opposés au fait que la fouille des personnes puisse être effectuée par des gendarmes auxiliaires, par des agents désignés par les entreprises de transport aérien ou par des personnes publiques chargées de la gestion des aéroports.

Ce n'est pas au travers de telles dispositions que l'on pourra limiter les risques, surtout lorsque l'on sait que les effectifs de la police de l'air et des frontières seront vraisemblablement réduits de 1 000 personnes dans le budget de 1990. Il faudrait, au contraire, accroître les effectifs de la police de l'air et des frontières, ce personnel étant, selon nous, le seul qualifié pour effectuer de telles fouilles.

Par ailleurs, élargir le dispositif de fouille à des agents d'entreprises de transport aérien non qualifiés pour ce genre d'opération n'est pas acceptable. Cela vise à dévoyer le rôle qui est imparti à la police de l'air et des frontières. On connaît les incidents qui se sont produits avec les milices privées ou les sociétés de gardiennage.

Le dernier alinéa de cet article 14 conduit, en outre, à un détournement de la mission des douanes. Nous ne sommes pas opposés, bien sûr, à la suppression de la distinction entre vols nationaux et internationaux, à la procédure de « visites » des biens, mais, je le répète, nous ne pouvons pas accepter que la fouille soit effectuée par des gendarmes auxiliaires et encore moins par des agents d'entreprises privées.

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

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis.** Cet article 14 étend les capacités de fouilles en définissant de nouvelles catégories de personnels qualifiés pour procéder à ces fouilles, mais il restreint cette capacité d'intervention aux « zones non librement accessibles au public des aérodromes ».

Nous considérons, à partir du moment où la capacité de procéder à ces fouilles est accordée, que lesdites fouilles doivent pouvoir être effectuées dans toutes les zones, qu'elles soient ou non accessibles au public. C'est pourquoi nous proposons de remplacer les mots : « dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances » par les mots : « dans les aérodromes et leurs dépendances ». Cette disposition existe d'ailleurs, me semble-t-il, à l'heure actuelle, bien que la fouille ne soit pas autorisée.

Il n'y a aucune raison de se priver dans certaines zones du dispositif qui est prévu pour d'autres zones. En effet, les zones accessibles au public sont aussi sensibles aux activités terroristes ou frauduleuses que les zones non accessibles au public. Il ne faut donc pas priver les zones accessibles au public de ce que l'on donne aux personnels pour vérifier le comportement des individus dans les zones non accessibles au public.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 19.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Comme je l'ai dit tout à l'heure dans mon intervention préliminaire, il s'agit là de la disposition essentielle de ce projet de loi et elle donne matière à discussion et à réflexion.

Nous sommes, bien entendu, favorables aux procédures de renforcement des fouilles dans les aéroports afin de limiter autant que faire se peut les risques d'attentats. Mais le pro-

blème tient au fait que l'alinéa *b* de l'article 14 précise que, sous la responsabilité d'un officier de police judiciaire, les fouilles des bagages, du fret et des colis postaux des aéronefs et des véhicules peuvent être effectuées « par des agents désignés pour cette tâche par les entreprises de transport aérien ou par les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire, agréés à cet effet par le procureur de la République ». Il y a là, nous semble-t-il, une double difficulté.

Difficulté de principe d'abord : la sécurité des personnes et des biens étant de la responsabilité fondamentale de l'Etat, est-il normal qu'il s'en décharge auprès d'un certain nombre de personnes, aussi compétentes et aussi dévouées soient-elles ? C'est le problème de fond.

La seconde difficulté, c'est le coût financier d'une telle opération. En effet, si le dispositif proposé par le Gouvernement s'appliquait, cela créerait bien évidemment des charges supplémentaires pour les compagnies ou pour les organismes chargés de l'exploitation de ces aéroports.

J'ai dit tout à l'heure que, en tant qu'élus locaux, nous n'étions pas insensibles au fait que chaque transfert de compétences soit accompagné d'un transfert financier. En l'occurrence, il n'existe pas.

Par ailleurs, quel que soit le souci de l'amélioration de la sécurité que l'on puisse avoir, il nous paraît difficile d'accepter que le Gouvernement transfère une partie de sa souveraineté sur des personnes qui ne sont pas forcément habilitées pour cela. En effet, un problème de responsabilité se posera en cas de difficulté.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat pour défendre l'amendement n° 20 rectifié *bis*.

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Cet amendement a en fait pour objet d'associer les services douaniers à l'accroissement des moyens de prévention et de lutte contre le terrorisme. Le contrôle de la sûreté du transport aérien correspond en effet aux missions que le service des douanes exerce déjà en propre en régime international.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements nos 31, 3 et 20 rectifié *bis* ?

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Tout à l'heure, Mme Luc a dit qu'on ne ferait jamais assez pour la sécurité des personnels et des biens. L'amendement n° 31 vise à supprimer l'article 14. Cela reviendrait tout simplement à supprimer tout le dispositif de fouille des personnes et des biens, ce qui va exactement à l'encontre de l'objectif poursuivi par le projet de loi. C'est la raison pour laquelle la commission des affaires économiques a émis un avis défavorable sur cet amendement de suppression.

S'agissant de l'amendement n° 3, présenté par M. le rapporteur de la commission des lois, tendant à élargir le secteur où il peut être procédé à des fouilles de personnes ou de biens, je n'y suis pas opposé ; j'y serais relativement favorable dans la mesure où notre amendement n° 19 serait adopté. (*M. le rapporteur pour avis sourit.*) Ce n'est pas un marché !

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, je suis tout de même obligé de vous demander si vous êtes favorable ou défavorable à l'amendement n° 3. (*Sourires.*)

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Dans ces conditions, je vais tirer ma dernière cartouche : je suis favorable à cet amendement.

L'amendement n° 20 rectifié *bis* affirme, en réalité, le droit des agents des douanes à participer aux fouilles des biens. Par principe, nous sommes favorables à une telle disposition car elle va dans le sens de ce que nous souhaitons, de ce que nous avons essayé de traduire par notre amendement, à savoir réserver les fouilles à des agents des services publics. Nous avons donc émis un avis favorable sur cet amendement n° 20 rectifié *bis*.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements nos 31, 3 et 19 ?

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** En ce qui concerne l'amendement n° 31, le Gouvernement suit l'avis de la commission. Il demande donc que cet amendement soit rejeté.

J'en viens à l'amendement n° 3. Le Gouvernement entend limiter les vérifications à des zones aéroportuaires sous contrôle. En effet, aujourd'hui, vous le savez aussi bien que

moi, un aéroport représente un ensemble économique relativement considérable regroupant des activités très diversifiées. Tout à l'heure, Mme Luc, élue du Val-de-Marne, a mis en évidence le fait que l'aéroport d'Orly était un ensemble essentiel. A partir du moment où il serait possible d'étendre ces contrôles à l'ensemble du terrain concerné par ces activités économiques, le risque de préjudice serait réel. Le Gouvernement souhaite que ces contrôles soient exercés avec la plus grande vigilance possible et que l'on donne tous les moyens à ceux qui sont chargés de ces contrôles. Il ne s'agit pas pour autant de porter préjudice, fût-ce indirectement, à des activités nécessaires à tous.

Enfin, s'agissant de l'amendement n° 19, le Gouvernement ne peut pas suivre l'avis de la commission. Il obéit à un certain bon sens. En effet, aujourd'hui, ces contrôles sont déjà exercés par des compagnies aériennes étrangères dans des conditions que tout le monde connaît. Le Gouvernement souhaite qu'ils fassent l'objet d'un contrôle, tant par des magistrats de l'ordre judiciaire que par des policiers. Contraindre les compagnies étrangères à avoir pour exécutants ceux qui nous conviennent, ce sera, je crois, très difficile à réaliser. On peut le regretter.

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis.** Je ne comprends pas très bien la position du Gouvernement sur l'amendement n° 3 de la commission des lois. En effet, les procédures actuellement en vigueur s'appliquent à l'ensemble de l'infrastructure existante, qu'il s'agisse de zones accessibles au public ou de celles qui ne le sont pas. Je ne vois pas pourquoi, au nom de la sécurité accrue et en vertu de ce que nous avons dit tout au long de l'après-midi sur la nécessaire répression du trafic de drogue, du grand banditisme ou du terrorisme, on se priverait, dans les zones non librement accessibles au public, d'une arme dont on dispose déjà dans les zones ouvertes au public.

Vous créez des postes, vous accordez des moyens supplémentaires aux personnels et, dans le même temps, vous rétrécissez le champ de leurs investigations. Je vous avoue ne pas comprendre très bien cette logique assez personnelle du Gouvernement. Peut-être pourrez-vous me répondre plus en détail dans un instant, monsieur le secrétaire d'Etat. Pour ma part, je maintiens, bien entendu, l'amendement n° 3 et je demande au Sénat de l'adopter.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Je ne vous cacherais pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que je ne m'attendais pas à ce que, d'emblée, le Gouvernement donne un avis favorable à cet amendement n° 19 !

Vous avez fait allusion aux pratiques des compagnies étrangères en disant : « Puisque certaines compagnies étrangères le font, pourquoi pas nous ? »

Je crois, pour ma part, qu'une certaine distinction s'impose - j'espère avoir raison - à savoir que les contrôles effectués par les compagnies étrangères ne sont pas faits à la place des contrôles tels qu'ils sont définis dans le présent projet de loi, mais qu'ils sont faits en sus...

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** C'est exact.

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** ... des contrôles réglementaires, et ce pour des questions d'assurance ou pour des considérations qui tiennent à la politique de chaque compagnie aérienne.

Par conséquent, il y a là, selon moi, une différence fondamentale, dans la mesure où le dispositif proposé par le Gouvernement tend à ce que des personnes de droit privé effectuent des missions qui relèvent, me semble-t-il, de la responsabilité essentielle de l'Etat.

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Je crois qu'il y a entre nous un léger malentendu, car nous poursuivons tous le même objectif.

En fait, si l'on suivait la proposition de la commission des affaires économiques, on rendrait impossibles les contrôles effectués par les compagnies étrangères, contrôles qui - il est vrai - s'exercent en sus. Mais au nom de quoi les interdire ? C'est là que réside la difficulté.

En ce qui concerne le point soulevé par M. le rapporteur pour avis, la volonté du Gouvernement est de ne pas limiter les activités économiques dans les aéroports, qui connaissent un réel essor, et de se soumettre aux textes internationaux en la matière. Le Gouvernement français ne va ni plus loin, ni moins loin.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 31.

**M. Jean-Luc Bécart.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Bécart.

**M. Jean-Luc Bécart.** Monsieur le rapporteur, il n'est pas correct de dire que notre amendement de suppression signifie que nous ne sommes pas d'accord pour accroître les dispositifs de sécurité. Vous savez très bien que ce n'est pas exact.

Je vous le répète, nous voulons que l'on augmente les effectifs de la police de l'air et des frontières, dont on sait qu'ils seront mis à mal dans le projet de budget pour 1990, au profit des gendarmes auxiliaires. En effet, d'après mes informations, 1 000 postes devraient être supprimés. Je n'aurai pas le mauvais goût, monsieur le rapporteur, de vous demander si vous qualifiez cette future mesure de progrès dans la sécurité...

Nous ne voulons pas que les fouilles puissent être effectuées par des agents des entreprises de transport aérien. Nous souhaitons que l'on renforce la sécurité en augmentant les effectifs de la police de l'air et des frontières, un point, c'est tout !

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...  
Je mets aux voix l'amendement n° 31, 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'amendement n° 3, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.  
*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 19.

**M. Marcel Rudloff.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Rudloff.

**M. Marcel Rudloff.** J'aimerais expliquer au Gouvernement pourquoi je voterai cet amendement, tout en comprenant ses préoccupations relatives aux fouilles et aux contrôles qui sont effectués par certaines compagnies étrangères.

En réalité, il ne s'agit pas de la même chose. En effet, nous discutons actuellement du point de savoir s'il convient de donner le pouvoir de fouiller, qui est un pouvoir de police, à des personnels qui doivent, selon l'amendement n° 19 de la commission, relever de l'Etat. Nous estimons, comme la commission des affaires économiques, que seul l'Etat a la responsabilité de la police.

Des contrôles sont, certes, effectués par des compagnies étrangères, mais ils s'inscrivent dans un contrat de droit privé. Les clients qui veulent se soumettre à ces contrôles le font, sinon ils ne prennent pas leur billet.

Les deux dispositions ne sont pas incompatibles. C'est pourquoi je voterai sans hésiter l'amendement n° 19 de la commission, qui ne porte aucunement atteinte à la pratique actuelle de certaines compagnies étrangères.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...  
Je mets aux voix l'amendement n° 19, repoussé par le Gouvernement.  
*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix l'amendement n° 20 rectifié *bis*, accepté par la commission.  
*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix l'article 14, modifié.  
*(L'article 14 est adopté.)*

### CHAPITRE III

#### *Dispositions modifiant le livre III (transport aérien) du code de l'aviation civile*

#### Article 15

**M. le président.** « Art. 15. - Dans la deuxième et la troisième phrases du premier alinéa de l'article L. 322-3, les mots : « 500 000 francs » sont remplacés par les mots : « 750 000 francs ». - *(Adopté.)*

#### Article 16

**M. le président.** « Art. 16. - Au deuxième alinéa de l'article L. 330-2, les mots : « sous réserve des dérogations spéciales et temporaires qui peuvent être accordées par décret », sont remplacés par les mots : « sauf autorisation délivrée par l'autorité administrative. »

Par amendement n° 32, M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer cet article.

La parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** S'agissant de l'article L. 330-2 relatif à l'autorisation d'affrètement d'aéronefs étrangers sur les lignes de cabotage, le projet de modification constitue une atteinte flagrante au droit de grève des personnels et porte l'affrètement de ces appareils au rang des moyens habituels mis à la disposition des compagnies aériennes.

L'atteinte au droit de grève est patente. Les décrets promulgués en 1988, durant les conflits entre la direction d'Air Inter et les personnels navigants techniques, d'une part, entre la direction d'Air France et les personnels de maintenance, d'autre part, ne laissent aucun doute. Elle atteindrait un nouveau degré par le fait qu'une simple décision de l'autorité administrative serait suffisante.

Cet article comporte donc une arme redoutable contre le droit de grève. Durant un préavis, une simple circulaire administrative ouvrirait toute possibilité à la compagnie concernée d'affréter auprès des compagnies étrangères. Il s'agirait d'un moyen de pression inadmissible.

Par ailleurs, n'a été prévue aucune procédure de consultation des représentants de personnel, à quelque niveau que ce soit.

Enfin, la banalisation du recours aux avions des compagnies étrangères viderait de son contenu l'article L. 330-2 qui précise que « le transport commercial des personnes et des marchandises... est réservé aux aéronefs français », ce qui sous-entend que toute autre possibilité d'affrètement auprès des compagnies françaises aura été impossible à mettre en œuvre.

Cela mettrait gravement en cause la sécurité des vols en enlevant toute possibilité sérieuse à l'administration d'exercer ses responsabilités concernant les normes applicables aux équipages et aéronefs étrangers.

La mesure d'exception prévue dans cet article priverait les pouvoirs publics d'un contrôle effectif. C'est la raison pour laquelle je vous demande d'adopter cet amendement, qui vise à supprimer l'article 16.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** La commission considère que cet article 16 est de nature à assouplir les règles administratives, en particulier lorsque se posent des problèmes de trafic, en prévoyant la possibilité de faire appel rapidement à des compagnies étrangères, si le besoin s'en fait sentir. Le fait que le décret ne soit plus obligatoire et qu'il soit remplacé par une autorisation délivrée par l'autorité administrative laisse toute latitude à cette dernière pour accorder ou refuser l'autorisation.

Par conséquent, la commission des affaires économiques est défavorable à l'amendement n° 32.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement. Il suit l'avis de la commission, mais souhaite compléter l'information de votre assemblée.

En effet, si la procédure de l'arrêté est, à l'évidence, plus souple que celle du décret, le Gouvernement a prévu de prendre des directives qui visent à resserrer et à rendre plus contraignants les liens entre l'affréteur et l'affrété. Cette disposition n'a aucune incidence sur le plan de la sécurité et, bien entendu, aucune atteinte n'est portée aux dispositions du code du travail.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 32, 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 16.

*(L'article 16 est adopté.)*

### Article 17

**M. le président.** « Art. 17. - L'article L. 330-3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 330-3. - L'autorisation nécessaire pour effectuer des services réguliers de transport de personnes entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national est délivrée après consultation des collectivités territoriales, chambres de commerce et d'industrie et autres établissements publics intéressés. Par dérogation au II de l'article 7 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, cette autorisation peut être délivrée sans qu'ait été conclue au préalable une convention répondant à cette disposition. »

Par amendement n° 33, M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer cet article.

La parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** La nouvelle rédaction qui nous est proposée par l'article 17 du projet pour l'article L. 330-3 du code de l'aviation civile ne nous semble pas devoir être retenue, tant elle est génératrice d'une véritable déréglementation des transports aériens intérieurs réguliers. En effet, cette dérogation que l'on nous demande à l'article 42/-II de la loi d'orientation des transports aériens mettrait gravement en cause la réalité même du service public des transports et favoriserait un développement par trop anarchique du trafic aérien intérieur.

Les mesures proposées ôteraient, si elles recevaient l'aval du Parlement, tout caractère contractuel aux rapports entre l'Etat et les compagnies aériennes en supprimant toute référence aux conditions de fonctionnement et de financement des services réguliers de transport.

Cette déréglementation entraînerait, certes, des prix plus bas sur les lignes les plus fréquentées, mais elle apporterait en fait plus d'inconvénients que d'avantages. En effet, sans parler de la quasi-disparition des vols réguliers entre nos régions, on assisterait à une concurrence effrénée entre les compagnies sur les lignes les plus rentables, ce qui entraînerait une surcharge de trafic que nombre d'aéroports et d'aérodromes de province ne seraient pas en mesure d'absorber sans risques importants pour la sécurité.

De plus, cette politique de déréglementation ne ferait qu'accroître les clivages entre les régions à forte activité économique et les régions plus défavorisées sur ce plan. Les compagnies intérieures se désintéresseront des dessertes jugées les moins rentables pour concentrer leur activité sur les lignes susceptibles de rapporter plus financièrement et à court terme.

Dans un second temps, pour répondre à la demande existante dans les régions éloignées des grands couloirs aériens, les compagnies monnaieront très cher auprès des collectivités territoriales, des établissements publics locaux et de l'Etat la desserte de la plupart des régions françaises.

En conclusion, les modifications que vous demandez, monsieur le secrétaire d'Etat, entraîneraient parallèlement à une concurrence effrénée sur les lignes les plus fréquentées des risques pour la sécurité des passagers et l'enclavement des

régions les plus isolées. Nous vous demandons, en conséquence, d'adopter cet amendement de suppression de l'article 17.

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

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** L'article 17 supprime l'obligation de passer une convention. En réalité, selon nos informations, cette pratique difficile se révélait inadaptée. Par conséquent, cet article ouvre des possibilités nouvelles répondant aux préoccupations qui se sont manifestées, et la commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 33.

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

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement suit la commission en rappelant que cette obligation de conventionnement, dont la suppression est proposée aujourd'hui, n'a jamais fait l'objet d'un quelconque décret d'application. Elle était restée lettre morte.

Tout le monde connaît les contraintes du transport aérien. Aujourd'hui, nous essayons d'assouplir les procédures et voilà pourquoi nous faisons cette proposition.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 33, 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 17.

*(L'article 17 est adopté.)*

### Article 18

**M. le président.** « Art. 18. - Il est ajouté, à l'article L. 342-4, un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« De façon à permettre une représentation spécifique des personnels navigants professionnels de la compagnie Air France, ce décret pourra adapter, pour cette compagnie et par dérogation aux dispositions des articles L. 433-2 et L. 435-4 du code du travail, les règles relatives au nombre et à la composition des collèges électoraux pour la désignation des représentants du personnel au sein des comités d'établissement, ainsi que celles relatives à la répartition des sièges au comité central d'entreprise. »

Je suis saisi de deux amendements identiques.

Le premier, n° 4, est présenté par M. Paul Masson, au nom de la commission des lois.

Le second, n° 34, est déposé par M. Bécart, Mme Luc, MM. Vizet et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté.

Tous deux tendent à supprimer cet article.

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

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis.** J'ai eu l'occasion, dans mon exposé général, d'attirer l'attention de la Haute Assemblée sur l'article 18, qui paraît à la commission des lois contraire à l'article 37, alinéa 2, de la Constitution.

L'article 18 renvoie à un décret les adaptations au régime de représentation des personnels navigants de la compagnie Air France, par dérogation aux articles L. 433-2 et L. 435-4 du code du travail.

En fait, par cet article, le Gouvernement pourra modifier par décret une disposition de nature législative concernant les lois Auroux qui ont été votées en 1984.

Or, la Constitution nous paraît tout à fait claire à cet égard.

Les textes de forme législative ne peuvent être modifiés par décret que si le Conseil constitutionnel a déclaré qu'ils ont un caractère réglementaire.

On pourrait évoquer la notion de délégation, qui figure dans l'article 38 de la Constitution. Je dois faire observer que cet article ne traite que des ordonnances.

Le Gouvernement peut très bien proposer au Parlement une nouvelle disposition législative. S'il avait eu un texte tout à fait clair, il aurait pu l'introduire ici, ce soir, par la voie législative.

Malheureusement, nous ne pouvons pas souscrire à une disposition qui nous paraît contraire à la Constitution.

C'est la raison pour laquelle la commission des lois propose au Sénat de supprimer purement et simplement l'article 18.

**M. le président.** La parole est à M. Bécart pour défendre l'amendement n° 34.

**M. Jean-Luc Bécart.** Pour des raisons, non pas différentes, mais quelque peu parallèles à celles qui ont été évoquées par M. le rapporteur pour avis, la dérogation au code du travail que vous nous demandez d'adopter pour la représentation des personnels navigants de la compagnie Air France ne saurait, vous vous en doutez, recevoir l'agrément du groupe communiste et apparenté.

Votre projet de loi vise à faire trancher, de manière réglementaire et sans aucune concertation avec les parties intéressées, les règles relatives au nombre et à la composition des collèges électoraux pour la désignation des élus salariés au sein des comités d'établissement et du comité central d'entreprise d'Air France.

Par conséquent, nous proposons, en la matière, de s'en tenir aux dispositions légales en vigueur qui font une large part à la négociation entre les intéressés.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements nos 4 et 34 ?

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Monsieur le président, j'ai écouté avec la plus grande attention M. le rapporteur pour avis, ainsi que M. Bécart.

Par l'article 18, il s'agit de prendre en compte une situation existante à Air France, dans la mesure où, aux deux collèges qui existent traditionnellement, c'est-à-dire le collège des employés et le collège des cadres, s'ajoute un troisième collège, celui des personnels navigants.

Il faut trouver le moyen de mettre en conformité le droit avec les faits.

Il s'agit d'un débat de fond sur l'inconstitutionnalité d'une disposition, ainsi que l'a très justement expliqué M. le rapporteur pour avis.

La commission des affaires économiques et du Plan a souhaité, dans un premier temps, s'en remettre à la sagesse du Sénat, afin de connaître l'avis du Gouvernement sur ces amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements nos 4 et 34 ?

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, vous comprendrez que le Gouvernement n'a pas voulu introduire un article inconstitutionnel. En fait, il a souhaité harmoniser le droit et la pratique.

Il s'agit non pas de contrevenir aux dispositions du code du travail, mais de consacrer une dérogation qui est appliquée à la satisfaction de tous. Cette demande ne nous a pas paru contraire aux dispositions constitutionnelles en vigueur.

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Paul Masson, rapporteur pour avis.** La commission des lois comprend fort bien le souci du Gouvernement.

Il est tout à fait normal de régulariser une pratique irrégulière. Je souhaite simplement que la régularisation se fasse d'une façon régulière.

Il eût été aussi simple d'introduire dans la loi une disposition pour prévoir cette pratique.

La loi modifie la loi : c'est tout à fait constitutionnel. Mais le décret ne modifie pas la loi.

C'est pourquoi nous ne devons pas commettre une irrégularité supplémentaire pour régulariser cette pratique irrégulière.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, après avis entendu le Gouvernement, quel est l'avis de la commission sur les amendements nos 4 et 34 ?

**M. Henri de Raincourt, rapporteur.** Je pense que ce problème devra être réglé au cours de la navette. En attendant, nous nous rallions à la position de la commission des lois.

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

Je mets aux voix les amendements identiques nos 4 et 34, acceptés par la commission et repoussés par le Gouvernement.

*(Les amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** En conséquence, l'article 18 est supprimé.

#### CHAPITRE IV

#### Dispositions finales et transitoires

#### Articles 19 à 21

**M. le président.** « Art. 19. - L'article L. 150-17 du code de l'aviation civile est abrogé. Cette abrogation prendra effet à la date d'entrée en vigueur du décret en Conseil d'Etat fixant les peines contraventionnelles réprimant les infractions actuellement définies audit article L. 150-17 ou, à défaut, le 1<sup>er</sup> janvier 1990. » - *(Adopté.)*

« Art. 20. - Les dispositions de l'article L. 282-4-1 du code de l'aviation civile ne seront applicables qu'aux infractions commises après l'entrée en vigueur, à l'égard de la France, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, 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. » - *(Adopté.)*

« Art. 21. - Les dispositions de la présente loi sont applicables aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte. » - *(Adopté.)*

#### Vote sur l'ensemble

**M. le président.** Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Vizet pour explication de vote.

**M. Robert Vizet.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon amie Mme Hélène Luc a expliqué les conditions dans lesquelles nous avions abordé ce débat en insistant sur la gravité des problèmes qui concernaient la sécurité aérienne.

Nous avons déposé un certain nombre d'amendements. A l'exception d'un seul, ils ont tous été repoussés, y compris ceux qui concernaient les entorses au code du travail.

Cela dit, je considère que ce projet de loi, tel qu'il sera adopté, ne réglera malheureusement pas le problème de la sécurité.

Nous pensons, d'abord, aux actes terroristes et à leurs conséquences. Sur ce point, nous sommes tous d'accord. Il faut que tout soit fait pour les empêcher.

Mais nous pensons aussi aux incidents de fonctionnement, qui, heureusement, n'aboutissent pas tous à des accidents. Ces problèmes sont de plus en plus nombreux et graves.

Je suis l'élu d'une région qui a connu, en 1973, en plein mois de juillet, le crash d'un avion brésilien. Il s'est produit à quelques kilomètres de chez moi. Je vous assure que, depuis l'incident de la semaine dernière, les gens y pensent de nouveau.

Ces accidents sont graves, non seulement pour les passagers, mais aussi pour les riverains qui subissent en permanence les nuisances de bruit.

C'est pourquoi nous assistons maintenant à un souhait convergent de la part des populations, des riverains, des passagers, des usagers, mais aussi des pilotes, des personnels de l'aviation civile pour améliorer la sécurité.

Si ce projet de loi règle quelques problèmes ponctuels graves, il ne résout pas, au fond, les problèmes de la sécurité dans son ensemble.

En conséquence, le groupe communiste s'abstiendra.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

*(Le projet de loi est adopté.)*

**M. le président.** Mes chers collègues, permettez-moi d'adresser mes compliments à M. Henri de Raincourt qui a rapporté, pour la première fois, un texte de loi avec une grande maestria. *(Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.)*

**M. Emmanuel Hamel.** Un brillant benjamin !

6

## COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT

**M. le président.** Monsieur le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre une communication en date du 15 juin 1989 relative à la consultation des assemblées territoriales de la Nouvelle-Calédonie, de Polynésie française et des îles Wallis et Futuna sur le projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile.

Acte est donné de cette communication.

Ces documents ont été transmis à la commission compétente.

Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt-deux heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

**(La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante-cinq, est reprise à vingt-deux heures cinq, sous la présidence de M. Etienne Dailly.)**

### PRÉSIDENTE DE M. ETIENNE DAILLY, vice-président

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

7

## COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT

**M. le président.** M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre une communication en date du 15 juin 1989 relative à la consultation des assemblées territoriales de Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie, sur le projet de loi autorisant l'approbation d'une convention d'entraide judiciaire en matière civile entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie.

Acte est donné de cette communication.

Ces documents ont été transmis à la commission compétente.

8

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Suite de la discussion et adoption 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].)

Dans la discussion des articles, nous sommes parvenus à l'article 10.

### CHAPITRE III

#### Dispositions relatives au permis de conduire

#### Article 10

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

« L'alinéa introductif de l'article 10 est réservé jusqu'à la fin de l'examen des articles du code de la route visés par cet article 10.

#### ARTICLE L. 11 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Je donne lecture du texte proposé pour l'article L. 11 du code de la route :

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

Je suis saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 3, présenté par M. Thyraud, au nom de la commission, tend à rédiger comme suit le texte proposé par cet article pour l'article L. 11 du code de la route :

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

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement, n° 38, déposé par M. Tizon et visant à compléter le texte proposé par l'amendement n° 3 pour l'article L. 11 du code de la route par quatre alinéas additionnels ainsi rédigés :

« Le permis de conduire comporte trois épreuves qui sont :

- « - l'épreuve de code de la route,
- « - l'épreuve de conduite,
- « - l'épreuve de secourisme et des gestes de survie. »

Le deuxième amendement, n° 32, présenté par MM. Jung, Machet, de Catuelan et Huriet, a pour objet d'ajouter, à la fin de la première phrase du texte proposé pour l'article L. 11 du code de la route, les mots : « égal à douze ».

Le troisième amendement, n° 17, déposé par M. Bataille, tend à remplacer la dernière phrase du texte proposé par cet article pour l'article L. 11 du code de la route par les deux phrases suivantes :

« Lorsque le nombre de points devient nul, l'autorité judiciaire compétente est saisie par l'autorité administrative. En fonction de la gravité des infractions commises, elle prononce la suspension du permis pour une durée de trois à six mois ou supprime sa validité. »

La parole est à M. le rapporteur pour défendre l'amendement n° 3.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** Cet amendement tend à répondre à deux questions : qui doit fixer le nombre de points pour ce nouveau permis et combien de points faut-il prendre en considération ?

La réponse à la première question est simple : très certainement, le Parlement doit connaître de ce problème. Or, si la décision a été laissée au Gouvernement par l'Assemblée nationale, la commission des lois du Sénat estime, quant à elle, que la question est suffisamment grave pour que ce soit les deux assemblées du Parlement qui fixent le nombre de points. C'est pourquoi, par cet amendement, la commission prévoit l'intervention directe du Parlement quant à la fixation du nombre de points.

Nous savons que les intentions du Gouvernement étaient de fixer, dans le cadre de la délégation qui lui aurait été donnée par le Parlement, le nombre de points à six, soit un chiffre bien inférieur à celui qui est appliqué dans les expériences étrangères qui ont été citées tout au long du débat : quatorze points au Royaume-Uni, dix-huit en R.F.A., dix dans la plupart des Etats des Etats-Unis d'Amérique qui connaissent le même système.

Il semble donc raisonnable d'adapter le texte aux nécessités de notre code de la route en fixant le nombre de points à douze. Cela permettrait de revenir éventuellement sur le nombre de points, alors que, si l'on acceptait le nombre de six points, il deviendrait bien difficile de le réduire au cas où le système que nous cherchons à mettre en place n'aboutirait pas aux résultats escomptés. Sur une base de douze points, il serait possible de demander aux Français un effort supplémentaire en réduisant le nombre de points. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous êtes arrivé à la limite extrême : on ne peut pas imaginer un permis à points de moins de six points.

Tel est l'objet de l'amendement n° 3.

**M. le président.** La parole est à M. Tizon pour défendre le sous-amendement n° 38.

**M. Jean-Pierre Tizon.** A l'occasion de l'institution du permis de conduire à points, il nous paraît opportun de compléter les deux épreuves habituelles de cet examen, l'épreuve du code de la route et l'épreuve de conduite, par une troisième épreuve portant sur des notions de secourisme routier et des gestes de survie.

En effet, dans ce domaine tout particulier des secours, ayant été personnellement, pendant de nombreuses années, médecin-chef d'un service départemental incendie et secours, il m'apparaît évident que, dans l'attente des secours organisés, les gestes effectués dans les premiers instants qui suivent un accident sont primordiaux. En prévoyant, lors de l'examen du permis de conduire, une série de questions judicieusement choisies portant sur les gestes élémentaires de secourisme routier, nous pourrions éviter un nombre important de morts et de survivants en état d'invalidité définitive.

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

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Le Gouvernement et le Sénat ont le souci de sauver des vies humaines. Le sous-amendement de M. Tizon va parfaitement dans ce sens. Pour cette raison, la commission des lois y a donné un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 3 et le sous-amendement n° 38 ?

**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.** Monsieur le rapporteur, je serai clair. Le Gouvernement estime que la fixation des points relève du domaine réglementaire. Lorsque nous avons abordé la question du contrôle technique des véhicules, nous avons fixé des orientations et arrêté des principes, mais nous n'en avons pas défini les modalités. Le Gouvernement aurait pu ne pas prévoir de chiffres. Mais nous avons voulu, là encore, définir les grandes lignes de notre politique et faire preuve de pédagogie.

Un capital de douze points constitue le meilleur moyen de déresponsabiliser les conducteurs. En effet, à ce moment-là, ils auront la tentation permanente de prendre un peu, voire beaucoup de liberté avec les règlements et le code de la route. On pourra alors affirmer que le mieux est l'ennemi du bien !

Je comprends votre motivation. Référons-nous, cependant, à d'autres pays qui ont adopté le permis à points. Au Japon, le capital est de quinze points. Prenons le cas d'un contrôle d'alcoolémie ; en France, le seuil est de 0,8 gramme par litre de sang. Si nous adoptions vos propositions - il faudrait aussi aligner les autres dispositions - un taux d'alcoolémie d'un gramme, par exemple, annulerait les quinze points. Notre objectif était de fixer un nombre de points qui, dès la première infraction, alerte l'automobiliste, mais lui permette de poursuivre sa route et de garder son permis.

Je vous l'avoue, mesdames, messieurs les sénateurs, nous avons interrogé le directeur de la sécurité routière, depuis dix-sept ans des études ont été menées. Si nous avons retenu ce chiffre de six ce n'est pas complètement par hasard, en jouant à la roulette !

Vraiment, je vous le demande, mesdames et messieurs les sénateurs, dans l'intérêt même de tout notre dispositif, ne fixez pas un capital de points tel que les conducteurs, comme le disait M. Delebarre à la tribune hier après-midi, puissent avoir le sentiment que les choses ne deviennent réellement sérieuses qu'à partir du retrait du dixième point. C'est pourquoi je vous invite à garder les choses en l'état.

Monsieur Tizon, j'ai rencontré cet après-midi même les associations de la protection civile qui sont, comme vous le savez, favorables à votre démarche. Je leur ai dit qu'une harmonisation était recherchée au plan européen, qu'une directive était d'ailleurs en cours de préparation, et qu'il n'y avait donc pas lieu de précipiter les choses à Paris. Mais réfléchissons tous. Qui n'a pas vu d'accident ? J'ai eu le malheur d'en voir un, voilà quelques années, sur la R.N. 1. C'est là qu'interviennent des personnes qui croient avoir quelques notions de secourisme.

Les remarques de M. Tizon sont très justes, même si elles ne sont pas directement liées au permis à points. Lorsque l'on peut apporter des améliorations, il faut le faire. M. Tizon propose que, dans le cadre de l'apprentissage de la conduite, on inculque les premiers gestes qui aideront, qui sauveront peut-être...

Mais, monsieur Tizon, toute la population n'est pas au même niveau. Imaginez que, pour bien faire, quelqu'un fasse mal. Personnellement, je ne suis pas secouriste, et même si j'ai quelques notions pour avoir lu un certain nombre d'ouvrages, je préférerais inviter à la prudence ceux qui essaieraient d'intervenir et me contenter de couvrir le blessé pour qu'il ne prenne pas froid. Car, là encore, en voulant bien faire, on pourrait mal faire involontairement.

C'est pourquoi, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous invite à ne pas adopter le sous-amendement n° 38 ni l'amendement n° 3.

**M. le président.** La parole est à M. Jung pour défendre l'amendement n° 32.

**M. Louis Jung.** Je suis très surpris, monsieur le secrétaire d'Etat, de la manière dont vous défendez ce dossier. Personnellement, je suis depuis de nombreuses années un fervent partisan du permis à points et je suis très heureux que le Gouvernement nous soumette ce texte. Mais je ne parviens ni à vous comprendre ni à vous suivre, monsieur le secrétaire d'Etat. J'ai vraiment l'impression qu'à Paris nous découvrons le monde. Pour être un homme de la frontière, je connais de nombreux chauffeurs français travaillant en Allemagne qui vivent chaque jour le système adopté par ce pays. J'avais l'intention dans mon amendement de proposer le permis à dix-huit points, mais je me suis rallié à la proposition de la commission des lois.

Nous ne sommes qu'en 1989, mais en 1992, en principe, toutes les législations devront être harmonisées, et voilà que nous rachetons les erreurs du passé en proposant d'instituer un dispositif nouveau !

Le permis à dix-huit points en République fédérale d'Allemagne a donné d'excellents résultats. J'ai discuté moi-même avec les plus hautes instances de ce pays et, concrètement, il semble que ce soit la solution idéale. En fait, nous ne pensons qu'aux personnes qui ont des véhicules privés, mais nous oublions les professionnels. L'ensemble de ces données à une importance capitale pour déterminer le nombre de points.

Naturellement, je suis d'accord avec le Gouvernement, il faut éduquer la population, mais, j'en témoigne, les solutions adoptées dans les autres pays ont donné d'excellents résultats. Je ne vois donc pas pourquoi nous ne voulons pas, en la matière, nous inscrire dans une perspective européenne.

Pourquoi proposer aujourd'hui un dispositif nouveau, alors que nous pouvons nous inspirer d'expériences étrangères déjà vieilles de plusieurs années et que, en 1992, nous serons contraints à une solution unique européenne ? Il me semble donc important d'aller jusqu'à douze points d'autant que les effets sont exactement les mêmes qu'à six points. Nous pouvons tout aussi bien graduer les erreurs du conducteur, nous pouvons les formuler de façon différente. Vous devriez, me semble-t-il, monsieur le secrétaire d'Etat, suivre la commission des lois.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 32 ?

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Cet amendement se trouve satisfait par celui de la commission des lois, mais je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de remercier notre collègue, M. Jung, de nous avoir fait part d'une expérience étrangère qu'il connaît bien.

Il avait envisagé de proposer un permis de conduire à dix-huit points. Il se trouve que c'est le chiffre qui avait été retenu par le comité des usagers que préside notre collègue M. de Bourgoing, qui nous a indiqué après quelles études minutieuses ce comité avait fait cette proposition.

Le Gouvernement veut aller dans le sens de la plus grande rigueur et il nous oppose aujourd'hui des études qui ont été conduites dans le silence des laboratoires et dont les résultats ne nous ont pas été communiqués. Monsieur le secrétaire d'Etat, si nous tenons à ce que le Parlement fixe le nombre de points, c'est parce que, par tradition dans cette assemblée,

nous nous méfions de tout ce qui est technique. Ce projet de loi n'a pas un caractère scientifique, il doit être empreint surtout de beaucoup de bon sens.

Vous évoquez souvent la pédagogie. Terminons-en une fois pour toutes avec cette notion ! Si vraiment ce texte avait une vocation pédagogique, il aurait dû être présenté, par le ministre de l'éducation nationale !

La commission des lois s'est penchée sur ce texte, comme à l'habitude, avec le souci de respecter les règles de notre état de droit ainsi que la Constitution. Sans aucun doute, il appartient au législateur de fixer ce nombre de points et si l'Assemblée nationale n'avait pas donné au pouvoir réglementaire une délégation, elle aurait dû faire ce que, au nom de la commission des lois, je vous propose aujourd'hui de faire.

Il y est absolument nécessaire que le Parlement sauvegarde les attributions qui lui ont été accordées par la Constitution de 1958 et dans un domaine qui touche à la vie quotidienne de trente-trois millions de conducteurs, nous ne pouvons pas laisser aux seuls techniciens le soin de régler le problème.

La commission des lois, après avoir pesé le pour et le contre, a estimé que le nombre de douze était raisonnable. En revanche, si l'on suivait votre point de vue, monsieur le secrétaire d'Etat, on arriverait à une solution partielle du problème parce qu'il y aurait de moins en moins de conducteurs, les six points étant rapidement épuisés, sauf si les Français ne tenaient aucun compte de cette réglementation. C'est à craindre car si le système marche trop bien, nous verrons nos compatriotes rouler sans permis. Un certain nombre le font déjà ; ils seront encore plus nombreux ou bien ils utiliseront ces véhicules légers, cités dans une question posée récemment par notre collègue M. Tizon à M. le ministre chargé des transports, dont nous savons tous qu'ils sont extrêmement dangereux parce qu'ils roulent très lentement et que leurs conducteurs ignorent le plus souvent l'essentiel des règles du code de la route.

Vous proposez un système à six points alors qu'aucun pays au monde ne l'a adopté et il faudrait que la France s'y mette ? Au surplus, si l'on en juge par votre proposition, monsieur le secrétaire d'Etat, les permis à points ne marcheraient pas dans les autres pays étrangers, puisque nulle part ailleurs il n'existe un permis à six points.

J'ajouterai maintenant à ma voix celle de notre collègue M. Tizon. Vous lui avez répondu, lui qui pourtant est doté d'une grande expérience, qu'il était préférable de ne rien faire quand il y avait un accident.

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Il est, bien sûr, préférable de ne rien faire quand on ne connaît aucune des règles de secourisme. Mais quand on les connaît, et j'en reviens ici à l'objet de l'amendement de M. Tizon, il faut user de son art pour sauver des vies humaines.

Je pense donc que la proposition de notre collègue, qui a recueilli la faveur de la commission des lois, doit être retenue par le Sénat.

**M. le président.** Monsieur Jung, l'amendement n° 32 est-il maintenu ?

**M. Louis Jung.** J'ajouterai encore un argument à l'attention de M. le secrétaire d'Etat. Je pense aux professionnels. Je suis parlementaire depuis trente ans, j'ai donc une certaine expérience : dans les régions rurales, monsieur le secrétaire d'Etat, nous vivons cette situation comme un drame. Je vous citerai le cas d'un chauffeur routier qui a perdu son permis pour, au fond, avoir suivi un autre camion. Il a perdu son emploi et il a été remplacé par quelqu'un qui avait été condamné pour vol à six mois de prison avec sursis. Et c'est un tel individu qui a pris la place du chauffeur privé de son permis de conduire !

Comme vous le voyez, la sévérité peut devenir rapidement une source d'injustice. Or nous délibérons en faveur de tous les intéressés et surtout en faveur de la justice. Par conséquent, je retire mon amendement en faveur de l'amendement n° 3 de la commission des lois.

**M. le président.** L'amendement n° 32 est retiré.

La parole est à M. Bataille pour défendre l'amendement n° 17.

**M. Jean-Paul Bataille.** Cet amendement a une double finalité.

Tout d'abord, en confiant à un tribunal le soin de fixer la sanction encourue par la perte totale des points du permis de conduire, il permet de faire prendre en considération la nature des infractions commises dont la gravité peut être extrêmement variable. C'est une simple question de justice.

Celui qui a commis des infractions légères ne doit pas être traité de la même façon que celui qui a commis des infractions graves. La conduite en état d'ivresse ou le franchissement d'une ligne continue, par exemple, me semblent être plus graves qu'un petit excès de vitesse dans la traversée d'une agglomération.

En outre, je propose que le tribunal puisse moduler la peine, soit en suspendant le permis pour une durée de trois à six mois, soit en l'annulant si les infractions commises ont été importantes. Mais je ne pense pas que l'on puisse infliger une peine aussi lourde que l'annulation du permis de conduire par le simple jeu d'un automatisme.

**M. le président.** Monsieur Bataille, je vous fais observer que, dans la mesure où l'amendement n° 3 de la commission, sous-amendé ou non par le sous-amendement n° 38 de M. Tizon, serait adopté, votre amendement n'aurait plus d'objet.

**M. Jean-Paul Bataille.** Monsieur le président, M. le rapporteur propose que le nombre de points du permis soit porté à douze, je ne peux que m'en réjouir. Mais je souhaite que mon amendement soit examiné à la suite du sien. Nos deux textes ne sont pas contradictoires.

**M. le président.** Certes, monsieur Bataille, mais, pour l'instant, vous voulez remplacer une phrase du texte que M. le rapporteur veut, lui, faire disparaître. Sauf si vous le rectifiez, ce qu'il vous est encore possible de faire, je ne pourrai pas consulter sur votre amendement qui n'aura plus d'objet.

**M. Jean-Paul Bataille.** Monsieur le président, je souhaite, en conséquence, transformer mon amendement n° 17 en sous-amendement à l'amendement n° 3, ce dernier se composant, dès lors, de deux alinéas.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un sous-amendement n° 17 rectifié, présenté par M. Bataille et tendant à ajouter au texte proposé par l'amendement n° 3 de la commission pour l'article L. 11 du code de la route, un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le nombre de points devient nul, l'autorité judiciaire compétente est saisie par l'autorité administrative. En fonction de la gravité des infractions commises, elle prononce la suspension du permis pour une durée de trois à six mois ou supprime sa validité. »

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** La commission a très bien compris l'inspiration du sous-amendement de notre collègue M. Bataille et elle se réjouit que, comme elle, il ait le désir de donner une place importante à l'autorité judiciaire dans le cadre du permis à points.

Toutefois, il existe une incompatibilité que je déplore entre son texte et la suite des amendements de la commission.

Peut-être aurait-il été préférable de réserver la discussion de cet amendement après que le Sénat eut lui-même délibéré sur l'intérêt de confier aux tribunaux le soin d'apprécier le nombre de points à retirer. En effet, dans la méthode proposée par la commission, les juges interviennent dès le début, tandis que le sous-amendement de notre collègue s'articule sur le système du Gouvernement, dont nous proposerons le rejet.

C'est à la fin des opérations que l'autorité administrative, devant la nullité du permis, s'adresserait à l'autorité judiciaire pour lui demander d'apprécier. Or, dans le système prévu par la commission, l'autorité judiciaire aura à se prononcer dès le début du processus de perte de points.

Dans ces conditions, je demande à notre collègue s'il lui est possible de retirer son sous-amendement. Dans la négative, je serais obligé de maintenir l'avis défavorable déjà exprimé par la commission sur l'amendement n° 17.

**M. le président.** Monsieur Bataille, vous avez entendu le souhait de M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bataille.** Monsieur le rapporteur, je comprends tout à fait votre point de vue, mais je ne souhaite pas non plus être forcément désagréable avec le Gouvernement ! (*Sourires.*)

Le système que je formule sauvegarde suffisamment l'intérêt du conducteur. J'accepte de soutenir l'amendement n° 3 de la commission, mais je maintiens mon sous-amendement n° 17 rectifié.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est défavorable à ce sous-amendement.

**M. le président.** Monsieur Bataille, votre sous-amendement n° 17 rectifié est-il toujours maintenu ?

**M. Jean-Paul Bataille.** Oui, monsieur le président.

**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.** Avant que le Sénat ne se prononce, permettez-moi de vous lire un extrait du texte élaboré par la commission présidée par M. Giraudet : « Il serait toutefois illusoire de penser que chacun de nous ayant, une fois dans sa vie, reçu les rudiments d'une formation spécifique puisse être capable de réagir à bon escient à un accident de la route avec morts ou blessés. L'accident étant, par définition, un phénomène aléatoire et rare, le manque d'entraînement rend souvent inopérants, quelquefois néfastes, les actes de bonne volonté. C'est pourquoi il semble à la commission... », etc.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 38.

**M. Guy Allouche.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Allouche.

**M. Guy Allouche.** Monsieur le secrétaire d'Etat, il est utile que des commissions réfléchissent, surtout lorsqu'elles sont composées de spécialistes. Mais, en matière d'accidents de la route, il faut être d'une extrême prudence lorsqu'il s'agit, de par sa bonne volonté, de vouloir sauver tel ou tel accidenté.

Hier, dans mon intervention, j'ai plaidé pour une réforme du code de la route. A terme - je ne sais ni quand ni si on peut y parvenir au niveau européen - je souhaite qu'il ne se limite plus à un simple apprentissage des panneaux et du maniement de la voiture. Permettez-moi de prendre un exemple.

Pour passer mon permis bateau, j'ai appris, outre le code de la mer et la conduite d'un bateau, des notions de mécanique. Je suis en effet censé réparer mon bateau en cas de panne en mer.

Dans le cas du code de la route, il est vrai qu'on peut toujours laisser sa voiture, mettre les feux de détresse et attendre le dépanneur.

Dans beaucoup de régions françaises, la mienne en particulier, des associations plaident pour l'apprentissage des gestes élémentaires en cas d'accident. Celle de mon département s'appelle : « Les cinq gestes qui sauvent ». Je crois même qu'elle est agréée. Elle souhaiterait inclure cet enseignement à l'occasion de l'apprentissage de la conduite.

Il ne s'agit pas, bien entendu, de sauver de n'importe quelle façon telle ou telle personne accidentée dans sa voiture. Il est nécessaire, en revanche - j'ai assisté moi-même à quelques séances d'apprentissage - de savoir ce qu'il ne faut surtout pas faire.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite que l'on approfondisse cette réflexion. Je suis sensible au sous-amendement n° 38 de mon ami M. Tizon, parce que, à terme, il ne serait pas inutile que les jeunes apprennent justement ce qu'il ne faut surtout pas faire.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite encore que vous fassiez preuve de sagesse, comme nous le faisons régulièrement, et que nous soyons un peu plus ouverts à cette question, même si l'on ne tranche pas ce soir.

En conséquence, je suis favorable au sous-amendement n° 38, mais je voterai contre le sous-amendement n° 17 rectifié.

**M. Louis Jung.** Je demande la parole, pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Jung.

**M. Louis Jung.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais, moi aussi, plaider pour la sagesse.

Nous avons dans notre pays des organisations de secourisme, comme la Croix-Rouge, qui organisent partout des cours et qui essaient de former toute la jeunesse française afin qu'elle soit capable d'aider en cas d'accident. On leur apprend justement, comme vient de le dire notre collègue, les erreurs à éviter. Nous n'allons donc quand même pas désavouer le travail de tous ces bénévoles de notre pays.

Par conséquent, je considère le sous-amendement n° 38 comme étant tout à fait justifié et je suis heureux qu'à travers l'éducation des jeunes nous leur donnions l'occasion d'acquiescer une formation de secouriste.

Je voudrais donc vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, d'accepter ce sous-amendement, qui ne fait que reconnaître le mérite de tous les secouristes et de tous les représentants de la Croix-Rouge. Le Sénat ne peut donc pas les désavouer !

**M. le président.** Mais personne ne vous demande de les désavouer, monsieur Jung !

**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.** Si j'interviens à nouveau sur ce point, c'est pour dire qu'au niveau européen une réflexion et un travail sont d'ores et déjà engagés, de telle sorte que, dans le cadre d'une harmonisation européenne du permis de conduire, ces dispositions puissent, éventuellement, être un jour soumises au Parlement.

Nous n'en sommes pas là et je tiens à souligner que le sous-amendement n° 38 conduirait, en fait, à faire passer une nouvelle épreuve à des gens qui ne demandent pas à être secouristes. Vous parlez d'associations, tant mieux ! Plus il y en a, mieux c'est ! Je m'en réjouis. Mais ce sont des volontaires !

En revanche, si vous obligez toutes celles et tous ceux qui vont passer le permis de conduire à subir une telle épreuve, méfiez-vous, je ne suis pas sûr qu'elle sera vraiment comprise et bien assumée par les conducteurs qui seront peut-être confrontés un jour à un accident de la route.

Qui va dispenser cet enseignement ? Qui va payer ? Les auto-écoles ? Si vous adoptez une telle mesure ou si elle était retenue en commission mixte paritaire, une fois la loi publiée, les moniteurs d'auto-écoles devront-ils être secouristes ou faudra-t-il aller dans les hôpitaux et les cliniques ? Comment votre système sera-t-il organisé ?

Je vous dissuade de mettre en place un système qui risque de se révéler en fait particulièrement périlleux.

**M. Henri de Raincourt.** Je demande la parole, pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. de Raincourt.

**M. Henri de Raincourt.** Le 19 janvier, dans ce même palais, Mme Guinot, présidente de la fédération nationale de protection civile, a donné une conférence de presse de façon à attirer l'attention du Gouvernement et à lui poser deux questions qui se rapprochent tout à fait du propos de notre collègue et ami M. Tizon, dans son sous-amendement.

Elle demandait, d'une part, que le Gouvernement organise, au sein du système éducatif, des cours de secourisme et, d'autre part, qu'on enseigne à tous les candidats au permis de conduire les gestes élémentaires de survie, notre collègue Guy Allouche l'a rappelé tout à l'heure.

Président moi-même d'une association départementale de protection civile, je considère que, dans un texte très répressif comme celui qui nous est soumis, il est bon d'introduire une proposition comme celle de M. Tizon, qui entrouve une porte, en traitant de la prévention plus que de la répression.

Je suis très sensible à l'observation concernant le coût financier de l'opération que M. le secrétaire d'Etat vient de souligner, mais je crois que l'on ne peut se contenter de clore purement et simplement la discussion en rejetant le sous-amendement n° 38 que, pour ma part, je voterai avec conviction.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 38, accepté par la commission et rejeté par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 17 rectifié, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

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

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

Je mets aux voix, modifié, l'amendement n° 3, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Le texte proposé pour l'article L. 11 du code de la route est donc ainsi rédigé.

#### ARTICLE L. 11-1 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Je donne lecture du texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route :

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

« a) Infractions prévues par les articles L. 1<sup>er</sup> à L. 4, L. 7, L. 9 et L. 19 du présent code ;

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

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

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

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

Par amendement n° 4, M. Thyraud, au nom de la commission, propose de remplacer les quatre premiers alinéas du texte présenté pour l'article L. 11-1 du code de la route par trois alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Une divergence profonde existe entre la position du Gouvernement et celle de la commission des lois. Le Gouvernement estime que le permis à points relève entièrement du domaine réglementaire, que le nombre de points doit être fixé par le Gouvernement - le Sénat vient de prendre une décision allant dans le sens contraire - et qu'un barème de retrait de points doit être prévu pour permettre une automaticité du système.

M. le secrétaire d'Etat a insisté hier, dans sa réponse aux intervenants dans la discussion générale, sur le fait que, si son système n'était pas retenu, le permis à points ne servirait pas à grand-chose.

La commission des lois ne partage pas ce point de vue. Elle estime que, dans ce domaine, l'autorité judiciaire doit jouer son rôle traditionnel. Hier, vous m'avez reproché d'avoir employé à tort les termes « loi d'exception ». Permettez-moi de répéter que, dans la mesure où le système que vous préconisez serait retenu, il s'agirait bien d'une « loi d'exception », car elle ne respecterait pas les principes généraux de notre droit. Il appartient aux tribunaux de prononcer les peines : le code pénal, dont nous avons abordé la réforme, le souligne dans des principes généraux.

Nous n'allons pas maintenant, quelques semaines après le vote de ce premier volet du code pénal, revenir sur l'opinion que le Sénat a exprimée d'une manière unanime. Il s'agit d'une peine : ce sont les tribunaux qui doivent se prononcer.

Ce qui est curieux, c'est qu'il en va ainsi dans la plupart des pays étrangers. On nous cite en exemple ces pays. Mais aux Etats-Unis, c'est le juge qui fixe le retrait des points. Il en est de même en Grande-Bretagne et en Allemagne. On nous affirme que le permis à points fonctionne merveilleusement ailleurs, mais on nous demande d'adopter des règles différentes.

Le raisonnement du Gouvernement recèle une méfiance latente à l'égard des juges. La justice est lente, nous dit-on, bien sûr, ce serait tellement merveilleux si le préfet, dans sa plénitude, pouvait remplacer les tribunaux ! Ce n'est pas dit certes, mais c'est sous-entendu !

Et pourtant, dans le système du Gouvernement, le retrait des points est malgré tout subordonné à la décision judiciaire. Le retrait interviendra quand les tribunaux se seront prononcés. Il n'y aura donc pas gain de temps. Avec le système de l'automaticité prévu dans le projet de loi, on aboutira à des situations totalement incohérentes.

Imaginons deux délits de fuite jugés au cours d'une même audience. Premier délit de fuite : un automobiliste a renversé et tué une ou plusieurs personnes. Second délit de fuite : un autre automobiliste a blessé légèrement une personne. Les deux délits seront appréciés d'une façon différente, compte tenu de la différence de gravité des faits. Eh bien ! avec le système du Gouvernement, ce sont la moitié des points du permis de conduire qui seront retirés dans l'un et l'autre cas.

Il faut permettre aux tribunaux de respecter un principe, fruit d'une longue évolution, laquelle a été décrite d'une manière talentueuse par notre collègue Rudloff dans le cadre de l'historique du code pénal, je veux parler de l'effort d'individualisation des peines. Les peines doivent être adaptées à la personne. Le permis à points peut être justement une peine adaptée, de nature à sanctionner les fautes de conduite, mais une appréciation par le juge est indispensable.

Par ailleurs, le système de l'automaticité ne permet pas le jeu du double degré de juridiction, alors que c'est également un des fondements de notre droit.

Pour toutes ces raisons, la commission des lois propose un système à deux vitesses.

Dans le cadre des contraventions qui donnent lieu - on n'a jamais contesté que le pouvoir réglementaire était compétent dans ce domaine - au paiement de l'amende forfaitaire, le Gouvernement doit avoir la possibilité d'établir un barème, mais cela dans des limites fixées par le Parlement. Le nombre de points retirés pourrait être de un ou de deux.

Hier, nous avons discuté des excès de vitesse, et M. le secrétaire d'Etat a partagé le souci de mansuétude de l'ensemble du Sénat en indiquant qu'on ne pourrait jamais sévir contre ceux qui roulent à plus de 150 ou 180 kilomètres/heure sur les autoroutes.

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le rapporteur ?

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat, avec l'autorisation de M. le rapporteur.

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Nous étions tous là cette nuit. J'ai dit qu'il fallait empêcher les automobilistes de rouler à 180 kilomètres/heure ou à 200 kilomètres/heure sur

les autoroutes et sur les routes. Mais nous avons estimé - la majorité du Sénat et le Gouvernement - que faire passer la contravention de 20 000 francs à 100 000 francs n'était sans doute pas la meilleure façon de ramener les automobilistes à la raison.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le rapporteur.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'Etat, il s'agissait de la définition d'un délit et nous étions obligés de tenir compte du seuil du délit. Avec le système tel qu'il existe, les grands excès de vitesse comme les petits sont des contraventions. Bien sûr, il appartient aux tribunaux d'apprécier selon les circonstances. Quant au retrait de points, il pourrait jouer dans ce domaine d'une manière systématique. Vous pourriez, monsieur le secrétaire d'Etat - mais cela regarde votre administration - fixer le retrait d'un point pour les petits excès de vitesse et le retrait de deux points pour les grands excès de vitesse.

La commission des lois ne voit aucun inconvénient à ce que le système de l'amende forfaitaire, qui paraît devoir porter des fruits, soit étendu au-delà même de ce qui avait été prévu en 1985. Il appartient au pouvoir réglementaire de statuer dans ce domaine.

En revanche, pour tout ce qui n'est pas contravention, l'intervention du tribunal nous semble obligatoire. Elle l'est même dans le cas où le contrevenant refuse l'amende forfaitaire. A ce moment-là, il prend le risque de comparaître devant le tribunal et celui-ci apprécie s'il y a lieu ou non de retirer des points.

Cet amendement n° 4 contient donc le dispositif essentiel des propositions de la commission ; je demande au Sénat de bien vouloir l'adopter.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** A propos de cet amendement n° 4, je voudrais d'abord rendre hommage à M. le sénateur Braconnier.

Presque dix-sept années se sont passées depuis que M. Braconnier, alors parlementaire chargé de mission pour la sécurité routière, proposait un permis « peau de chagrin ». Ce permis avait pour objet de favoriser le repérage des récidivistes dangereux, ceux qui commettent des infractions graves.

M. Braconnier imaginait un permis de conduire garni de tickets détachables. Il était fermement convaincu que : « plus la surface globale du permis diminuerait, plus le récidiviste aurait intérêt à conduire prudemment, car de toute manière, avec le dernier ticket, c'est l'ensemble du permis qui serait retenu. »

Selon lui, « ce système devrait avoir à la fois un effet préventif et l'avantage d'une incontestable équité. »

Voilà ce que pensait votre collègue M. Braconnier, il y a dix-sept ans, et voilà ce que nous souhaitons réaliser aujourd'hui, avec évidemment quelques aménagements. Tout nous y pousse, tout y concourt.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vous y êtes favorables ; le Gouvernement y est décidé. Il l'a annoncé le 27 octobre 1988 et nous sentons bien que se dessine, dans la population française, ce mouvement d'opinion, cet élan si nécessaire aux réformes. Nous avons tous conscience de la nécessité de réaliser maintenant cet effort supplémentaire, celui qui nous permettra d'obtenir une baisse significative du nombre des morts et des blessés sur les routes.

Les causes, nous les avons identifiées : l'alcool et la vitesse, bref, essentiellement le comportement des conducteurs.

Nous le savons et vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs, il faut distinguer les délinquants occasionnels des délinquants d'habitude, les plus dangereux sur la route, les plus dangereux parce qu'il est très difficile de leur faire entendre raison, de leur faire modifier leur comportement. Pour ceux-là, il faut élaborer un mécanisme qui progresse de manière rigoureuse jusqu'à la disparition du permis de conduire. Ils doivent avoir conscience de son caractère inélectable, l'annulation du permis devenant la conséquence logique et automatique de la multiplication des infractions.

Nous savons que les récidivistes sont peu nombreux : de 100 000 à 150 000. A ceux-là, mesdames, messieurs les sénateurs, le discours doit être simple : ou vous faites un

effort, ou vous perdrez votre permis de conduire. Quant aux autres, il me semble qu'un avertissement, peut-être même deux dans les cas les moins graves, monsieur le rapporteur, suffiront pour susciter chez eux une prise de conscience qui les fera réfléchir avant de commettre un excès de vitesse.

A ces automobilistes - les plus nombreux, puisqu'ils sont environ 1 500 000 - la possibilité est offerte de « remettre les compteurs à zéro » s'ils conduisent prudemment pendant trois ans ou s'ils font l'effort de se recycler.

Tel est le système du permis à points que nous vous proposons d'instaurer ; il est simple, efficace et rigoureux. Alliant la prévention et la répression, il forme un tout cohérent qu'il convient d'améliorer ; c'est l'enjeu du débat devant votre Haute Assemblée.

Toutefois, il ne faut pas le dénaturer. A ce stade de la discussion, monsieur le rapporteur, nous devons éviter les faux débats si nous voulons prendre correctement la mesure des enjeux.

Vous nous dites que le juge judiciaire est le garant des libertés individuelles et qu'il doit exercer son contrôle. Vous avez parfaitement raison de rappeler cette disposition de la Constitution ! Nous en sommes tellement conscients et tellement d'accord que, dans le système que nous vous proposons, il ne peut y avoir de retrait de points sans que la justice se soit prononcée auparavant sur les faits reprochés à l'automobiliste et sans que cette décision soit devenue définitive.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'attire solennellement votre attention sur ce point : la mise en mouvement du mécanisme de retrait de points n'est pas possible tant que la procédure judiciaire n'est pas achevée. J'ai eu personnellement à cœur de mettre en place, avec mes collègues du Gouvernement, un dispositif qui garantisse au justiciable l'accès à toutes les voies de recours traditionnelles. Une fois que celles-ci sont épuisées, le retrait de points intervient automatiquement.

Je ne reprendrai pas les arguments juridiques que j'ai développés devant vous hier soir. Je rappellerai simplement que le Gouvernement, suivant en cela l'analyse faite, monsieur le rapporteur, par le Conseil d'Etat...

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Par le Conseil d'Etat !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** ... considère que le retrait de points, pas plus que l'annulation qui résulte de l'épuisement du capital de points, ne constitue une peine. Ce ne sont que des mesures de police administrative. Par parenthèse, je vous indique d'ailleurs qu'en République fédérale d'Allemagne le dispositif est exclusivement administratif.

Ces mesures seront évidemment modulées en fonction de la gravité des infractions et du trouble que celles-ci causent à l'ordre public : un barème sera fixé par voie réglementaire, il fera l'objet d'une très large information parce que nous savons que la transparence et l'automatisme sont les garants du succès du permis à points.

Le sujet est très douloureux, monsieur le rapporteur, pour en faire, entre nous, l'objet d'une polémique. C'est donc avec beaucoup de gravité que j'exprimerai mon sentiment sur votre amendement.

Je crains, monsieur le rapporteur, qu'en faisant du retrait de points une peine complémentaire facultative au prétexte que le juge est le garant des libertés vous ne vous trompiez de cible. Vous ne pouvez ignorer que l'intervention judiciaire est nécessaire au bon fonctionnement du système de retrait de points que nous vous soumettons aujourd'hui. Elle en est même un des éléments clés.

Vous remettez en cause un autre élément clé de cette procédure, l'automatisme du retrait de points, seule manière pourtant d'assurer, par la progressivité, à la fois la prévention, la dissuasion et la répression quand elle est nécessaire.

Enfin, je vous avoue, monsieur le rapporteur, ma perplexité : vous introduisez une rupture d'égalité dans le traitement des conducteurs fautifs. Vous maintenez l'automatisme du retrait de points pour les contraventions mineures, pour les infractions vénielles et, au contraire, vous l'abandonnez pour les faits les plus graves, pour les délits. Il y a là quelque chose de choquant !

Vous m'avez compris, mesdames, messieurs les sénateurs : cet amendement, si vous l'adoptez, produira des effets inverses à ceux qui sont recherchés parce qu'il dénature complètement le projet de permis à points. Plus grave, il pourrait

être interprété par l'opinion publique comme un signe de faiblesse, comme un recul. On pourrait craindre alors que cela n'entrave sérieusement le mouvement d'opinion en faveur de la sécurité routière, que nous voyons, je le rappelais au début de mon intervention, se dessiner aujourd'hui.

C'est pourquoi, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous demande de bien vouloir rejeter cet amendement.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Je répondrai sur deux points à M. le secrétaire d'Etat.

Il nous dit que l'opinion publique comprendra mal la position adoptée par le Sénat. Si tel est le cas, elle aura été trompée car elle aura cru que le texte est élaboré d'une manière définitive par le conseil des ministres ou par l'Assemblée nationale. Nous sommes dans un régime parlementaire, et le texte ne sera définitif, il ne pourra être soumis à l'opinion publique que lorsqu'il aura été voté par les deux chambres du Parlement. Nous ne sommes pas à la remorque de l'opinion publique à ce sujet ! (*M. Machet applaudit.*)

Permettez-moi de vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'opinion publique appréciera le travail accompli par le Sénat, car nous avons eu le souci de respecter un équilibre entre la sécurité et la liberté, nécessaires à tous les citoyens.

Vous avez évoqué l'avis du Conseil d'Etat. Nous ne le connaissons pas, puisque cet avis doit rester secret et que seul le Gouvernement a le privilège de le connaître. Mais il ne me surprend pas, personnellement, car je n'ignore pas la jurisprudence très ancienne du Conseil d'Etat à propos du permis de conduire : elle doit remonter à 1922 ou 1925. Avec persévérance, le Conseil d'Etat a considéré que le permis de conduire était avant tout un document administratif.

Cela étant, monsieur le secrétaire d'Etat, les députés n'ont pas encore examiné le texte portant révision du code pénal. Or, ici, nous sommes parfaitement informés, notamment à la commission des lois, des intentions du Gouvernement - auquel vous appartenez - en ce qui concerne les principes généraux du code pénal. Ne peut-on lire, ainsi, dans l'exposé des motifs du texte présenté par M. le Premier ministre : « Les modifications considérables intervenues dans la nature de l'échelle des peines depuis 1810, l'adjonction de peines nouvelles, notamment celles dites accessoires ou complémentaires, le développement des mesures pénales de sûreté, l'élaboration des peines de substitution à l'emprisonnement, toutes ces dispositions hétérogènes appellent une clarification et une harmonisation du système des peines dans le code pénal. Aux fins de simplification, toutes les sanctions pénales relèvent désormais d'une seule catégorie, celle des peines. » - il faudra que le Conseil d'Etat prenne l'habitude de cette notion ! - « En effet, coexistent dans notre droit, à côté des peines principales, des interdictions : suspension du permis de conduire » - le terme est cité ! - « interdictions professionnelles qualifiées de mesures de sûreté et soumises à un régime juridique particulier, notamment du point de vue de l'amnistie, de la grâce ou de la prescription. Désormais, toutes les sanctions pénales seront, sans distinction, des peines. Elles sont d'ailleurs ressenties comme telles par le condamné. »

Permettez à ceux qui exercent la profession de défendre les délinquants - c'est une profession honorable, le droit de la défense existe ! - de vous dire, que très souvent, les contrevenants préféreraient payer une amende, voire, dans certains cas, lorsque leur situation est en cause, faire quelques jours de prison plutôt que de subir une longue suspension du permis de conduire.

C'est donc à juste titre que le nouveau code pénal considérera cette privation du permis de conduire comme une peine.

Bien sûr, le nouveau code pénal ne pouvait prendre en compte le permis à points, puisque celui-ci n'existait pas encore au moment où nous en avons discuté. Mais il est suffisamment clair, en ce qui concerne la suspension du permis de conduire, pour qu'on n'évoque plus à tort et à travers la jurisprudence du Conseil d'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.** Le Gouvernement souhaite un scrutin public sur cet amendement.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 4.

**M. Jacques Delong.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Delong.

**M. Jacques Delong.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, M. Roger Romani, qui est retenu par d'impérieuses obligations, m'a prié d'exprimer son point de vue et celui de la quasi-totalité du groupe du R.P.R., auquel il appartient, sur l'amendement de la commission des lois.

Je reconnais le travail remarquable qui a été effectué, mais je suis obligé de dire que nous émettons quelques réserves à son sujet. En effet, nous déplorons 10 000 homicides involontaires et 200 000 délits de blessures involontaires chaque année. Or l'adoption de l'amendement n° 4, dans sa rédaction actuelle, pourrait permettre à un bon nombre des responsables de ces délits involontaires de retarder, par le jeu des procédures judiciaires, les sanctions éventuelles qui pourraient leur être appliquées. Cela nous plonge dans une certaine perplexité ! Nous sommes donc, *a priori*, hostiles à l'amendement n° 4.

**M. Lucien Neuwirth.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Neuwirth.

**M. Lucien Neuwirth.** J'ai été assez perplexe lorsque j'ai entendu les explications de M. le secrétaire d'Etat et de M. le rapporteur : oui ou non - je n'ai pas bien saisi - y a-t-il intervention judiciaire pour un certain nombre de contraventions de quatrième classe ?

**M. Marcel Rudloff.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Rudloff.

**M. Marcel Rudloff.** Cette question est grave et je pense qu'elle ne doit prêter ni à des procès d'intention ni à de grandes déclarations de principe.

J'ai l'impression, en fait, que les positions ne sont pas du tout éloignées. Je demande donc à ceux qui ont des hésitations, des perplexités par rapport à l'amendement de la commission, de faire preuve d'un tout petit peu de cohérence.

Pourquoi les positions ne sont-elles pas si éloignées ? Tout simplement parce que, comme M. le secrétaire d'Etat l'a rappelé - cela ressort d'ailleurs de son texte - le permis à points doit faire l'objet d'une décision de justice lorsqu'il y a un délit. Or la commission des lois ne dit pas autre chose ! Par conséquent, sur l'essentiel, les positions sont rigoureusement identiques.

Ceux de nos collègues - j'ai cru comprendre que c'était le cas de MM. Delong, Romani et des membres du groupe du R.P.R. - qui craignent que l'amendement n° 4 n'entraîne, par rapport au texte du Gouvernement, des retards de procédure, peuvent donc être rassurés. En effet, le texte qui nous est soumis par le Gouvernement prévoit, en tout état de cause - heureusement, d'ailleurs ! - une procédure judiciaire.

Ainsi, le retrait des points n'est possible - et l'on ne voit pas comment il pourrait en aller différemment - qu'en cas de décision judiciaire définitive, c'est-à-dire une fois les voies de recours épuisées ; nous sommes bien d'accord sur ce point.

Finalement, la seule différence entre le Gouvernement et la commission, c'est que cette dernière refuse l'automatisme.

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Exactement !

**M. Marcel Rudloff.** Vous me permettez de penser que cette différence ne mérite vraiment plus, au stade où nous en sommes de nos réflexions sur la nature de la suspension du permis de conduire, de telles émotions !

En effet, la suspension du permis de conduire est maintenant, dans notre droit, un élément majeur de l'arsenal des peines. C'est même, monsieur le secrétaire d'Etat, la peine de substitution que tout le monde met en avant pour éviter l'emprisonnement, pour éviter l'amende. Pour certains délits, ce serait la meilleure peine !

Or, on ne peut pas, d'un côté - M. le rapporteur l'a rappelé tout à l'heure - dire que la suspension du permis de conduire est une peine et, de l'autre côté, la transformer en une sanction de police automatiquement attachée à la qualification de certains délits.

Je vais même plus loin : connaissant les « us et coutumes » de nos tribunaux, sachant que les juges sont, par définition, plus que réservés à l'égard des conséquences automatiques d'une décision qu'ils doivent prendre, je crains que parfois - plus souvent, sans doute, que nous ne le souhaiterions ou que vous ne le souhaiteriez - les tribunaux, pour éviter la peine couperet, c'est-à-dire la peine automatique qui s'attacherait à un jugement de condamnation, n'hésitent à prononcer cette condamnation.

S'ils estiment que les circonstances du délit sont telles qu'elles devraient entraîner automatiquement, en cas de condamnation, la perte du dernier point, alors qu'il s'agit, par exemple, d'un chauffeur routier qui est par ailleurs susceptibles de bénéficier de toutes sortes de circonstances atténuantes, les juges - je le dis tout net - risquent, dans une saine appréciation des faits, de se dire que cette peine couperet automatique est trop dure, en l'espèce, et qu'il est préférable de ne pas condamner.

Cela s'est vu lorsque la relégation était automatique ! Cela s'est vu lorsque l'interdiction de séjour était automatique ! Cela s'est vu lorsque l'interdiction des droits civiques était automatique ! Après une certaine peine, parfois, le tribunal s'arrêtait.

La proposition de la commission des lois répond donc très exactement au souci partagé par tous, y compris par le Gouvernement.

De plus, elle a l'immense avantage de replacer cette intéressante innovation qu'est le permis à points dans le cadre général du droit pénal français, sans qu'il en résulte - j'en suis persuadé - pour l'opinion publique un quelconque traumatisme, lorsqu'elle aura compris le mécanisme.

**M. Louis Jung.** Très bien !

**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 Rudloff, je vous remercie d'avoir bien sérié la question. Effectivement - vous l'avez dit - entre la commission et le Gouvernement, deux logiques s'opposent.

Pour les délits, comme pour les contraventions avec suspension du permis de conduire, c'est le juge qui décide. Mais - c'est là la différence - l'amendement de la commission des lois est contraire aux objectifs visés. En supprimant l'automatisme, il fait perdre au mécanisme tout pouvoir dissuasif. Dès lors, le permis à points ne sera plus - j'ose risquer l'expression - qu'un simple « tigre de papier ».

Telle est la raison pour laquelle, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous demande de ne pas voter cet amendement, qui nous place vraiment dans une logique tout à fait différente.

**M. Louis Jung.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Jung.

**M. Louis Jung.** Je n'arrive pas à vous comprendre, monsieur le secrétaire d'Etat.

Personnellement, je soutiendrai l'amendement n° 4 de la commission des lois. Nous avons tous eu à souffrir, pendant des années, des décisions administratives ; nous avons pu voir la différence d'un arrondissement à l'autre, d'un département à l'autre ; nous avons été victimes d'injustices, comme beaucoup d'usagers.

Au moment où nous sommes tous d'accord pour consentir un effort, pourquoi mettre en cause la justice ?

Les explications qui nous ont été données tant par M. Rudloff que par M. le rapporteur nous ayant convaincus, notre groupe votera l'amendement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'amendement n° 4, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

*(Le scrutin a lieu.)*

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

Le scrutin est clos.

*(Il est procédé au comptage des votes.)*

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 156 :

Nombre des votants .....	311
Nombre des suffrages exprimés .....	296
Majorité absolue des suffrages exprimés	149
Pour l'adoption .....	154
Contre .....	142

Le Sénat a adopté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix ainsi modifié, le texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route.

*(Ce texte est adopté.)*

**M. le président.** Mes chers collègues, je voudrais vous y rendre attentifs, avec le « braquet » qui est le nôtre actuellement, qui est vraiment un « braquet » d'étape de haute montagne, notre débat risque de durer encore sept heures. Or, je suis censé lever la séance à zéro heure trente.

Au vu de l'ordre du jour de demain, je pourrais, à la rigueur, lever la séance à une heure trente, ce qui, en respectant la règle des neuf heures d'interruption, permettrait d'ouvrir la séance de vendredi à dix heures trente.

L'ordre du jour de demain ne me permet pas d'aller au-delà. Quel que soit l'état d'avancement de la présente discussion, je serai donc obligé de l'interrompre à l'heure dite.

Elle sera reprise en fonction de ce que la prochaine conférence des présidents aura décidé ou si le Gouvernement retire d'autres textes de l'ordre du jour afin de permettre d'en terminer avec celui-ci avant cette conférence des présidents.

En effet, c'est lui qui, en vertu de l'article 48 de la Constitution, est maître de l'ordre du jour prioritaire des assemblées.

Je tenais à faire cette communication parce que, pour l'instant, sont inscrits à l'ordre du jour prioritaire de demain un certain nombre de textes pour lesquels les ministres ont pris des engagements qui ne sauraient être remis en question.

#### ARTICLE L. 11-2 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Je donne lecture du texte proposé pour l'article L. 11-2 du code de la route :

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

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

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

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

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

Je suis saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 5, présenté par M. Thyraud, au nom de la commission, tend à rédiger comme suit le texte proposé pour l'article L. 11-2 du code de la route :

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

Le deuxième, n° 33, présenté par MM. Jung, Machet, de Catuelan et Huriet, a pour objet, dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-2 du code de la route, de remplacer les mots : « au tiers » par les mots : « au quart ».

Le troisième, n° 18, présenté par M. Bataille, vise à compléter le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-2 du code de la route par la phrase suivante : « Elles est modulée selon la nature et l'importance de l'infraction. »

La parole est à M. le rapporteur pour défendre l'amendement n° 5.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Il s'agit de transposer au système à douze points ce qui était prévu par le Gouvernement dans le système à six points.

**M. le président.** La parole est à M. Jung pour défendre l'amendement n° 33.

**M. Louis Jung.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 33 est retiré.

La parole est à M. Bataille pour défendre l'amendement n° 18.

**M. Jean-Paul Bataille.** Dans l'article L. 11-1, il est indiqué que le nombre de points affectés au permis de conduire est réduit de plein droit quand est établie la réalité de différentes infractions dont, à l'alinéa c), les « contraventions en matière de police de la circulation routière susceptibles de mettre en danger la sécurité des personnes, limitativement énumérées ».

Puisque, dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté à l'Assemblée nationale, il est indiqué que « le Gouvernement envisage d'appliquer ce dispositif aux contraventions au code de la route de cinquième classe, ainsi qu'à certaines de celles de quatrième classe énumérées à l'article R. 266 de ce code », il convient de considérer tout particulièrement les contraventions de quatrième classe reprises à l'article R. 266. On y trouve, pêle-mêle, le franchissement d'une ligne continue, le non-respect de l'arrêt imposé par le panneau « stop » ou par le feu rouge fixe - infraction particulièrement dangereuse, à mon sens - et le dépassement des vitesses limites, dont le danger ne revêt pas toujours le même degré.

Cet amendement vise donc à distinguer les dépassements de vitesse inférieurs à 20 p. 100 de la vitesse autorisée, qui pourraient être sanctionnés d'une perte de points réduite et entrer dans la catégorie des contraventions bénéficiaires du régime de l'amende forfaitaire, des dépassements de vitesse supérieurs à 20 p. 100 de la vitesse autorisée.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur cet amendement n° 18 ?

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Cet amendement aurait été très utile si l'amendement n° 4 n'avait pas été adopté par le Sénat. Mais, puisque celui-ci a retenu la compétence judiciaire, il y aura modulation selon la nature et l'importance de l'infraction. L'amendement n° 18 est donc satisfait, monsieur Bataille. Aussi, je vous demande de bien vouloir le retirer.

**M. le président.** L'amendement n° 18 est-il maintenu ?

**M. Jean-Paul Bataille.** Je souhaiterais d'abord connaître l'avis du Gouvernement.

**M. le président.** Que mes collègues ne cèdent pas au désespoir ! Au rythme de treize amendements à l'heure, nous pourrions en finir en deux heures.

Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements nos 5 et 18 ?

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** La modulation était prévue dans les intentions du Gouvernement. Comme nous sommes dans une autre logique, celui-ci ne peut être que favorable à l'amendement n° 18 et défavorable à l'amendement n° 5.

**M. le président.** L'amendement n° 18 est-il maintenu ?

**M. Jean-Paul Bataille.** Compte tenu des apaisements qui m'ont été donnés par M. le secrétaire d'Etat, je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 18 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 5, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, le texte proposé pour l'article L. 11-2 du code de la route est ainsi rédigé.

#### ARTICLE L. 11-3 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Je donne lecture du texte proposé pour l'article L. 11-3 du code de la route :

« Art. L. 11-3. - Lorsque l'intéressé est avisé qu'une des infractions mentionnées à l'article L. 11-1 a été relevée à son encontre, il est informé de la perte de points qu'il est susceptible d'encourir. La perte de points est portée à la connaissance de l'intéressé par lettre recommandée lorsqu'elle est effective. »

Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 39, présenté par le Gouvernement, tend à rédiger comme suit le texte proposé pour l'article L. 11-3 du code de la route :

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

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

Le second, n° 6, présenté par M. Thyraud, au nom de la commission, a pour objet de remplacer la seconde phrase du texte proposé pour l'article L. 11-3 du code de la route par les deux phrases suivantes :

« En cas de versement immédiat de l'amende forfaitaire entraînant perte de points, l'agent verbalisateur informe le contrevenant de l'existence d'un traitement automatisé et de la possibilité pour lui d'exercer le droit d'accès. Cette mention figure sur le formulaire de contravention. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat pour défendre l'amendement n° 39.

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Cet amendement se justifie par son texte même.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, d'abord pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 39, puis pour défendre l'amendement n° 6.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Par son amendement n° 39, le Gouvernement fait, pour une fois, un pas vers la commission, ce qu'elle apprécie infiniment. Mais elle préfère son propre amendement car, lorsque le juge aura à se prononcer, il indiquera clairement à l'intéressé combien de points il lui retire. Il n'est donc pas nécessaire de retenir la formulation du Gouvernement qui avait été prévue pour une autre situation.

Le système que propose la commission des lois a le grand avantage de faire faire des économies au Gouvernement puisque nous serons dans le droit commun du droit d'accès aux informations nominatives dans les systèmes automatisés.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 6 ?

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Il s'en remet à la sagesse du Sénat.

**M. le président.** Dois-je interpréter le fait que vous vous en remettez à la sagesse du Sénat sur l'amendement n° 6 comme signifiant le retrait de l'amendement n° 39 ?

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Absolument pas !

**M. le président.** Donc, vous maintenez votre amendement n° 39 et, dans la mesure où il ne serait pas adopté, vous vous en remettriez à la sagesse du Sénat pour l'amendement n° 6.

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 39, repoussé par la commission.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 6, 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, ainsi modifié, le texte proposé pour l'article 11-3 du code de la route.  
(Ce texte est adopté.)

## ARTICLE L. 11-4 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Je donne lecture du texte proposé pour l'article L. 11-4 du code de la route :

« Art. L. 11-4. - L'auteur de l'une des infractions mentionnées à l'article L. 11-1 ne peut être relevé, en application de l'article 55-1 du code pénal, de la perte de points affectant son permis de conduire.

« En outre, les dispositions de l'article 799 du code de procédure pénale ne sont pas applicables à la perte de points affectant le permis de conduire. » - (Adopté.)

## ARTICLE L. 11-5 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Je donne lecture du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route :

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

« Il ne peut solliciter un nouveau permis de conduire avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de remise de son permis au préfet. »

Je suis saisi de quatre amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 19, présenté par M. Bataille, tend à rédiger comme suit le texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route :

« Art. L. 11-5. - En cas de perte totale des points et lorsque l'autorité judiciaire compétente a annulé le permis de conduire, l'intéressé ne peut solliciter un nouveau permis de conduire avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date effective du retrait du permis de conduire. »

Le deuxième, n° 35, déposé par MM. Machet, de Catuelan et Huriet, vise à rédiger comme suit le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route :

« En cas de perte totale des points, l'autorité administrative saisit l'autorité judiciaire qui décide, après information de l'intéressé, du retrait de son permis. Le cas échéant, celui-ci reçoit de l'autorité administrative l'injonction de remettre son permis de conduire au préfet de son lieu de résidence et perd, dès ce moment, le droit de conduire un véhicule. »

Le troisième, n° 21, présenté par MM. Allouche et Sérusclat, les membres du groupe socialiste et apparentés, a pour objet, dans le second alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route, de substituer aux mots : « six mois » les mots : « un an ».

Le quatrième, n° 40, déposé par le Gouvernement, tend à compléter le second alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route par un membre de phrase ainsi rédigé : et sous réserve qu'il soit reconnu apte après un examen médical et psychotechnique effectué à ses frais.

La parole est à M. Bataille pour défendre l'amendement n° 19.

**M. Jean-Paul Bataille.** Comme il s'agit d'un amendement de coordination avec mon sous-amendement n° 17 rectifié, je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 19 est retiré.

La parole est à M. Machet pour défendre l'amendement n° 35.

**M. Jacques Machet.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 35 est retiré.

La parole est à M. Allouche pour défendre l'amendement n° 21.

**M. Guy Allouche.** Si nous souhaitons revenir à la suppression du permis de conduire pendant un an, c'est parce que nous considérons que l'auteur d'infractions qui a perdu ses points est multirécidiviste. Etant donné qu'il a la possibilité, après la perte de la moitié de ses points, de suivre un stage pour les récupérer, nous considérons qu'il y a danger.

Il n'est pas mauvais que l'intéressé soit privé de permis de conduire pendant un an. D'ailleurs, le droit pénal actuellement en vigueur permet au juge de prononcer une suspension de permis pendant un an.

Le projet du Gouvernement ayant un caractère dissuasif, préventif, pédagogique et répressif, je propose de porter le délai de six mois à un an.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 21 ?

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement car elle s'en tient, sur ce point, au texte de l'Assemblée nationale.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement se félicite de l'initiative prise par M. Allouche, qui permet de revenir au texte initial du projet de loi, proposé à l'Assemblée nationale. Je ne peux qu'inviter l'ensemble du Sénat à voter cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 21, repoussé par la commission et accepté par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat pour défendre l'amendement n° 40.

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Il est souhaitable qu'après l'annulation du permis de conduire consécutive à la perte totale des points la personne concernée ne puisse solliciter un nouveau permis qu'après avoir été reconnue apte du point de vue médical et psychotechnique. Cette exigence est déjà imposée après une annulation judiciaire - c'est l'article L. 15 du code de la route. Elle doit l'être de la même façon en ce qui concerne le permis à points.

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

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 40.

**M. Jean-Paul Bataille.** Je demande la parole contre l'amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Bataille.

**M. Jean-Paul Bataille.** Monsieur le président, je voudrais demander à M. le secrétaire d'Etat des précisions sur l'examen psychotechnique : qui l'effectuera ? En effet, je commence à avoir un peu peur ! (Sourires.)

**M. le président.** Je vous rassure tout de suite, monsieur Bataille : le Gouvernement n'entend pas soumettre les membres du Sénat à cet examen ! Je ne le laisserais pas faire, d'ailleurs ! (Nouveaux sourires.)

**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.** Il s'agit de contrôler les réflexes de l'automobiliste, de voir comment il réagit. C'est - disons-le - une mesure de salubrité.

**M. Jean-Paul Bataille.** Qui fait passer cet examen ?

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Ce sont des commissions médicales.

**M. Marcel Rudloff.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Rudloff.

**M. Marcel Rudloff.** En expliquant les raisons pour lesquelles je voterai cet amendement, je voudrais apporter un semblant de réconfort à M. Bataille.

Ce texte n'innove pas. En effet, en cas d'annulation du permis de conduire par l'autorité judiciaire, des commissions médicales doivent, selon les règlements existants, examiner le candidat. Elles leur font passer un certain nombre de tests, dont l'un est psychotechnique.

Je rassure donc mes collègues en disant qu'il ne s'agit pas d'une nouveauté.

**M. Jacques Delong.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Delong.

**M. Jacques Delong.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, comme mon collègue M. Bataille, je suis quelque peu réservé sur le terme « psychotechnique », qui est mal défini.

Je souhaite savoir si c'est un médecin psychiatre qui procédera à cet examen psychotechnique, lequel ne me semble pas relever du domaine de la médecine générale.

**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.** Je voudrais rappeler au Sénat qu'actuellement, lorsque le permis est annulé, le conducteur doit subir un examen médical et psychotechnique avant de pouvoir se représenter.

L'objet de cet amendement est d'appliquer la même règle lorsque le permis a été annulé par la perte de points. La commission en question est composée de tout le monde, de tous les spécialistes, et toutes les garanties sont données à ceux qui passent devant cette commission.

**M. Louis Jung.** Ça existe depuis vingt ans !

**M. Jean-Paul Bataille.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Bataille.

**M. Jean-Paul Bataille.** Monsieur le secrétaire d'Etat, actuellement, les annulations de permis sont relativement rares. En revanche, avec l'institution du permis à points, elles seront beaucoup plus fréquentes. Je trouve relativement désagréable - c'est le moins que l'on puisse dire - de faire passer les automobilistes qui auront perdu six points pour des personnes ayant un comportement parapsychiatrique. C'est pourquoi je voterai contre cet amendement.

**M. Louis Jung.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Jung.

**M. Louis Jung.** Je ne voudrais pas prolonger ce débat, mais je crois que nos collègues ne se rendent pas compte que ce qu'on nous demande d'adopter existe déjà ! Finalement, il ne s'agit que d'employer un terme technique et je crois que la mesure proposée est de bon sens.

Pour ma part, je considère que le permis à points évitera certaines suspensions de permis et c'est la raison pour laquelle je voterai l'amendement n° 40.

**M. Jacques Delong.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Delong.

**M. Jacques Delong.** J'ai demandé en vain - jusqu'à présent, du moins - si cet examen psychotechnique serait pratiqué ou non par un médecin, mais je n'ai pas obtenu de réponse. Simplement, il m'a été dit que la commission serait composée de « tout le monde », ce qui me semble un peu vaste en général et étroit en particulier !

Il est normal qu'un examen médical soit pratiqué par un médecin, mais il me semble également normal qu'un examen psychotechnique soit effectué par un médecin spécialisé.

J'approuve, sous réserve qu'on confirme mon interprétation, l'amendement n° 40.

**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.** Mesdames, messieurs les sénateurs, cette commission est composée de médecins, ...

**M. Jacques Delong.** Merci !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** ... de spécialistes, et elle reçoit l'agrément de l'administration préfectorale.

**M. le président.** Si j'ai bien compris, il s'agit, en réalité, de faire subir un examen dans les conditions actuellement en vigueur.

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat, et M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Exactement !

**M. le président.** Afin que le Sénat puisse statuer en pleine connaissance de cause, je vais rappeler ce que sont ces conditions, telles qu'elles sont prévues au paragraphe III de l'article L. 15 du code de la route :

« III. - En cas d'annulation du permis de conduire par application des paragraphes I et II ci-dessus, l'intéressé ne pourra solliciter un nouveau permis avant l'expiration d'un délai fixé par la juridiction dans la limite d'un maximum de trois ans, et sous réserve qu'il soit reconnu apte après un examen médical et psychotechnique effectué à ses frais. »

Je ne dis pas qu'il faut adopter l'amendement - je me garderai bien d'entrer dans le fond du débat - mais j'estime que, pour éclairer le Sénat, cela méritait d'être rappelé.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 40, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix, ainsi modifié, le texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route.

(Ce texte est adopté.)

#### ARTICLE L. 11-6 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Je donne lecture du texte proposé pour l'article L. 11-6 du code de la route :

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

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

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

Par amendement n° 20, M. Bataille propose, dans le premier alinéa du texte présenté par l'article 10 pour l'article L. 11-6 du code de la route, de remplacer les mots : « dans le délai de trois ans » par les mots : « dans le délai de deux ans ».

La parole est à M. Bataille.

**M. Jean-Paul Bataille.** Cet amendement a pour finalité de modérer la sévérité d'un dispositif dont M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale, indique qu'« il apparaît beaucoup plus rigide que ses homologues étrangers ».

M. Jean-Pierre Baeumler remarque, en effet, que le nombre de points qui entraînera le retrait de permis sera plus faible en France que dans les autres pays, et que son application sera automatique.

On peut imaginer qu'un conducteur commette une légère infraction tous les deux ans : s'il perd un point tous les deux ans, au bout de douze ans, ayant commis six légères infractions, il se retrouvera sans permis, puisqu'il faut trois ans pour pouvoir le reconstituer.

Je me demande combien de membres de la Haute Assemblée auront encore un permis dans douze ans ! Réduire le délai à deux ans serait une saine mesure.

**M. le président.** Monsieur Bataille, je vous en supplie, n'attristez pas nos collègues d'une manière systématique et répétée ! (Sourires.)

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement n° 20 ?

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** La commission s'en remet à la sagesse du Sénat. Le point de vue exprimé par M. Bataille peut se comprendre. En effet, le délai de trois ans nécessaire à la reconstitution du permis peut être considéré comme un long délai.

Par ailleurs, sur cet article, la commission a déposé un amendement n° 7, qui tend à une application du droit commun en matière de système de traitement automatisé d'informations nominatives.

En effet, le permis à points ne doit pas avoir un autre usage que celui qui est prévu. Il ne doit pas permettre d'établir un profil en disant qu'untel a trois points, untel deux points et untel un point. Dans les relations du travail, cela pourrait avoir de graves conséquences si les employeurs pouvaient se préoccuper, dans les questionnaires d'embauche ou tout au long du contrat de travail, du nombre de points restant sur le permis de leurs collaborateurs. De même, le permis à points n'est pas institué pour permettre aux compagnies d'assurances d'augmenter leurs primes.

C'est dans ces conditions que la commission a cru utile de rappeler les obligations qui figuraient déjà dans la loi « Informatique et libertés », mais qui, en la circonstance, revêtent un aspect d'autant plus important que le permis à points risquerait, si l'usage du profil était généralisé, de causer beaucoup de torts à certains de nos compatriotes.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, le Gouvernement se serait fait un plaisir d'accepter l'amendement n° 20 si l'amendement n° 4, contre lequel j'ai plaidé tout à l'heure, n'avait pas été adopté par la Haute Assemblée.

À partir du moment où il l'a été, je ne peux approuver celui-ci. J'y suis donc défavorable !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 20, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 7, M. Thyraud, au nom de la commission, propose de compléter le texte présenté par l'article 10 pour l'article L. 11-6 du code de la route par deux alinéas nouveaux ainsi rédigés :

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

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

Cet amendement a déjà été défendu par M. le rapporteur. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Comme l'a souligné fort justement M. le rapporteur, la confidentialité des informations est un impératif que l'Etat doit scrupuleusement et strictement respecter. C'est la situation actuelle et le Gouvernement n'a nullement l'intention d'y déroger.

La loi du 24 juin 1970 concernant la centralisation et la documentation relatives à la circulation routière constitue le fondement juridique du fichier national du permis de conduire. Cette loi contient, dans ses articles 4 et 5, des dispositions qui répondent à votre préoccupation, monsieur le rapporteur. Les renseignements relatifs au nombre de points détenus par le titulaire du permis de conduire ne peuvent, en l'état du texte, être communiqués qu'à l'intéressé, aux autorités judiciaires et au préfet saisi d'un procès-verbal d'infraction. En conséquence, le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** M. le secrétaire d'Etat a fait état des interdictions qui existent en matière de communication. L'amendement a trait à la collecte des informations. S'il est adopté, comme la commission le souhaite, il serait interdit à un employeur de demander à son collaborateur l'état de son permis à points.

Il faut empêcher cette divulgation, qui risquerait de causer du tort au titulaire du permis de conduire.

De même, il ne faut pas que, dans les questionnaires qui sont établis par les compagnies d'assurance, figure l'indication : combien de points vous reste-t-il sur votre permis de conduire ? Ce serait alors un renseignement supplémentaire pour le bonus ou le malus.

Il existe une réglementation à ce sujet. Nous n'allons pas la renforcer en tenant compte de prétendues qualités humaines. On finirait par juger les gens d'après l'état de leur permis de conduire. Ces considérations doivent, à mon sens, retenir l'attention du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 7, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

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

Je mets aux voix, modifié, le texte proposé pour l'article L. 11-6 du code de la route.

*(Ce texte est adopté.)*

#### ARTICLE L. 11-7 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Je donne lecture du texte proposé pour l'article L. 11-7 du code de la route :

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

Je suis saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 8, présenté par M. Thyraud, au nom de la commission des lois, tend à rédiger comme suit le texte proposé par cet article pour l'article L. 11-7 du code de la route :

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

Le deuxième, n° 1 rectifié, déposé par MM. Neuwirth, de Rohan et les membres du groupe du rassemblement pour la République, vise à compléter *in fine* le texte proposé par cet article pour l'article L. 11-7 du code de la route par un alinéa nouveau ainsi rédigé :

« Le décret en Conseil d'Etat précise, par ailleurs, les conditions d'application des articles L. 11 à L. 11-6, s'agissant des conducteurs professionnels. »

Le troisième, n° 36, présenté par MM. Huriet et Vallon, a pour objet de compléter le texte proposé par cet article pour l'article L. 11-7 du code de la route par un alinéa nouveau ainsi rédigé :

« Le même décret précise, en tant que de besoin, les conditions d'application des articles L. 11 à L. 11-6 aux conducteurs professionnels relevant de l'Etat et des collectivités locales. »

La parole est à M. le rapporteur pour défendre l'amendement n° 8.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** L'amendement n° 8 a pour objet de prévoir un décret en Conseil d'Etat pour préciser les conditions d'application des dispositions que le Sénat a adoptées. Il s'agit d'une coordination avec les textes précédemment votés.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Neuwirth pour défendre l'amendement n° 1 rectifié.

**M. Lucien Neuwirth.** Voilà quelques semaines, un quotidien parisien avait annoncé que le lancement de la fusée Ariane avait été un succès au-delà de toute espérance. Le lendemain, on apprenait que le lancement avait été annulé.

En ce qui concerne mon amendement, j'ai trouvé mieux : un hebdomadaire du mercredi, que chacun d'entre nous lit, a indiqué que le Gouvernement avait refusé, le 7 juin dernier, l'amendement qui vous est proposé, alors que l'hebdomadaire a été imprimé le 6 juin. De plus, le texte qui était publié était la version de l'amendement non rectifié.

Je crois qu'on ne peut pas être pigiste sans connaître son métier. Je m'adresse, monsieur le secrétaire d'Etat, à ceux qui, dans votre entourage, ont lancé cette information erronée. (*Sourires.*)

Quant à mon amendement, il se justifie par son texte même.

Les dispositions proposées présentent les inconvénients que nous connaissons.

C'est la raison pour laquelle nous pensons que les chauffeurs professionnels - nous avons rectifié cet amendement pour viser l'ensemble des chauffeurs professionnels et non certaines catégories d'entre eux - doivent pouvoir bénéficier d'une considération différente.

Ainsi, l'amendement prévoit que le décret d'application précisera les adaptations nécessaires pour mettre les conducteurs professionnels dans une situation d'équité plus grande par rapport aux conducteurs occasionnels.

A partir du moment où il s'agit de leur profession, nous avons toutes les raisons de penser qu'ils conduisent dans des conditions qui ne devraient pas leur donner l'occasion d'avoir maille à partir avec la loi.

La loi s'applique à eux, mais leur cas doit être pris en considération.

**M. le président.** Monsieur Neuwirth, j'attire votre attention sur le fait que, si l'amendement de la commission était adopté, le vôtre deviendrait sans objet. Pour ne pas vous trouver dans cette situation, vous pouvez transformer votre amendement en un sous-amendement à l'amendement de la commission.

**M. Lucien Neuwirth.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Neuwirth.

**M. Lucien Neuwirth.** Monsieur le président, je vous remercie de votre suggestion.

Estimant que la rédaction de l'amendement de la commission est meilleure que celle du texte du Gouvernement, je transforme mon amendement en un sous-amendement à l'amendement de la commission.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un sous-amendement n° 1 rectifié *bis*, présenté par MM. Neuwirth, de Rohan et les membres du groupe du rassemblement pour la République et tendant à compléter *in fine* le texte proposé pour l'article L. 11-7 du code de la route par l'amendement n° 8 de la commission par un alinéa nouveau ainsi rédigé :

« Le décret en Conseil d'Etat précise, par ailleurs, les conditions d'application des articles L. 11 à L. 11-6, s'agissant des conducteurs professionnels ».

L'amendement n° 36 est-il soutenu ?...

Je constate qu'il ne l'est pas.

Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 1 rectifié *bis* ?

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** La commission a le regret d'émettre un avis défavorable sur le sous-amendement présenté par M. Neuwirth. Il lui paraît difficile d'établir des catégories entre les conducteurs.

Si l'on s'en rapporte à l'exposé des motifs du sous-amendement, le système que nous avons mis au point concernerait seulement les conducteurs occasionnels. Encore faudrait-il les définir, ce qui paraît bien difficile.

Dans ces conditions, la commission est défavorable à ce sous-amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 1 rectifié *bis* ?

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est défavorable à ce sous-amendement.

Je pensais pourtant que M. le rapporteur n'y serait pas opposé au regard de l'amendement suivant que la commission a déposé.

**M. Lucien Neuwirth.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Neuwirth.

**M. Lucien Neuwirth.** Monsieur le président, je pense que mes explications étaient succinctes tout à l'heure. Il est évident qu'un certain nombre de conducteurs professionnels exercent leur métier dans des conditions exceptionnelles. Il ne convient pas de les assimiler à des conducteurs occasionnels.

On pourrait faire une liste des conducteurs qui ont des exigences de service et de sécurité dans tous les domaines.

C'est la raison pour laquelle la situation de ces chauffeurs professionnels doit être examinée d'un façon toute particulière.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** M. le secrétaire d'Etat a souligné que nous allions discuter d'un amendement qui se rapproche de la préoccupation de notre collègue.

Je lui indique que la commission des lois, reprenant une initiative que le Sénat avait eue voilà quelques années, propose l'établissement d'un permis blanc, c'est-à-dire la possibilité d'opérer des modulations selon les obligations professionnelles, familiales, sociales.

L'institution de ce permis devrait répondre à la préoccupation de M. Neuwirth.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 1 rectifié *bis*.

**M. Guy Allouche.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Allouche.

**M. Guy Allouche.** Je ne comprends pas l'argument de notre collègue M. Neuwirth. Il fait état de la spécificité des conducteurs professionnels.

A ma connaissance, tous les Français sont égaux devant la loi. De plus, parce qu'ils sont professionnels, ces conducteurs devraient donner l'exemple. Il est vrai qu'ils ont l'habitude de la route et qu'ils connaissent les pièges, mais la vitesse est parfois cause de surprises.

Personnellement, même si j'avoue être parfois un amoureux de la vitesse, j'estime qu'en la circonstance il faut placer tous les conducteurs sur un pied d'égalité.

M. Neuwirth semble défendre l'amendement n° 36 qui n'a pas été soutenu et qui vise les conducteurs professionnels et les conducteurs des collectivités locales.

J'avoue, mes chers collègues, que j'ai la chance d'avoir à ma disposition, aussi souvent que je le veux, un conducteur pour mes allées et venues entre Lille et Paris.

Je lui ai recommandé de ne transgresser en aucun cas le code de la route. Je lui ai dit que si, toutefois, il se faisait « épingler » par les forces de police, il ne devrait pas compter sur moi pour lui éviter quelques ennuis.

En la circonstance et pour que le permis à points soit vraiment dissuasif et éducatif, il faut placer tous les conducteurs sur un pied d'égalité.

**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.** Au nom de la logique du texte du Gouvernement, monsieur Neuwirth, je ne peux pas être favorable à votre sous-amendement.

En revanche, j'ai beaucoup de mal à suivre la cohérence de M. le rapporteur, parce qu'il invite le Sénat à repousser votre sous-amendement, alors que, dans les amendements qui suivent, la commission propose des exceptions. Donc, je ne vois pas pourquoi il rejette l'exception que vous proposez.

Ma logique est de ne pas tolérer d'exception, en vertu du principe que les citoyens naissent libres et demeurent égaux en droit quels que soient leur métier, leur sexe et leur âge.

C'est pourquoi, monsieur le président, je n'interviendrai plus sur ces amendements concernant les exceptions, car j'estime que cela revient à ouvrir la boîte de Pandore. A ce rythme, il vaut mieux voter un article unique par lequel on abroge les dispositions créant le permis à points.

**M. Marcel Rudloff.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Rudloff.

**M. Marcel Rudloff.** La position du Gouvernement et celle de la commission des lois sont cohérentes. Cette cohérence existe aussi sûrement dans l'esprit de M. Neuwirth.

Pourquoi la commission donne-t-elle aujourd'hui, en l'état actuel, un avis défavorable au sous-amendement de M. Neuwirth ? La réponse se trouve dans le refus d'automatisme que le Sénat a retenu à la demande de la commission des lois. La logique du Gouvernement repose sur l'automatisme que M. Neuwirth veut amoindrir ou adoucir pour les conducteurs professionnels.

La commission des lois et le Sénat ont transformé le système et ont adopté une autre logique, très normale, de l'appréciation souveraine des tribunaux. Par conséquent, les tribunaux apprécieront la situation des chauffeurs professionnels et celle des chauffeurs occasionnels dans les différentes circonstances qui peuvent se présenter. Aussi les préoccupations de M. Neuwirth seront-elles très certainement prises en compte par les tribunaux.

Il devient donc inutile de prévoir une disposition spéciale dès lors que nous avons décidé, par notre vote sur l'amendement n° 4, que les tribunaux apprécient le nombre de points qu'ils doivent ou non enlever lorsqu'ils sont saisis d'une affaire.

Puisque j'ai la parole, je ne résiste pas à la tentation de répondre à M. le secrétaire d'Etat sur ce petit procès qu'il fait à notre rapporteur. Il a dit : « Tout à l'heure, vous soulèverez les mêmes exceptions. » Mais non, monsieur le secrétaire d'Etat, ce ne sont pas des exceptions car, selon le code pénal, l'exécution des peines peut être partielle et faire l'objet, pour ainsi dire, d'une exception temporaire ou d'une application à éclipses. Par conséquent, il ne s'agit pas d'exceptions. C'est la suite logique du système. Vous êtes cohérent dans votre condamnation, il est vrai, mais je ne pense pas que la position de la commission des lois ait été incohérente.

C'est la raison pour laquelle je ne pense pas pouvoir approuver le sous-amendement de M. Neuwirth, qui, en réalité, est satisfait par le système inventé dans l'amendement n° 4 adopté précédemment, mais, je crois, sans la voix de M. Neuwirth...

**M. Jacques Delong.** Vous n'en savez rien !

**M. Marcel Rudloff.** Ce n'est pas un reproche !

**M. le président.** Un scrutin public a eu lieu. Nous avons suffisamment l'habitude de cette procédure pour comprendre, sans commettre la moindre indiscretion, la manière dont les votes sont intervenus.

L'amendement n° 1 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**M. Lucien Neuwirth.** M. Rudloff a raison. Cet amendement a été rédigé avant le vote émis par le Sénat. Je souhaitais que les chauffeurs, exerçant sous nécessité de service, puissent être au moins entendus avant d'être victimes de sanctions. Dans le cas contraire, un certain nombre de chauffeurs professionnels se trouveraient placés dans une situation inadmissible sur le plan de la simple justice, mon cher collègue M. Allouche. Il n'était pas question de les faire échapper à la loi.

Désormais, les raisons qui pouvaient inciter un chauffeur professionnel, qui recevait des instructions précises, à enfreindre les règles de limitation de vitesse seront appréciées par l'autorité judiciaire. Ils seront donc entendus, et l'objet de mon amendement est satisfait, car il tendait à éviter qu'un couperet ne tombe de façon aveugle en toutes circonstances.

Je retire donc le sous-amendement n° 1 rectifié *bis*.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 1 rectifié *bis* est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 8, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, le texte proposé pour l'article L.11-7 du code de la route est ainsi rédigé.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 10, modifié.

(L'article 10 est adopté.)

#### Articles additionnels après l'article 10

**M. le président.** Par amendement n° 9, M. Thyraud, au nom de la commission, propose d'insérer, après l'article 10, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le début du premier alinéa de l'article 13 du code de la route est ainsi rédigé :

« Le retrait de points, la suspension ou l'annulation du permis de conduire... (le reste sans changement) ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de coordination. Il convient d'ajouter la faculté de retrait de points à toutes les gammes de solutions relatives aux permis de conduire, qui sont déjà ouvertes aux tribunaux.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est contre cette logique et contre cet amendement de coordination.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 9, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Un article additionnel ainsi rédigé est donc inséré dans le projet de loi, après l'article 10.

Par amendement n° 10, M. Thyraud, au nom de la commission, propose d'insérer, après l'article 10, un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article L. 15 du code de la route est complété *in fine* par un paragraphe nouveau ainsi rédigé :

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

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** L'attention de la commission des lois a été attirée sur les conséquences de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Elle a cru devoir présenter cet amendement pour rendre encore plus effective la sanction de l'annulation du permis de conduire.

Elle prévoit, notamment, que le contrevenant, en cas de récidive et si sa conduite en état d'ivresse a causé des blessures ou la mort, ne pourra pas solliciter à nouveau son permis de conduire avant dix ans. Selon la législation actuelle, le délai est seulement de trois ans.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** La lutte contre l'alcool au volant est, certes, une de nos priorités, mais je pourrais dire à M. le rapporteur que, malgré cela, je ne suis pas favorable à l'amendement n° 10.

En effet, tout à l'heure, lors de la discussion d'un autre amendement, vous me faisiez observer, monsieur le rapporteur, que certains conducteurs pourraient prendre le volant sans permis ! A partir du moment où vous prolongez le délai - et pas qu'un peu ! comme on dit trivialement - le risque que vous dénonciez devient très grand, monsieur le rapporteur.

Cependant, je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée car je considère effectivement la lutte contre l'alcoolisme comme une priorité.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 10.

**M. Guy Allouche.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Allouche.

**M. Guy Allouche.** Je me réjouis que le Gouvernement s'en remette à la sagesse du Sénat.

L'alcoolisme est un réel fléau dans notre pays, fléau qui, il est vrai - comme je le disais hier - ne peut être réglé par un projet de loi relatif à la sécurité routière. Cependant, lorsqu'on sait que 40 p. 100 des accidents mortels sont dus à l'alcoolisme et que, malheureusement, de plus en plus de jeunes meurent prématurément du fait d'une consommation abusive d'alcool, on ne peut rester sans réagir.

En commission des lois, en présence de M. Delebarre et de M. Sarre, j'avais souhaité que, dans le cas qui nous occupe, le permis soit retiré à vie, considérant qu'il faut infliger une sanction exemplaire, si tant est qu'une telle sanction puisse exister. On m'a fait remarquer que cela serait trop dur et que l'intéressé pouvait se repentir.

Toutefois, il n'est pas possible de se contenter de ce qui est actuellement prévu par le code pénal, c'est-à-dire un retrait maximal de trois ans. Si l'alcoolique sait qu'en cas de récidive il perd son permis de conduire pendant dix ans, cela lui donnera à réfléchir.

Je considère qu'un alcoolique au volant est un assassin, un meurtrier. Je ne vois pas pourquoi on infligerait une peine de dix ou quinze ans d'emprisonnement à quelqu'un qui a commis un meurtre et on ne retirerait son permis que pendant trois ans à quelqu'un qui a commis un grave délit de ce type.

Je pense donc que nous devons nous montrer d'une extrême sévérité. C'est pourquoi je voterai l'amendement proposé par la commission des lois.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 10, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 10.

Je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 11, présenté par M. Thyraud, au nom de la commission, tend à insérer, après l'article 10, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le premier alinéa de l'article L. 18 du code de la route est complété par la phrase suivante :

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

Le second, n° 27, déposé par MM. Bécart, Pagès et Minetti, Mmes Beaudeau et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté, vise à insérer, après l'article 12, un article additionnel rédigé comme suit :

« L'article L. 18 du code de la route est abrogé. »

La parole est à M. le rapporteur pour défendre l'amendement n° 11.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Par l'amendement n° 11, la commission prévoit une concordance entre les conditions d'exécution de la suspension du permis de conduire lorsqu'elle est prononcée par l'autorité administrative et par l'autorité judiciaire. L'autorité judiciaire a la possibilité d'aménager, c'est-à-dire de tenir compte d'un certain nombre d'obligations, dont notre collègue M. Neuwirth a souligné le caractère impérieux en ce qui concerne les conducteurs professionnels.

La commission des lois estime que le même régime doit exister en matière tant administrative que judiciaire. C'est avec de tels défauts de concordance que nos compatriotes finissent par ne plus rien comprendre à la justice.

**M. le président.** La parole est à M. Bécart pour défendre l'amendement n° 27.

**M. Jean-Luc Bécart.** Par cet amendement, nous proposons d'abroger l'article L.18 du code de la route aux termes duquel le préfet peut décider de sa seule autorité une telle mesure encore que, depuis la loi du 11 juillet 1975, la primauté de la décision judiciaire soit assurée.

Dans la pratique, la suspension administrative intervient presque toujours avant que le tribunal ne se soit prononcé. De ce fait, il arrive que des automobilistes relaxés par le tribunal aient dû subir, antérieurement à la décision de celui-ci,

une suspension de permis de conduire. Ce sont des cas, certes, peu courants mais choquants. D'où notre volonté d'introduire plus de cohérence dans le dispositif.

De telles situations s'avèrent très graves quand, par exemple, la suspension intervient pour des personnes dont le véhicule automobile est un outil de travail. Le préjudice subi est alors très lourd puisque la suspension du permis de conduire entraîne l'impossibilité pour ces professionnels d'exercer leur activité.

Il nous semble donc indispensable, dans tous les cas, de s'en remettre à la seule décision du tribunal, ce qui est une garantie pour les citoyens de la pleine prise en compte de leurs droits fondamentaux.

Il faut ajouter, enfin, que, dans la législation actuelle, le procureur de la République et le juge d'instruction conservent, par ailleurs, la possibilité de retirer le permis de conduire en cas d'infraction grave.

Dans ces conditions, nous demandons que l'article L. 18 du code de la route soit abrogé.

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

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 11 et 27 ?

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** L'amendement n° 11 vise à moduler la mesure de suspension du permis de conduire par le préfet comme, par exemple, la suspension du permis de conduire pendant les fins de semaine. L'amendement tel qu'il est rédigé introduit de ce fait une inégalité des citoyens devant la loi d'autant que la suspension décidée par le préfet est une mesure de sûreté, donc non aménageable.

J'ajoute, monsieur le rapporteur, que, même en faisant beaucoup d'efforts, j'ai du mal à saisir votre logique : tout au long de ce débat, vous nous avez expliqué que le juge était souverain et, au nom du Gouvernement, je vous ai approuvé. Mais ici, vous conférez au préfet des pouvoirs équivalents à ceux du juge ! Alors, je m'interroge : quel amendement bizarre, quel amendement curieux !

Je ne sais pas ce que sera le texte qui va sortir de ce débat au Sénat. Mais, je me permets de le dire parce que, monsieur le rapporteur, j'ai une haute idée de votre Haute Assemblée, aussi je me permets d'insister. Je vous invite, monsieur le rapporteur, au nom des mesures de sûreté nécessaires, à ne pas maintenir cet amendement et j'invite Mmes et MM. les sénateurs à ne pas le voter.

Quant à l'amendement proposé par M. Bécart, je dis : « danger de mort ! ».

Le Gouvernement, en août dernier, a mobilisé par télex les préfets, les sous-préfets et les forces de sécurité, gendarmes et policiers, pour procéder dans des cas n'autorisant - hélas ! - aucune discussion, à la suspension immédiate du permis de conduire. Notre objectif était d'empêcher que le conducteur, ses passagers ou les automobilistes venant en face ne soient victimes, dans les dix minutes, ou dans l'heure qui suit, d'un terrible accident.

M. Delebarre vous a rappelé hier qu'au mois d'août mille vies ont été épargnées et 3 500 personnes qui, selon les statistiques, auraient été handicapées sont, comme vous et moi, apparemment en bonne santé.

C'est pourquoi, très résolument, l'esprit tranquille, nous vous demandons, mesdames et messieurs les sénateurs, de repousser ces deux amendements.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Je ne voudrais pas que M. le secrétaire d'Etat perde la haute idée qu'il a du Sénat à cause de cet amendement et je me crois obligé de lui fournir des explications supplémentaires.

Le préfet n'a plus exactement les mêmes droits qu'autrefois en ce qui concerne la suspension du permis de conduire. Je suis d'accord avec vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour considérer que les mesures qu'il peut prendre dans le cadre de ses compétences actuelles relèvent des mesures de sûreté. C'est vrai, nous sommes bien d'accord sur ce point et je l'ai d'ailleurs indiqué dans la discussion générale.

La commission des lois a proposé le rejet de l'amendement présenté par M. Bécart car il lui semble absolument indispensable que le préfet ait encore la possibilité de neutraliser les automobilistes dangereux.

Il n'en reste pas moins qu'un assez long délai s'écoule entre le moment où le permis est retiré par le préfet et celui où le tribunal se prononce.

De plus, les préfets ne sont pas des machines à distribuer les sanctions. Nous avons le sentiment, monsieur le secrétaire d'Etat, que ce projet est fondé sur l'absolutisme de l'automatisme. Il faut que tout soit automatique, si bien qu'un jour, nous n'aurons plus à faire ni à des juges ni à des préfets, mais à des machines. Or, les préfets sont capables d'apprécier les situations.

Nous souhaiterions qu'ils puissent, comme le juge, tenir compte de l'individualisation nécessaire des sanctions. Quand la suspension dure depuis un certain temps, le préfet aujourd'hui n'a strictement aucune espèce d'obligation d'aménager les conditions de la suspension du permis.

Mais, selon les circonstances, selon les professions exercées, selon les besoins, selon même le repentir de l'intéressé qui aura peut-être suivi une des formations spécifiques qui sont envisagées dans votre projet de loi, le préfet pourrait autoriser des aménagements sans supprimer pour autant la suspension.

Cet amendement n'a donc absolument rien d'anormal. Il est souhaitable que le régime administratif, en ce domaine, soit le même que le régime judiciaire, même si les autorités judiciaires n'interviennent que plus tard.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 11, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 10, et l'amendement n° 27 n'a plus d'objet.

Par amendement n° 12, M. Thyraud, au nom de la commission, propose d'insérer, après l'article 10, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le 4° de l'article 768 du code de procédure pénale est complété par les mots suivants : " ainsi que les décisions relatives au retrait de points du permis de conduire ;". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Le système du permis à points repose sur un fichier dont la gestion pose un problème important quoiqu'il ne soit pas présenté d'une manière expresse dans le projet de loi. Il semble que le Gouvernement ait le désir d'utiliser le fichier qui a été créé pour centraliser les renseignements relatifs à la circulation routière.

En fait, une loi du 24 juin 1970 avait prévu cette centralisation sous la forme de deux fichiers, l'un au ministère de l'intérieur, l'autre au ministère de la justice. Le fichier du ministère de l'intérieur a été créé par arrêté du 31 mai 1961 et son utilité est absolument incontestable car il permet de vérifier l'authenticité du titre au porteur qu'est le permis de conduire. Il est ainsi possible de savoir si telle ou telle personne est bien titulaire du permis de conduire ou si l'on utilise ou non, à tort, des duplicata comme cette pratique se répand aujourd'hui. Il n'est donc pas question, pour la commission des lois, de porter atteinte à ce fichier.

En revanche, la commission veut attirer l'attention du Sénat sur le fait que l'établissement du système automatisé représente des investissements considérables, aussi bien en hommes qu'en matériels, si l'on en juge par ce qui a été fait pour le casier judiciaire.

Le casier judiciaire centralisé, je le rappelle, a été créé par une loi de janvier 1980 et cette même loi a supprimé le fichier des conducteurs qui avait été prévu en 1970. Le casier judiciaire a maintenant atteint sa vitesse de croisière et, compte tenu de la judiciarisation dont le Sénat a accepté le principe, il est parfaitement normal que ce soit lui qui gère le système du permis à points.

Ainsi que je l'ai précédemment indiqué, je rappelle qu'actuellement les services du casier judiciaire emploient 302 personnes et que son budget annuel s'élève à 22 millions de francs. Il est de l'intérêt de l'Etat d'éviter toute dépense supplémentaire et nous pourrions fort bien, sur la base de ce qui existe actuellement, disposer d'un système tout à fait opéra-

tionnel, d'autant plus qu'il est prévu de remplacer le matériel informatique et les logiciels du casier judiciaire. Ce serait l'occasion d'étendre à moindres frais les services de ce casier à la gestion du permis à points.

Dans la mesure où le Sénat acceptera l'amendement n° 12, il pourra accepter un amendement ultérieur qui prévoit - et cela devrait satisfaire M. le secrétaire d'Etat - la possibilité de mettre en œuvre le permis à points plus rapidement, car le système de gestion existerait déjà et nous n'aurions pas à attendre la fin de 1992 ; dès 1991, il serait possible d'utiliser le permis à points. Si ce permis peut sauver des vies humaines, nous devons souhaiter qu'il soit mis en œuvre le plus rapidement possible.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Par cohérence avec la position qu'il a adoptée sur l'amendement n° 4, le Gouvernement émet un avis défavorable.

La perte de points n'étant pas une peine, elle n'a pas à figurer au casier judiciaire. De plus, l'organisation du casier judiciaire n'est pas techniquement adaptée à la gestion du permis à points par toutes les autorités qui ont à en connaître. M. le rapporteur était satisfait quand l'amendement supprimant l'information par lettre simple de ceux qui sont l'objet d'une contravention a été adopté, mais je lui fais observer qu'ainsi le Gouvernement aurait fait des économies. Je me permets de vous le dire, monsieur le rapporteur, vous faites consommer des crédits supplémentaires à l'Etat.

En outre, techniquement, j'espère qu'il y aura élan entre les fichiers. En effet, la coordination entre le fichier du casier judiciaire qui est tenu par la chancellerie et le fichier du permis à points qui est tenu par le ministère de l'intérieur ne manquera pas de poser, je le crains, monsieur le rapporteur, quelques difficultés majeures.

C'est la raison pour laquelle, je le confirme, nous sommes défavorables à ces dispositions.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 12, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 10.

## Article 11

**M. le président.** « Art. 11. - L'article L. 19 du code de la route est complété par un quatrième alinéa ainsi rédigé :

« Sera punie des mêmes peines toute personne qui aura refusé de se soumettre à l'injonction qui lui aura été faite de restituer son permis de conduire en application de l'article L. 11-5 du présent code. » - *(Adopté.)*

## Article 12

**M. le président.** « Art. 12. - Le 3° de l'article premier de la loi n° 70-539 du 24 juin 1970 concernant la centralisation de la documentation relative à la circulation routière est complété par les mots : " et de toutes modifications du nombre de points affectant un permis de conduire dans les conditions définies aux articles L. 11 et suivants du code de la route " ».

Par amendement n° 13, M. Thyraud, au nom de la commission, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** C'est un amendement de coordination d'une autre logique que la nôtre. Par conséquent, nous y sommes défavorables.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 13, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'article 12 est supprimé.

## CHAPITRE IV

*Dispositions diverses***Articles 13 A et 13**

**M. le président.** « Art. 13 A. - Le premier alinéa de l'article L. premier-1 du code de la route est ainsi rédigé :

« En cas de condamnation pour l'un des délits prévus par l'article L. premier, le tribunal peut prescrire, à titre de peine complémentaire, l'accomplissement d'un travail d'intérêt général, selon des modalités prévues à l'article 43-3-1 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 43-3-2 à 43-3-5 du même code. » - (Adopté.)

« Art. 13. - Le paragraphe I de l'article L. 15 du code de la route est complété par les dispositions suivantes :

« Ils peuvent également prononcer l'annulation du permis de conduire en cas de condamnation dans les cas suivants :

« a) conduite d'un véhicule alors qu'une décision de suspension ou de rétention du permis aura été notifiée ;

« b) refus de restituer son permis de conduire à l'autorité compétente alors qu'une décision de suspension ou de rétention aura été notifiée. » - (Adopté.)

**Article 14**

**M. le président.** « Art. 14. - Le deuxième alinéa du paragraphe I de l'article L. premier du code de la route est complété par les mots : « ou qui sera l'auteur présumé de l'une des infractions aux prescriptions du présent code relatives à la vitesse des véhicules et au port de la ceinture de sécurité ou du casque ».

Par amendement n° 28, MM. Bécart, Pagès et Minetti, Mmes Beaudeau et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans le texte présenté par cet article pour compléter le deuxième alinéa du paragraphe I de l'article L. premier du code de la route, de supprimer les mots : « et au port de la ceinture de sécurité ou du casque. »

La parole est à M. Bécart.

**M. Jean-Luc Bécart.** Notre amendement n'a pas pour objet de supprimer le dépistage de l'absorption de l'alcool. Bien évidemment, c'est une lapalissade que de dire qu'il faut intensifier, au contraire, la lutte contre l'alcool au volant. En revanche, étendre le dépistage au motocycliste qui ne porte pas son casque ou au conducteur qui n'a pas mis sa ceinture de sécurité nous semble quelque peu tiré par les cheveux !

**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° 28, 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 14.

(L'article 14 est adopté.)

**Articles additionnels après l'article 14**

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Tous deux sont présentés par MM. Allouche, Sérusclat, les membres du groupe socialiste et apparentés.

Le premier, n° 22, vise à insérer, après l'article 14, un article additionnel ainsi rédigé :

« A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1991, tout véhicule neuf mis en circulation doit être muni d'un dispositif sonore et lumineux avertissant le conducteur qu'il n'a pas attaché sa ceinture de sécurité. »

Le second, n° 24, tend à insérer, toujours après l'article 14, un article additionnel ainsi rédigé :

« A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1991, tout véhicule neuf mis en circulation doit être muni d'un dispositif programmable, sonore et lumineux avertissant le conducteur qu'il dépasse la vitesse maximale autorisée.

« Pour les autres véhicules, la mise en conformité avec la disposition de l'alinéa précédent devra être faite dans un délai de 2 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1991. »

La parole est à M. Allouche.

**M. Guy Allouche.** Aujourd'hui, la technique évolue, et elle évoluera encore. Bien des constructeurs livrent des voitures dotées d'ordinateurs et de multiples indicateurs, qu'ils soient sonores ou lumineux, destinés à attirer l'attention sur tel ou tel point.

Nous souhaitons qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1991 les constructeurs automobiles envisagent de les doter de deux indicateurs particuliers, l'un permettant de signaler au conducteur qu'il n'a pas bouclé sa ceinture de sécurité - c'est une mesure préventive - ...

**M. Lucien Neuwirth.** Volvo le fait !

**M. Guy Allouche.** Je ne voulais pas citer de marque, mais, mon cher collègue, puisque vous le faites, je suis d'accord avec vous.

**M. le président.** Comme cela, vous êtes deux à l'avoir citée ! (Sourires.)

**M. Guy Allouche.** Je ne l'ai pas citée, monsieur le président !

L'autre indicateur - la technique le permet aujourd'hui - serait un programmeur de vitesse afin non pas de défier les forces de police ou de gendarmerie, mais de rappeler constamment au conducteur qu'il dépasse la vitesse autorisée. C'est, là encore, une mesure préventive.

Mes chers collègues, je souhaite que le Gouvernement prenne en compte ces deux amendements destinés à parfaire l'éducation des conducteurs et à les rendre plus vigilants.

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

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** La commission s'en rapporte à la sagesse du Sénat.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Tout ce qui peut contribuer à accroître l'utilisation de la ceinture de sécurité est naturellement une bonne mesure, mais l'amendement qui nous est présenté relève du domaine réglementaire.

Monsieur Allouche, cette question touche prioritairement à l'harmonisation des règles au niveau européen. De plus, dans le cas de la firme dont le nom a été lancé, les indicateurs ne sont proposés qu'en option.

Le Gouvernement prend l'engagement devant la Haute Assemblée, à l'occasion de l'harmonisation des règles au niveau européen, de faire avancer cette disposition avec d'autres.

**M. le président.** Monsieur Allouche, maintenez-vous vos amendements n°s 22 et 24 ?

**M. Guy Allouche.** Ne serait-il pas possible, en France, de proposer en option les indicateurs dont je souhaite voir équiper les automobiles ? Certes, on peut l'envisager à l'occasion de l'harmonisation des règles au niveau européen, mais, dans ce domaine, monsieur le secrétaire d'Etat, la France ne pourrait-elle pas jouer un rôle pilote ?

J'ai pris acte des propos de M. le secrétaire d'Etat et je retire ces deux amendements.

**M. le président.** Les amendements n°s 22 et 24 sont retirés.

**M. Jacques Delong.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Delong.

**M. Jacques Delong.** L'amendement n° 24 me semblait poser quelques problèmes.

La vitesse étant fonction des routes - 90 kilomètres à l'heure, 110, voire davantage pour les autoroutes - je ne vois pas très bien, à moins d'équiper la voiture d'un lecteur de

panneaux indicateurs, comment un tel système pourrait fonctionner ! (*Sourires.*) Mais mon collègue a certainement pensé à ce délicat problème et connaît d'ores et déjà la solution !

**M. Guy Allouche.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Allouche.

**M. Guy Allouche.** Monsieur Delong, le mot « programmable » figure dans le texte de mon amendement pour tenir compte, précisément, des différentes vitesses !

**M. Jacques Delong.** Très bien !

#### Article 15

**M. le président.** « Art. 15. - Sont homologuées les dispositions de la délibération n° 85-1050 de l'Assemblée territoriale de la Polynésie française du 24 juin 1985 portant réglementation générale sur la police de la circulation routière qui prévoient l'application de peines correctionnelles, à l'exception des articles 250 et 253 de la ladite délibération. » - (*Adopté.*)

#### Article 16

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

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

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

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

« Toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications prévues au deuxième alinéa, sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 9 000 francs à 25 000 francs C.F.P. (495 francs à 13 750 francs) ou l'une de ces deux peines seulement.

« Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 et 320 du code pénal à l'encontre de l'auteur des infractions visées à l'article 240 de la délibération du 24 juin 1985 précitée et aux trois premiers alinéas du présent article, les peines prévues seront portées au double.

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

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

Par amendement n° 14, M. Thyraud, au nom de la commission, propose, au cinquième alinéa de cet article, de remplacer la somme : « 25 000 francs C.F.P. » par la somme : « 250 000 francs C.F.P. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Une erreur ayant été commise à l'Assemblée nationale dans la conversion des francs C.F.P., la rectification s'imposait !

**M. le président.** Cela relève presque de l'erratum !  
Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Je suis enfin d'accord avec M. le rapporteur ! (*Sourires.*)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix l'amendement n° 14, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix l'article 16, ainsi modifié.

(*L'article 16 est adopté.*)

#### Article 17

**M. le président.** « Art. 17. - Sont applicables en Polynésie française les dispositions suivantes :

« Toute personne qui conduit un véhicule pourra être soumise à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré, en l'absence d'infraction préalable ou d'accident, dans le cadre de contrôles ordonnés par le procureur de la République.

« La réquisition du parquet prescrivant de tels contrôles en précisera la date ainsi que les voies publiques sur lesquelles ils pourront avoir lieu.

« Si les épreuves de dépistage permettent de présumer l'existence d'un état alcoolique, il sera enjoint à la personne en cause, sans préjudice de l'application éventuelle des sanctions prévues à l'article 249 de la délibération du 24 juin 1985 précitée, de s'abstenir de conduire pendant le temps nécessaire à l'oxydation de l'alcool absorbé. Dans ce cas, il pourra être procédé à l'immobilisation du véhicule prévue au chapitre IV de ladite délibération.

« Les fonctionnaires et agents habilités à prescrire l'immobilisation pourront prendre toutes mesures destinées à placer le véhicule en stationnement régulier, au lieu qu'ils désigneront, en faisant notamment appel à un conducteur qualifié ; faute pour le conducteur de déférer à l'injonction de s'abstenir de conduire et, le cas échéant, à l'immobilisation de son véhicule, il sera fait application des peines prévues à l'article 247 de la délibération du 24 juin 1985 précitée.

« Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique ou en cas de refus de subir ces épreuves, le conducteur sera soumis aux vérifications médicales, cliniques et biologiques définies à l'article 250 de la délibération du 24 juin 1985 précitée et sous les sanctions prévues à l'article 249 de ladite délibération. » - (*Adopté.*)

#### Article 18

**M. le président.** « Art. 18. - I. - Les dispositions des articles 1<sup>er</sup> à 9 de la présente loi entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1990.

« II. - Les dispositions des articles 10 à 12 de la présente loi entreront en vigueur à une date qui sera fixée par décret en Conseil d'Etat et ne pourra être postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1992.

« Les permis de conduire en cours de validité à la date d'entrée en vigueur visée au II ci-dessus seront affectés d'office du nombre de points prévu à l'article L. 11 du code de la route.

« Pour les permis de conduire suspendus à cette même date, cette affectation aura lieu à l'issue de la période de suspension.

« Pour les brevets militaires, cette même affectation aura lieu lors de leur conversion en permis civil. »

Par amendement n° 15, M. Thyraud, au nom de la commission, propose, à la fin du premier alinéa du paragraphe II de cet article, de remplacer la date : « 1<sup>er</sup> janvier 1992 » par la date : « 1<sup>er</sup> janvier 1991 ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** J'ai déjà indiqué, lors de la discussion de l'amendement sur l'utilisation du casier judiciaire, que cela ferait gagner du temps.

Cet amendement a pour objet de prévoir une application plus rapide du permis à points.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

**M. le président.** Votre accord ne dure décidément pas longtemps ! (*Sourires.*)

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** En effet, si nous pouvons gagner une année, nous n'hésiterons pas à le faire. Si nous pouvions faire fonctionner le système du permis à points à la fin de l'année, nous n'hésiterions pas non plus une seconde. Je peux vous assurer, monsieur le rapporteur, que l'engagement pris sera tenu. Toutefois, ce n'est pas à l'aide d'un amendement que l'on fait fonctionner les ordinateurs ! (*Sourires.*)

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Prenez les moyens d'arriver à ce résultat, monsieur le secrétaire d'Etat !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Nous les prenons !

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Il s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 15, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(Après une épreuve à main levée, déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)

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

Je mets aux voix l'article 18.

(L'article 18 est adopté.)

#### Article 19

**M. le président.** « Art. 19. - Le Gouvernement déposera, à la session d'automne du Parlement, un projet de loi de programme sur la sécurité routière, lequel sera examiné avant le 31 décembre 1989. »

Par amendement n° 16, M. Thyraud, au nom de la commission, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 16 est retiré.

**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.** Je ne savais pas que vous retirerez cet amendement, monsieur le rapporteur.

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** C'était une surprise ! (*Sourires.*)

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** J'entends bien, mais je souhaiterais le reprendre au nom du Gouvernement. Je demande donc à M. le président de bien vouloir soumettre ce texte à l'approbation du Sénat.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° 41, présenté par le Gouvernement, et tendant à supprimer l'article 19.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** Dans un premier temps, la commission avait considéré que l'injonction faite par l'Assemblée nationale au Gouvernement d'organiser un débat sur un programme relatif à la sécurité routière n'était pas constitutionnelle. Cela avait motivé le dépôt de l'amendement n° 16.

Or, par la suite, compte tenu, notamment, de l'intérêt que semblait présenter ce débat et que le Gouvernement avait d'ailleurs lui-même évoqué à différentes reprises, la commission a jugé nécessaire de retirer son amendement.

Il semble, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous souhaitiez maintenant éviter que n'intervienne ce débat sur la sécurité routière, tout au moins dans les délais qui ont été prévus par l'Assemblée nationale. J'aimerais connaître la position exacte du Gouvernement à cet égard.

**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.** Comme il l'a affirmé devant l'Assemblée nationale, puis hier devant le Sénat, le Gouvernement est tout à fait favorable à la tenue d'un débat sur la sécurité routière au sein des deux assemblées.

Je résumerai ma position par la formule suivante : oui au débat, non à la loi de programme.

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

**M. Jacques Thyraud, rapporteur.** La commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 41, sur lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'article 19 est supprimé.

#### Vote sur l'ensemble

**M. le président.** Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Allouche pour explication de vote.

**M. Guy Allouche.** Le groupe socialiste aurait souhaité approuver le texte afin d'appuyer l'action du Gouvernement. Cependant, en raison des modifications apportées par la Haute Assemblée et notamment de l'adoption de certains amendements, le groupe socialiste s'abstiendra.

**M. le président.** La parole est à M. Sempé pour explication de vote.

**M. Abel Sempé.** Monsieur le président, notre groupe votera ce projet de loi tel qu'il a été amendé par le Sénat.

Je tiens également à formuler quelques réflexions concernant mon département. S'il y avait autant de victimes de la route dans toute la France qu'il y en a dans mon département depuis plus de six mois, cela ferait plus de 30 000 morts. Il y a donc dans le département du Gers trois fois plus de victimes que dans l'ensemble de notre pays. Pour quelles raisons ?

Ces victimes sont des jeunes qui, au sortir des boîtes de nuit à deux heures du matin, à quatre ou six par voiture meurent, hélas ! parce qu'ils ont bu trop d'alcool... Toutes les mesures ont été envisagées. Les préfets, les sous-préfets se rendent sur les routes. On supprime des permis. Des médecins, des chefs d'entreprise, des responsables d'organisations agricoles se retrouvent sans permis. Le procureur de la République fait déclaration sur déclaration. Rien n'y fait. J'ai demandé au préfet et à tous les responsables de mon département d'organiser des réunions dans les boîtes de nuit. Ne peut-on envisager de prendre des sanctions à l'encontre de ces établissements, qui sont responsables de nombreux accidents de la route ? On s'amuse à y installer actuellement des alcoomètres. Mais il faut en finir.

Les véritables responsables sont ceux qui distribuent l'alcool n'importe comment et qui laissent partir les jeunes sur les routes à deux heures du matin. Chaque jour, lorsqu'on lit le journal, on se demande quelle aura été la victime du jour.

Telles sont les quelques réflexions que je souhaitais formuler en espérant que les mesures que nous avons adoptées apporteront une amélioration. Au plan moral, beaucoup reste à faire. Il faudrait sanctionner les véritables responsables des accidents dus à l'alcool mais aussi à la drogue. (*M. Allouche applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. Delong pour explication de vote.

**M. Jacques Delong.** La très grande majorité du groupe du R.P.R. votera le projet de loi tel qu'il a été modifié par le Sénat.

A titre personnel, je suis assez perplexe. En effet, on a beaucoup parlé d'égalité devant la loi. Mais il subsistera néanmoins dans ce texte une inégalité majeure entre ceux qui conduisent eux-mêmes leur voiture et ceux qui ont la possibilité de se faire conduire par un chauffeur. (*Sourires.*)

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

**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.** Je tiens à remercier tout d'abord M. le rapporteur et les membres de la commission des lois pour le travail qu'ils ont accompli, ainsi que tous ceux et toutes celles qui ont participé à cette discussion.

Les propos de M. Sempé m'ont touché. En effet, il n'est pas de père de famille qui ne soit inquiet le vendredi, le samedi ou le dimanche soir quand son fils, sa fille ou les enfants d'amis partent pour s'amuser. C'est vrai, monsieur Sempé, il y a encore beaucoup à faire.

Je me suis rendu en Seine-et-Marne dans plusieurs établissements qui fonctionnent la nuit. Le système d'éthylo-test n'est pas mauvais. Encore récemment, le Gouvernement a demandé à la gendarmerie et à la police de pratiquer des contrôles à la sortie de ces établissements.

**M. Louis de Catuelan.** Il faut renforcer la gendarmerie !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Il y a là une tâche importante à accomplir.

Cela dit, je regrette beaucoup que l'automatisme, qui était le nœud gordien de ce projet de loi, n'ait pas été adoptée par la majorité des sénateurs. C'est pourquoi je souhaite, monsieur le président, qu'une commission mixte paritaire puisse se réunir. Vous en avez fixé la composition. Le Gouvernement va en formuler la demande.

**M. le président.** Monsieur le secrétaire d'Etat, le débat sur ce projet de loi étant clos et puisque vous avez bien voulu citer mon département, vous me permettrez de m'associer totalement aux propos de M. Sempé.

Dans mon département, la Seine-et-Marne, nous ne parvenons pas à faire fermer certains établissements de nuit qui nous sont bien connus et dont la responsabilité en matière d'accidents de la route est notoire. Je vous serais reconnaissant, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir vous associer aux efforts, jusqu'ici demeurés vains, des parlementaires de ce département pour obtenir la fermeture d'un ou deux de ces établissements. Les services préfectoraux prennent de telles précautions et font preuve d'une telle prudence qu'ils n'aboutissent à rien !

Je voulais dire également à notre collègue M. Sempé que le département du Gers n'est pas seul à connaître la triste situation qu'il a décrite.

9

### NOMINATION DE MEMBRES D'UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

**M. le président.** M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la demande de constitution d'une commission mixte paritaire sur le texte que nous venons d'adopter.

Il va être procédé immédiatement à la nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de cette commission mixte paritaire.

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 :

Membres titulaires : MM. Jacques Larché, Jacques Thyraud, Hubert Haenel, Daniel Hoeffel, Bernard Laurent, Michel Dreyfus-Schmidt et Charles Lederman.

Membres suppléants : MM. Guy Allouche, Raymond Bouvier, Etienne Dailly, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Paul Masson, Michel Rufin et Jean-Pierre Tizon.

10

### TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, portant dispositions diverses en matière d'urbanisme et d'agglomérations nouvelles.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 388, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

11

### TRANSMISSION DE PROPOSITIONS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la reconnaissance de la vocation internationale de l'association internationale des parlementaires de langue française, l'A.I.P.L.F., et à ses privilèges et immunités.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 387, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à l'immunité parlementaire.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 392, 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.*)

12

### DÉPÔT DE RAPPORTS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Luc Dejoie, rapporteur pour le Sénat, un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 386 et distribué.

J'ai reçu de M. Michel Alloncle un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur :

1° La proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la reconnaissance de la vocation internationale de l'association internationale des parlementaires de langue française, l'A.I.P.L.F. et à ses privilèges et immunités (n° 387, 1988-1989) ;

2° La proposition de loi de MM. Xavier de Villepin, Josy Moynet, Jacques Habert, Michel Chauty, Maurice Lombard, Jean Cauchon, Georges Mouly, Christian Bonnet, Pierre Croze, Jacques Genton, Adrien Gouteyron et Hubert Martin (n° 330, 1988-1989) ;

3° La proposition de loi de MM. Claude Estier, Robert Pontillon, Pierre Matraja, Jean-Pierre Bayle, André Delelis, Gérard Gaud, Bastien Leccia, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Michel Moreigne et les membres du groupe socialiste et apparentés (n° 331, 1988-1989) ;

4° La proposition de loi de M. Hector Viron, Mme Marie-Claude Beaudeau, M. Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Paulette Fost, Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Jean Garcia, Charles Lerderman, Mme Hélène Luc, MM. Louis Minetti, Robert Pagès, Ivan Renar, Paul Souffrin, Robert Vizet et Henri Bangou (n° 333, 1988-1989) relatives à la reconnaissance de la vocation internationale de l'association internationale des parlementaires de langue française, l'A.I.P.I.F. et à ses privilèges et immunités.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 389 et distribué.

J'ai reçu de MM. Charles Jolibois et Etienne Dailly, rapporteurs pour le Sénat, un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à la sécurité et à la transparence du marché financier.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 391 et distribué.

13

**DÉPÔT D'UN AVIS**

**M. le président.** J'ai reçu de M. Jacques Machet un avis présenté au nom de la commission des affaires sociales 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 390 et distribué.

14

**ORDRE DU JOUR**

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, vendredi 16 juin 1989 :

A dix heures quinze :

1. - Discussion du projet de loi (n° 298, 1988-1989) autorisant l'approbation d'une convention d'entraide judiciaire en matière civile entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie.

Rapport (n° 363, 1988-1989) de M. Louis Jung fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

2. - Discussion du projet de loi (n° 295, 1988-1989) autorisant l'approbation d'un accord-cadre relatif à l'aide et à la coopération en matière de recherche scientifique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte-d'Ivoire.

Rapport (n° 361, 1988-1989) de M. Guy Çabanel fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

3. - Discussion du projet de loi (n° 297, 1988-1989) autorisant l'approbation d'une convention portant création d'un réseau international pour l'amélioration de la production de la banane et de la banane plantain-Inibap.

Rapport (n° 362, 1988-1989) de M. Louis Jung fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

4. - Discussion du projet de loi (n° 218, 1988-1989) autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et l'Union latine relatif à l'établissement à Paris du secrétariat de l'Union latine et à ses privilèges et immunités sur le territoire français (ensemble une annexe).

Rapport (n° 259, 1988-1989) de M. Michel d'Aillières fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

5. - Discussion du projet de loi (n° 249, 1988-1989) autorisant l'approbation d'un protocole relatif aux privilèges, exemptions et immunités de l'organisation européenne pour l'exploitation de satellites météorologiques Eumetsat.

Rapport (n° 307, 1988-1989) de M. Pierre Matraja fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

6. - Discussion en deuxième lecture du projet de loi (n° 282, 1988-1989), adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, modifiant le code de procédure pénale et relatif à la détention provisoire.

Rapport (n° 366, 1988-1989) de M. Marcel Rudloff fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

7. - Discussion en deuxième lecture de la proposition de loi (n° 280, 1988-1989), adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative à la révision des condamnations pénales.

Rapport (n° 324, 1988-1989) de M. Marcel Rudloff fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

A quinze heures :

8. - Réponses aux questions orales sans débat suivantes :

I. - M. Abel Sempé appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur la situation des artisans du bâtiment au regard de la réglementation sociale européenne dans les transports routiers applicable aux conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Les artisans qui utilisent fréquemment ce type de véhicule se voient imposer une réglementation adaptée certes aux conditions particulières qui sont celles du transport routier mais non à celles de leurs activités.

Souscrivant pleinement aux objectifs de sécurité de cette réglementation, les artisans du bâtiment ne comprennent cependant pas l'application qui leur est faite de ces dispositions, alors que les règlements communautaires ont expressément prévu la possibilité pour chaque Etat membre de la C.E.E. de déroger à certaines dispositions pour des catégories de véhicules limitativement énumérées comme : « les véhicules transportant du matériel ou de l'équipement à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, dans un rayon de 50 kilomètres, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur ».

Il lui demande en vue d'utiliser cette possibilité offerte par la réglementation européenne depuis bientôt trois ans ce qu'il entend faire pour réaliser dans les meilleurs délais les études nécessaires à cette mesure. (N° 88.)

II. - M. Abel Sempé expose à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt que le manque de coordination est la résultante de la difficulté rencontrée par les professionnels de la viticulture, en obligation de connaître et de respecter les règlements européens qui relèvent des distillations obligatoires dans les divers pays viticoles européens :

- déclenchements au niveau de chaque pays des distillations préventives exceptionnelles obligatoires ;

- ristournes versées dans chaque pays pour ces distillations et également pour les vins vinés et alcools d'Etat, dévinage pour les portos, etc. ;

- modalités de subventions réparties à partir des crédits du F.E.O.G.A. et des autres organismes tels que le F.I.D.A.R., etc.

Il lui demande, en conséquence, quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour qu'une diffusion efficace des règlements européens soit effectuée auprès de tous les organismes représentatifs. (N° 89.)

III. - M. Jean-Paul Chambriard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer à propos de la déviation de la RN 102, à hauteur de Brioude et de Vieille-Brioude.

L'importance du trafic sur cette route nationale, les problèmes de sécurité posés par la traversée de Brioude et plus particulièrement de Vieille-Brioude et les intérêts économiques du Brivadois et de la Haute-Loire appellent la création urgente d'une déviation.

En 1987 et 1988, l'Etat a donné des assurances sur le principe d'un tracé ouest. La municipalité, qu'il avait l'honneur de présider alors, s'était prononcée pour un tracé grand-ouest. Ce choix semblerait remis en cause actuellement en faveur d'un tracé dénommé centre-est, qui massacrerait la plaine agricole de Brioude et n'assurerait pas une bonne déviation de Brioude et de Vieille-Brioude puisqu'une déviation centre-est n'assurerait pas la jonction avec la nouvelle RN 9 à quatre voies, qui passe à l'ouest de Brioude.

Afin que les partenaires économiques et la population locale soient informés, il lui demande :

1° De lui préciser si le tracé de la déviation de Brioude et Vieille-Brioude est définitivement arrêté et si oui, quel tracé a été choisi.

2° Quel est le calendrier prévu pour la réalisation de cette déviation et à quelle date elle sera opérationnelle ? (N° 92.)

9. - Discussion des conclusions du rapport (n° 371, 1988-1989) de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à l'information et à la protection des consommateurs ainsi qu'à diverses pratiques commerciales.

M. Jean Huchon, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire.

10. - Discussion du projet de loi (n° 289, 1988-1989) complétant la loi n° 80-572 du 25 juillet 1980 sur la protection et le contrôle des matières nucléaires et complétant le code de procédure pénale.

Rapport (n° 336, 1988-1989) de M. Jean-Pierre Tizon fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

#### 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.

#### Délai limite pour les inscriptions de parole dans deux débats

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 29 bis, alinéa 3, du règlement, les inscriptions de parole :

1° Dans la discussion générale du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif aux conditions de séjour et d'entrée des étrangers en France (n° 351, 1988-1989), devront être faites au service de la séance avant le lundi 19 juin 1989, à dix-sept heures ;

2° Dans la discussion générale du 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) devront être faites au service de la séance avant le mardi 20 juin 1989, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

*(La séance est levée le vendredi 16 juin 1989, à une heure quinze.)*

*Le Directeur  
du service du compte rendu sténographique,  
JEAN LEGRAND*

#### ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES DU SÉNAT

*établi par le Sénat dans sa séance du 15 juin 1989 à la suite des conclusions de la conférence des présidents et compte tenu de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement*

##### A. - Vendredi 16 juin 1989 :

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire

1° Projet de loi autorisant l'approbation d'une convention d'entraide judiciaire en matière civile entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie (n° 298, 1988-1989) ;

2° Projet de loi autorisant l'approbation d'un accord-cadre relatif à l'aide et à la coopération en matière de recherche scientifique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte-d'Ivoire (n° 295, 1988-1989) ;

3° Projet de loi autorisant l'approbation d'une convention portant création d'un réseau international pour l'amélioration de la production de la banane et de la banane plantain (Inibap) (n° 297, 1988-1989) ;

4° Projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et l'Union latine relatif à l'établissement à Paris du secrétariat de l'Union latine et à ses privilèges et immunités sur le territoire français, ensemble une annexe (n° 218, 1988-1989) ;

5° Projet de loi autorisant l'approbation d'un protocole relatif aux privilèges, exemptions et immunités de l'Organisation européenne pour l'exploitation de satellites météorologiques (Eumetsat) (n° 249, 1988-1989) ;

6° Deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, modifiant le code de procédure pénale et relatif à la détention provisoire (n° 282, 1988-1989) ;

7° Deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative à la révision des condamnations pénales (n° 280, 1988-1989).

A quinze heures :

8° Trois questions orales sans débat :

- n° 88 de M. Abel Sempé à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (Situation des artisans du bâtiment au regard de la réglementation sociale européenne dans les transports routiers) ;

- n° 89 de M. Abel Sempé à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt (Diffusion des règlements européens auprès des organismes représentatifs de la viticulture) ;

- n° 92 de M. Jean-Paul Chambriard à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (Déviation de la R.N. 102 à hauteur de Brioude).

Ordre du jour prioritaire

9° Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à l'information et à la protection des consommateurs ainsi qu'à diverses pratiques commerciales (n° 371, 1988-1989) ;

10° Projet de loi complétant la loi n° 80-572 du 25 juillet 1980 sur la protection et le contrôle des matières nucléaires et complétant le code de procédure pénale (n° 289, 1988-1989).

##### B. - Mardi 20 juin 1989 :

Ordre du jour prioritaire

A seize heures :

1° Nouvelle lecture du projet de loi portant dispositions diverses en matière d'urbanisme et d'agglomérations nouvelles (n° 388, 1988-1989).

A dix-huit heures et le soir :

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif aux conditions de séjour et d'entrée des étrangers en France (n° 351, 1988-1989).

*(La conférence des présidents a fixé à six heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de vingt-cinq minutes. Les trois heures cinq demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle. Elle a également décidé que l'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session. En application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance avant le lundi 19 juin 1989, à dix-sept heures.)*

##### C. - Mercredi 21 juin 1989 :

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente :

1° Suite de l'ordre du jour de la veille.

A quinze heures et le soir :

2° Eventuellement, suite de l'ordre du jour du matin ;

3° 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).

*(La conférence des présidents a fixé à six heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de vingt-cinq minutes. Les trois heures cinq demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle. Elle a également décidé que l'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session. En application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance avant le mardi 20 juin 1989, à dix-sept heures.)*

##### D. - Jeudi 22 juin 1989 :

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire

1° Suite de l'ordre du jour de la veille.

A quatorze heures trente et le soir :

2° Questions au Gouvernement.

Les questions devront être déposées au service de la séance le **jeudi 22 juin 1989**, avant dix heures.

Ordre du jour prioritaire

3° Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la reconnaissance de la vocation internationale de l'Association internationale des parlementaires de langue française (A.I.P.L.F.) et à ses privilèges et immunités (n° 387, 1988-1989) ;

4° Suite du 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).

E. - **Vendredi 23 juin 1989 :**

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire

1° Eventuellement, suite de l'ordre du jour de la veille ;

2° Projet de loi portant diverses mesures relatives aux assurances (n° 234, 1988-1989).

A quinze heures et le soir :

3° Cinq questions orales sans débat :

- n° 81 de M. Christian Poncelet à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, chargé de l'aménagement du territoire et des reconversions (Conséquences pour le département des Vosges de la nouvelle définition des zones éligibles aux aides du Feder) ;

- n° 83 de M. Christian Poncelet à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères (Développement des relations bilatérales entre la France et le Viet-Nam) ;

- n° 94 de M. Christian Poncelet à M. le ministre du commerce extérieur (Perspectives du commerce extérieur français) ;

- n° 84 de M. Raymond Poirier à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale (Situation du centre d'aide par le travail de la Brouaze à Châteaudun) ;

- n° 93 de M. Jean-Pierre Cantegrit à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale (Droits à la retraite des Français de l'étranger ayant exercé une activité professionnelle non salariée).

4° Questions orales, avec débat, à M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget :

- n° 51 de M. Christian Poncelet sur les perspectives d'adaptation de la fiscalité directe locale ;

- n° 57 de M. Jacques Descours Desacres sur la réforme de la fiscalité immobilière locale ;

- n° 67 de M. Roland du Luart sur la réforme de la taxe foncière sur les propriétés non bâties.

Le Sénat a décidé de joindre ces questions, ainsi que celles qui pourraient ultérieurement être déposées sur le même sujet.

Ordre du jour prioritaire

5° Suite du projet de loi portant diverses mesures relatives aux assurances (n° 234, 1989-1989).

F. - **Samedi 24 juin 1989 :**

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente, à quinze heures et, éventuellement, le soir :

Suite du projet de loi portant diverses mesures relatives aux assurances (n° 234, 1988-1989).

G. - **Lundi 26 juin 1989 :**

Ordre du jour prioritaire

A quinze heures et le soir :

Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi modifiant la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication (A.N., n° 701) (urgence déclarée).

H. - **Mardi 27 juin 1989 :**

Ordre du jour prioritaire

A seize heures et le soir :

Projet de loi d'orientation sur l'éducation, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence (n° 375, 1988-1989).

I. - **Mercredi 28 juin 1989**, à neuf heures trente, à quinze heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

Suite de l'ordre du jour de la veille.

En outre, il sera procédé, à quinze heures, au dépôt du rapport annuel de la Cour des comptes.

J. - **Jeudi 29 juin 1989 :**

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente :

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif au congé parental et à diverses validations et reportant la date d'entrée en vigueur de la réforme des modalités de liquidation et de versement aux instituteurs de l'indemnité communale représentative de logement (n° 350, 1988-1989).

2° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi portant dispositions relatives à la sécurité sociale et à la formation continue des personnels médicaux hospitaliers (A.N., n° 687) (urgence déclarée).

A quinze heures et le soir :

3° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi portant dispositions concernant les accords relatifs aux allocations d'assurance des travailleurs privés d'emploi, l'égalité professionnelle des femmes et des hommes, les contrôleurs du travail et de la main-d'œuvre, les travailleurs étrangers et le travail clandestin (A.N. n° 688) (urgence déclarée).

4° Navettes diverses.

K. - **Vendredi 30 juin 1989 :**

A neuf heures trente :

1° Déclaration du Gouvernement sur la situation de l'industrie textile, suivie d'un débat.

*(La conférence des présidents a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de cinq minutes. Les cinquante-cinq minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle. Elle a, d'autre part, décidé que l'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session. En application de l'alinéa 3 de l'article 29bis du règlement, les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance avant le jeudi 29 juin 1989, à dix-sept heures.)*

Ordre du jour prioritaire

2° Sous réserve de la transmission du texte, proposition de loi relative à l'immunité parlementaire (A.N., n° 735).

A quinze heures et le soir :

3° Questions orales sans débat.

Ordre du jour prioritaire

4° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi portant règlement définitif du budget de 1986 (A.N., n° 149).

5° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi portant règlement définitif du budget de 1987 (A.N., n° 508).

6° Navettes diverses.

*(La conférence des présidents a précédemment fixé un délai limite pour le dépôt des amendements expirant, dans chaque cas, la veille du jour où commence la discussion, à dix-sept heures, pour tous 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.)*

ANNEXES

1. *Questions orales sans débat inscrites à l'ordre du jour de la séance du vendredi 23 juin 1989*

N° 81. - M. Christian Poncelet appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, chargé de l'aménagement du territoire et des reconversions, sur les graves conséquences pour le département des Vosges de la nouvelle définition des zones éligibles aux aides du Fonds européen de développement régional (Feder). Il lui demande, en particulier, de lui indiquer les raisons qui ont conduit à ne pas retenir - parmi ces zones - une importante partie de la montagne et de la plaine vosgiennes, où les difficultés du textile et du bois sont telles que

leur reconversion industrielle est une nécessité aussi urgente que dans les zones du département pouvant bénéficier des aides du Feder.

N° 83. - M. Christian Poncelet demande à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, si le moment n'est pas venu de donner une nouvelle impulsion aux relations bilatérales entre la France et le Viet-Nam, notamment sur le plan commercial, eu égard aux évolutions constatées dans ce pays non seulement sur le plan économique mais également sur le plan politique. Il lui demande ainsi si la prochaine normalisation des relations du Viet-Nam avec le Cambodge n'est pas de nature à lever un des préalables à l'établissement de relations plus suivies. Il lui demande également dans quelle mesure notre pays pourrait être conduit à accepter un début d'apurement de la très importante dette vietnamienne à notre égard et à engager une nouvelle coopération économique sur des bases assainies. Il lui demande, enfin, quels pourraient être les domaines privilégiés d'une telle coopération.

N° 94. - 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.

N° 84. - M. Raymond Poirier appelle l'attention de M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale sur la situation très préoccupante du centre d'aide par le travail de la Brouaze, à Châteaudun, dans l'Eure-et-Loir. En effet, actuellement, plus de 200 jeunes adultes attendent une place de travail protégé après avoir reçu le bénéfice d'une éducation spéciale pendant dix, voire quinze années. Le fait de leur retour dans leur famille, sans sollicitation particulière, entraîne, de par la caractéristique de leur handicap, une perte rapide des acquisitions effectuées préalablement. Devant cette situation difficile, il lui demande si le dossier d'extension du C.A.T. de la Brouaze, à Châteaudun, sera bientôt réglé.

N° 93. - M. Jean-Pierre Cantegrit appelle l'attention de M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale sur les droits à la retraite des Français de l'étranger qui ont exercé une activité professionnelle non salariée. Il lui rappelle que dans une précédente question écrite il avait déjà soulevé ce problème qui suscite beaucoup d'inquiétude chez nos compatriotes expatriés. Dans sa réponse, le ministre des affaires sociales avait indiqué que des mesures étaient en cours d'élaboration. Il est donc préoccupant, un an après la parution du décret du 9 mai 1988 relatif à la réouverture des délais de rachat de cotisations à l'assurance vieillesse pour les travailleurs salariés expatriés, que cette réouverture n'ait pas eu lieu en ce qui concerne les travailleurs non salariés. Il lui rappelle que jusqu'à présent les travailleurs non salariés avaient bénéficié des mêmes mesures dans ce domaine que les travailleurs salariés et que la réouverture des délais de rachat s'était faite de façon systématique et simultanée. Il lui demande comment doit être interprétée cette absence de texte de la part du Gouvernement et il souhaite avoir de sa part des informations précises sur le calendrier de cette réouverture.

## 2. Questions orales avec débat inscrites à l'ordre du jour de la séance du vendredi 23 juin 1989

N° 51. - M. Christian Poncelet attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget, sur les perspectives d'adaptation de la fiscalité directe locale. Il lui demande, en premier lieu, si le Gouvernement envisage de proposer au Parlement de modifier certains éléments de l'assiette des impôts directs locaux et, plus particulièrement, l'assiette de la taxe foncière sur les propriétés non bâties, en prenant en compte d'autres paramètres que la valeur locative cadastrale. Il souhaite, en second lieu, connaître les modalités prévues pour la mise en œuvre de la révision des valeurs locatives foncières, la durée prévisible des opérations, l'ampleur des transferts de charges entre contribuables et de ressources entre collectivités qui en résulteront, les atténuations qu'il conviendra, dès lors, d'apporter au lien qui unit entre eux les taux des quatre taxes

directes locales et, enfin, l'incidence de cette révision sur la répartition des dotations de l'Etat dont les attributions sont pour partie fondées sur les critères du potentiel fiscal et de l'effort fiscal. Il lui demande, enfin, si le Gouvernement envisage de faire précéder l'incorporation dans les rôles des résultats de la révision de simulations permettant d'en appréhender l'incidence pour l'ensemble des collectivités locales et des contribuables.

N° 57. - M. Jacques Descours Desacres demande à M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget, l'état des réflexions du Gouvernement sur la réforme de la fiscalité immobilière locale. Il souhaiterait connaître : les points sur lesquels celui-ci a décidé de tenir compte des observations et suggestions du comité des finances locales, des chambres d'agriculture et des organisations professionnelles ; les nouvelles simulations qui ont été effectuées depuis lors, les méthodes employées et les enseignements qui ont été tirés de leurs résultats ; enfin, les concertations qui ont été menées avec les élus sur ces différents sujets.

N° 67. - M. Roland du Luart attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget, sur l'évolution préoccupante de la taxe foncière sur les propriétés non bâties dont le poids constitue une charge croissante pour les agriculteurs. Il lui demande si le Gouvernement a procédé à un diagnostic rigoureux du fonctionnement de cette taxe et s'il envisage une réforme très profonde de cet impôt pouvant aller jusqu'à son remplacement par une ressource d'une autre nature qui tiendrait compte de la réalité économique de l'agriculture.

## Nominations de rapporteurs

### COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU PLAN

M. Alain Pluchet a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi n° 320 (1988-1989) relatif à l'action des collectivités territoriales en faveur du développement économique local.

M. Jean Faure a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 278 (1988-1989) de M. Hubert Hanel, visant à modifier l'article 1144 du code rural.

### COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DE LA DÉFENSE ET DES FORCES ARMÉES

M. Michel Alloncle a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 387 (1988-1989), adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la reconnaissance de la vocation internationale de l'Association des parlementaires de langue française (A.I.P.L.F.) et à ses privilèges et immunités.

### COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

M. Guy Penne a été nommé rapporteur du projet de loi n° 350 (1988-1989) adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif au congé parental et à diverses validations et reportant la date d'entrée en vigueur de la réforme des modalités de liquidation et de versement aux instituteurs de l'indemnité communale représentative de logement.

Mme Hélène Missoffe a été nommée rapporteur du projet de loi n° 385 (1988-1989), modifié par l'Assemblée nationale relatif à la prévention des mauvais traitements à l'égard des mineurs et à la protection de l'enfance.

### COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LÉGISLATION, DU SUFFRAGE UNIVERSEL, DU RÉGLEMENT ET D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

M. Jean-Pierre Tizon a été nommé rapporteur du projet de loi n° 369 (1988-1989) d'habilitation, relatif à l'adaptation de la législation applicable dans la collectivité territoriale de Mayotte.

M. Michel Rufin a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 349 (1988-1989) de M. Jean Simonin tendant à élargir la procédure du vote par procuration.

M. Raymond Bouvier a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi n° 370 (1988-1989) relatif au développement des entreprises commerciales et artisanales et à l'amélioration de leur environnement économique, juridique et social dont la commission des affaires économiques est saisie au fond.

# ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

## de la séance

### du jeudi 15 juin 1989

#### SCRUTIN (N° 156)

*sur l'amendement n° 4 présenté par M. Jacques Thyraud au nom de la commission des lois à l'article 10 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions.*

Nombre de votants .....	312
Nombre des suffrages exprimés .....	297
Pour .....	154
Contre .....	143

Le Sénat a adopté.

#### Ont voté pour

MM.	Ont voté pour	Ont voté contre
François Abadie	Françoise Collomb	Jean Puech
Michel d'Aillières	Charles-Henri de Cossé-Brissac	André Rabineau
Paul Alduy	Pierre Croze	Henri de Raincourt
Maurice Arreckx	Michel Crucis	Joseph Raybaud
Jean Arthuis	André Daugnac	Michel Rigou
Alphonse Arzel	Marcel Daunay	Paul Robert
José Balarello	Jean Delaneau	(Vienne)
René Ballayer	Jacques Descours	Paul Robert
Bernard Barbier	Desacres	(Cantal)
Jean-Paul Bataille	Emile Didier	Jean Roger
Gilbert Baumet	André Diligent	Olivier Roux
Jean Bénard	Jean Dumont	
Mousseaux	Jean Faure	
Georges Berchet	Louis de La Forest	
Guy Besse	André Fosset	
André Bettencourt	Jean-Pierre Fourcade	
Jacques Bimbenet	Jean François-Poncet	
Jean-Pierre Blanc	Jean Francou	
Maurice Blin	Jacques Genton	
André Bohl	François Giacobbi	
Roger Boileau	Jean-Marie Girault	
Stéphane Bonduel	(Calvados)	
Philippe de Bourgoing	Paul Girod (Aisne)	
Raymond Bouvier	Henri Gœtschy	
André Boyer (Lot)	Jacques Golliet	
Jean Boyer (Isère)	Yves Goussebaire-Dupin	
Louis Boyer (Loiret)	Jean Guenier	
Jacques Boyer-Andrivet	Bernard Guyomard	
Pierre Brantus	Marcel Henry	
Louis Brives	Rémi Herment	
Guy Cabanel	Daniel Höffel	
Jean-Pierre Cantegrit	Jean Huchon	
Paul Caron	Claude Huriet	
Ernest Cartigny	Pierre Jeambrun	
Marc Castex	Charles Jolibois	
Louis de Catuelan	Louis Jung	
Jean Cauchon	Pierre Lacour	
Joseph Caupert	Pierre Laffitte	
Jean-Paul Chambriard	Jacques Larché	
Roger Chinaud	Bernard Laurent	
Auguste Chupin	Guy de La Verpillière	
Jean Clouet	Louis Lazuech	
Jean Cluzel	Henri Le Breton	
Henri Collard		
Yvon Collin		

Jean Puech	Marcel Rudloff	Jacques Thyraud
André Rabineau	Roland Ruet	Jean-Pierre Tizon
Henri de Raincourt	Pierre Schiélé	Henri Torre
Joseph Raybaud	Abel Sempé	René Travert
Michel Rigou	Paul Séramy	Georges Treille
Paul Robert	Pierre Sicard	François Trucy
(Vienne)	Michel Sordel	Pierre Vallon
Paul Robert	Raymond Soucarrat	Albert Vecten
(Cantal)	Michel Souplet	Xavier de Villepin
Jean Roger	Pierre-Christian Taittinger	Louis Virapoullé
Olivier Roux		Albert Voilquin

#### Ont voté contre

MM.	Ont voté contre
Michel Alloncle	André Delelis
Guy Allouche	Gérard Delfau
Jean Amelin	Charles Descours
Hubert d'Andigné	Rodolphe Désiré
François Autain	Michel Dreyfus-Schmidt
Germain Authié	Franz Duboscq
Jean Barras	Alain Dufaut
Jean-Pierre Bayle	Pierre Dumas
Henri Belcour	Léon Eeckhoutte
Gilbert Belin	Claude Estier
Jacques Bellanger	Jules Faigt
Roland Bernard	Marcel Fortier
Jacques Bialski	Philippe François
Marc Bœuf	Gérard Gaud
Charles Bonifay	Philippe de Gaulle
Christian Bonnet	Alain Gérard
Marcel Bony	Charles Ginesy
Amédée Bouquerel	Adrien Gouteyron
Yvon Bourges	Paul Graziani
Raymond Bourgine	Roland Grimaldi
Jean-Eric Bousch	Georges Guillot
Eugène Boyer	Robert Guillaume
(Haute-Garonne)	Hubert Hanel
Jacques Braconnier	Emmanuel Hamel
Raymond Brun	Mme Nicole de Hautecloucq
Michel Caldaguès	Bernard Hugo
Robert Calmejane	Roger Husson
Jacques Carat	André Jarrot
Pierre Carous	Paul Kauss
Auguste Cazalet	Philippe Labeyrie
Jean Chamant	Christian de La Malène
Jacques Chaumont	Lucien Lanier
Michel Chauty	Gérard Larcher
Jean Chérioux	Tony Larue
William Chervy	Robert Laucournet
Félix Ciccolini	René-Georges Laurin
Henri Collette	Marc Lauriol
Marcel Costes	Bastien Leccia
Raymond Courrière	Jean-François Le Grand (Manche)
Roland Courteau	Maurice Lombard (Côte-d'Or)
Maurice Couve de Murville	Louis Longueueu
Charles de Cuttoli	Paul Loridant
Michel Darras	François Louisy
Marcel Debarge	
Désiré Debavelaere	
Luc Dejoie	

Maurice Schumann  
 Franck Sérusclat  
 René-Pierre Signé  
 Jean Simonin

Louis Souvet  
 Raymond Tarcy  
 Fernand Tardy  
 René Trégouët

Dick Ukeiwé  
 Marcel Vidal  
 André-Georges Voisin

**Se sont abstenus**

MM.

Henri Bangou  
 Mme Marie-Claude  
 Beaudou  
 Jean-Luc Bécart  
 Mme Danielle  
 Bidard Reydet

Mme Paulette Fost  
 Mme Jacqueline  
 Fraysse-Cazalis  
 Jean Garcia  
 Charles Lederman  
 Mme Hélène Luc

Louis Minetti  
 Robert Pagès  
 Ivan Renar  
 Paul Souffrin  
 Hector Viron  
 Robert Vizet

**N'ont pas pris part au vote**

MM. François Delga, Jacques Delong, Jacques Habert,  
 Lucien Neuwirth et Charles Ornano.

**N'ont pas pris part au vote**

MM. Etienne Dailly, qui présidait la séance, et Alain Poher,  
 président du Sénat.

**A délégué son droit de vote**

(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. André Pourny à M. Bernard Barbier.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants .....	311
Nombre des suffrages exprimés .....	296
Majorité absolue des suffrages exprimés .....	149
Pour l'adoption .....	154
Contre .....	142

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.