

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

SESSION ORDINAIRE DE 1957-1958

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 mars 1958.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des moyens de communication, des transports et du tourisme (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif à la police de la circulation routière.

Par M. Julien BRUNHES

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi adopté par l'Assemblée Nationale, le 4 février 1958, relatif à la police de la circulation routière, a fait l'objet d'un rapport au fond devant la Commission sénatoriale de la justice et de législation, notre Commission des moyens de communication n'étant chargée que du rapport pour avis. Néanmoins, si certains

(1) Cette Commission est composée de: MM. Jean Bertaud, *Président*; Lodéon, Julien Brunhes, *Vice-Présidents*; Bouquerel, Kalenzaga, *Secrétaires*; Aubert, Henri Barré, Beaujannot, Bonnet, Carcassonne, Jules Castellani, Cerneau, Chambriard, Paul Chevallier, Amadou Doucouré, René Dubois, Dutoit, de Geoffre, Robert Laurens, de Menditte, Mistral, Perdereau, Perrot-Migeon, Pinton, Joseph Raybaud, Paul Robert, François Ruin, Sauvêtre, Soldani, Verdeille.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 3227, 2531, 5401, 2438, 8870, 9177, 9464.

(3^e législ.) : 535, 2813, 3304, 2815, 2828, 5535 et in-8° 998.

Conseil de la République : 234 et 311 (session de 1957-1958).

aspects de ce texte sont purement juridiques, les répercussions de l'application de la nouvelle loi sur les moyens de communication et sur le tourisme sont trop importantes pour que notre Commission ne vous soumette pas avec précision son opinion sur les différentes mesures envisagées. Cette opinion elle-même s'éclaire de trois séries de *considérations préliminaires* :

1° La première observation concerne *le titre* du projet de loi. En effet, le décret du 10 juillet 1954, dit Code de la Route, est relatif à la « police de la circulation routière ». Nous ne croyons pas qu'il y ait intérêt à ce que la loi qui vous est soumise ait le même titre que le Code de la Route, d'autant plus que le nouveau projet de loi ne concerne essentiellement que les « infractions à la police de la circulation routière ». Ce nouveau titre serait d'ailleurs particulièrement justifié si, comme nous l'espérons, le Parlement fait disparaître du projet de loi les dispositions concernant le retrait du permis de conduire contenues dans le titre IV *bis*, qui ne faisait pas partie du projet initial;

2° Une deuxième observation est que *ce projet est par endroits fort imprécis et à d'autres trop précis*. Nous critiquons en particulier l'expression : « Tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule à moteur », celle-ci pouvant être l'objet de très nombreux procès, car il faudrait séparer expressément les responsabilités du propriétaire et du conducteur, cette dernière étant seule engagée quand il s'agit d'infractions commises dans la *conduite* du véhicule, et celle du propriétaire, au contraire, lorsqu'il s'agit de l'état et de l'entretien du véhicule lui-même. Il est certain que si le conducteur et le propriétaire sont une même personne, comme c'est le cas pour de nombreuses voitures de tourisme, le problème est facile à résoudre. Aussi pour éviter les procès toujours possibles entre les propriétaires et les conducteurs pour les entreprises de transports, de taxis, nous proposerons que les mots : « *Tout propriétaire ou conducteur* » soient remplacés par : « *Toute personne* », les autorités judiciaires devant elles-mêmes déterminer pour chaque cas particulier quelle est la personne responsable, qui peut n'être d'ailleurs ni le propriétaire, ni le conducteur, mais — dans certains cas — un garagiste ou toute autre personne;

3° La troisième observation générale que votre Commission a chargé son rapporteur de vous transmettre est *l'extraordinaire élévation du plafond des amendes*. Si les organisations professionnelles ne contestent pas la nécessité de fortes pénalités qui permettront

des sanctions énergiques contre les « chauffards », dont le nombre est heureusement peu élevé, il n'en est pas moins vrai que le maximum des pénalités prévu dans le texte qui vous est soumis est beaucoup trop élevé, et nous déposerons à cet égard plusieurs amendements tendant à diminuer les pénalités prévues, spécialement lorsque notre Commission de la justice a cru devoir élever encore les taux proposés par l'Assemblée Nationale. Nous craignons, en effet, qu'en dehors de toute considération théorique les autorités judiciaires soient amenées à appliquer des pénalités, non pas en fonction de l'importance des infractions, mais en fonction des possibilités de situation des personnes responsables. Notre expérience nous prouve, en effet, que l'on verra des infractions très graves assez peu pénalisées et des infractions très faibles sérieusement pénalisées s'il semble au juge que le responsable peut payer. C'est pourquoi il sera très important de surveiller de près la jurisprudence qui s'instaurera pour l'application des articles 3 et 4 en particulier, afin d'établir une meilleure discrimination entre les fautes graves et les fautes bénignes.

*
* *

Il nous faut maintenant procéder à l'examen des articles, afin de faire connaître à votre Assemblée, et notre point de vue sur tel ou tel article, et le sens des *amendements* que nous entendons déposer à leur propos.

Article premier.

L'amendement que nous désirons vous proposer a reçu l'accord de votre Commission de la justice. Il a consisté à remplacer l'expression : « dans l'intérêt de la sécurité de la circulation » par les mots : « dans l'intérêt de la circulation et de sa sécurité », ce qui est beaucoup plus précis. Nous n'avons donc pas de plus ample commentaire à faire et nous sommes d'accord avec le projet de votre Commission saisie au fond.

Article 2.

Notre avis est conforme au texte de l'Assemblée Nationale.

Articles 3 et 4.

L'importance des articles 3 et 4 ne peut échapper à personne, puisqu'il s'agit de déterminer les infractions qui seront soumises à des peines plus ou moins graves, celles de l'article 3 étant beaucoup plus importantes que celles de l'article 4. Il est donc nécessaire de ventiler beaucoup mieux que ne le fait le premier texte les infractions suivant leur gravité, et votre Commission vous propose plusieurs amendements que nous estimons très importants :

Pour le premier alinéa de l'article 3, nous estimons qu'il faut reprendre le texte de l'Assemblée Nationale : « Sera punie d'une amende de 2.500 à 36.000 francs toute personne qui aura contrevenu aux dispositions concernant... » Notre Commission de la Justice a estimé devoir modifier ce texte en augmentant encore les pénalités ; nous ne sommes absolument pas d'accord sur ce point et nous considérons que le minimum de 2.500 francs est déjà très important ;

Le 1°) de l'article 3, libellé : « 1° les sens imposés à la circulation » peut donner lieu à une certaine confusion. M. le Garde des Sceaux devant l'Assemblée Nationale a spécifié que les sens imposés à la circulation excluaient les sens interdits et qu'ils ne s'appliquaient donc qu'au sens général de la circulation et au sens giratoire ; nous estimons qu'il vaut mieux le dire dans le texte et nous proposons que le 1°) soit ainsi rédigé : « Les sens imposés à la circulation, à l'exclusion des sens interdits » ;

Un troisième amendement sur ce même article 3 est relatif aux contraventions à la vitesse des véhicules. Il y a là, en effet, un problème fort grave car la vitesse des véhicules n'est pas en elle-même une infraction, sauf dispositions contraires qui doivent être signalées sur les routes et l'on est souvent beaucoup moins dangereux sur une route avec un véhicule rapide mais muni de bons freins, qu'avec un véhicule relativement lent qui a de mauvais freins ou qui est mal conduit ! Nous pensons donc qu'il aurait mieux valu supprimer dans les infractions le 2°) relatif à la vitesse des véhicules. Mais, si on doit le maintenir, nous ne pouvons pas accepter la suppression par notre Commission de la Justice des mots ajoutés par l'Assemblée Nationale : « constatée à l'aide d'instruments de mesure », car, sans cela, une voiture ayant toujours l'air d'aller vite pour un piéton qui est sur le bord de la chaussée, on ne voit pas comment on pourrait circuler sur nos routes sans risquer à chaque

instant une contravention. L'objection qui consiste à dire qu'il n'y a pas d'appareils de mesure homologués n'est pas suffisante pour nous empêcher de proposer une autre solution qui est la constatation de l'excès de vitesse des véhicules par les contrôles de la police de la route (policiers de la route, radars, signalisations entre deux points déterminés). Nous proposons donc par amendement que le 2° soit ainsi rédigé : « la vitesse des véhicules à moteur (nous supprimons les mots « ou remorqués » qui, pour la vitesse ne correspondent à rien), constatée par les méthodes de contrôle qui seront déterminées par arrêté ministériel.

Nous sommes, par contre, d'accord avec votre Commission de la Justice pour l'adjonction d'un 6°) prévoyant dans les contraventions de l'article 3, « les infractions concernant le stationnement lorsque la visibilité est insuffisante, à proximité d'une intersection de routes, du sommet d'une côte ou dans un virage ».

A l'article 4, votre Commission propose également plusieurs amendements :

Supprimer le 2°) car nous ne croyons absolument pas à leur place ici les infractions aux dispositions concernant la vitesse des animaux. Nous savons bien qu'au moment où a été votée la loi de 1851 la vitesse des animaux avait une grande importance sur les routes et qu'en particulier il était interdit de faire circuler au pas cadencé des moutons ou des vaches sur les ponts suspendus, mais nous considérons maintenant qu'il ne peut y avoir d'infraction à la vitesse des animaux sur les routes, pas plus qu'à la vitesse des véhicules sans moteur. Ce qui est important pour ce genre de véhicules et pour les animaux, c'est ce qui est prévu au 5°), c'est-à-dire les dispositions concernant le nombre des animaux d'un attelage et le groupement des véhicules.

Nous sommes d'accord avec le nouveau texte de la Commission de la Justice précisant que le stationnement prévu à l'article 4 est celui qui n'est pas visé à l'article 3, 6°, mais votre Commission attire l'attention du Gouvernement sur un problème précis : il faudra que les circulaires d'application soient conformes à la jurisprudence constante du Conseil d'Etat qui ne considère pas comme stationnement « l'arrêt » minimum, nécessaire pour qu'un véhicule de transports de voyageurs ou de marchandises puisse embarquer ou débarquer ses voyageurs ou ses marchandises. Il sera donc spécifié la différence entre « stationnement » et « arrêt » afin que ne se

voient pas victimes de contraventions, au nom de l'article 4, les véhicules utilisés pour l'exercice normal d'une profession.

Enfin, au *dernier alinéa* de l'article 4, notre Commission est d'avis de maintenir le texte de l'Assemblée Nationale fixant, en cas de récidive, une peine d'emprisonnement de 3 *jours* au plus, au lieu de 8 jours prévus par votre Commission de la Justice.

Art. 5.

L'article 5 concerne *la répression de l'ivresse* pour les conducteurs sur les routes, que les véhicules aient ou non un moteur. Votre Commission de la Justice a, suivant une proposition du Garde des Sceaux, proposé d'écrire au lieu des mots : « toute personne conduisant un véhicule alors qu'elle était en état d'ivresse » : « toute personne qui aura conduit *ou tenté de conduire* un véhicule alors qu'elle était en état d'ivresse »... Si votre Commission est bien d'accord sur le fond du problème qui consiste à être très sévère pour la répression de l'ivresse, il n'en est pas moins vrai qu'il sera pratiquement impossible de savoir s'il y a vraiment tentative de conduite lorsqu'un homme dont l'état d'ivresse peut être discuté s'installe dans sa voiture pour se reposer ou si, puisque cet article concerne tous les véhicules, un homme légèrement émêché essaie de monter sur une bicyclette ! Nous croyons que cette nouvelle formule peut mener à tous les abus et nous proposons de rédiger le texte en conservant le principe de celui de l'Assemblée Nationale, mais avec une légère correction grammaticale ; il serait donc ainsi rédigé : « *toute personne en état d'ivresse conduisant un véhicule sera punie..* »

D'autre part, nous avons prévu (grâce à un nouvel alinéa) que « *ces peines pourront être réduites de moitié pour les conducteurs de véhicules non motorisés.* »

Articles 6 et 7.

Pour les articles 6 et 7, votre Commission des Moyens de communication approuve le texte de la Commission de la Justice et, en particulier, la modification de la phrase de l'article 7 qui est certainement plus précise que dans le texte venant de l'Assemblée Nationale.

Article 9.

L'article 9 envisage des sanctions graves au cas du refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un fonctionnaire ou agent chargé de constater les infractions. Une longue discussion de votre Commission nous a prouvé, par la citation de nombreux exemples, que l'aggravation des peines prévues par votre Commission de la Justice serait indiscutablement une cause de conflit permanent. En effet, beaucoup d'automobilistes apprennent qu'ils ont été l'objet, d'un ordre de s'arrêter donné par un coup de sifflet qu'ils n'ont pas entendu où qu'ils ont confondu avec les sifflets d'enfants jouant sur le bord de la route. Nous considérons donc qu'il sera extrêmement difficile de démontrer qu'un conducteur a *sciemment* refusé d'obtempérer à une sommation de s'arrêter et nous voudrions protéger les automobilistes de bonne foi qui n'ont pas vu ou entendu un agent de la circulation qui leur ordonnait de s'arrêter, sans qu'ils soient pour cela en infraction avec le Code de la route. Nous considérons que le texte de l'Assemblée Nationale est déjà très suffisant et qu'il est inutile d'augmenter le taux des amendes prévu. Nous demanderons donc par amendement le *retour au texte de l'Assemblée Nationale.*

Article 10.

Cet article concerne les organisations de courses sur les routes. Nous sommes d'accord avec la nouvelle rédaction de votre Commission de la Justice qui n'a modifié que pour des raisons de forme le texte de l'Assemblée Nationale.

Articles 11, 12, 13, 13 bis.

Votre Commission des Moyens de communication est d'accord avec les propositions de la Commission de la Justice. Elle approuve en particulier les dispositions de l'article 12 qui permet enfin d'interdire les publicités ou éclairages massifs aux abords d'une route qui troublent effectivement la circulation en risquant de faire prendre pour des feux de signalisation des réclames placées de façon telle qu'elles soient gênantes pour la circulation.

Article 14.

Le troisième alinéa de l'article 14 (prévu par le texte de l'Assemblée Nationale) a été l'objet d'une longue discussion devant votre Commission. Cet article intéresse les infractions aux dispositions concernant la pression sur le sol, le poids des véhicules, la forme et la nature des bandages et des freins, pour les poids lourds et les transports en commun. C'est donc essentiellement un article concernant votre Commission. Ce 3^e alinéa supprimé par votre Commission de la Justice spécifiait que « ne seront pas considérées comme des infractions les dépassements peu importants du poids total autorisé en charge pour les véhicules. » On comprend très bien dans quel but l'Assemblée Nationale avait introduit cet alinéa. En effet, il est impossible d'éviter dans la réalité les dépassements de poids à quelques kilogrammes près car de nombreux facteurs interviennent dont il est impossible de rendre le conducteur responsable, en particulier la modification du poids de charge suivant l'état de l'atmosphère et son humidité. D'autre part, peut-on incriminer un chauffeur pour lequel le client aura chargé un poids supérieur à celui qui était initialement prévu (déménagement, colis divers, etc...). On ne peut pas, en effet, fixer une limite au dépassement car, par exemple, une marge de tolérance de 10 %, peu importante pour une camionnette, pourrait avoir pour les très gros véhicules une influence réelle sur l'état des routes ou la solidité des ponts. Si nous insistons sur la nécessité d'une tolérance, c'est parce que nous avons vu récemment le cas d'un véhicule de 18 tonnes qui, pour un dépassement de charge de 200 kilogrammes, a provoqué la convocation devant un Tribunal du chauffeur et du propriétaire de l'entreprise à 200 kilomètres de son siège social. Il est donc indispensable qu'une telle tolérance soit acceptée, mais votre Commission comprend également le souci des juristes de ne pas faire figurer ce 3^e alinéa dans un texte de loi, car il semble bien anormal de spécifier dans un tel texte qu'il n'y a pas infraction si l'infraction n'est pas trop importante ! Nous demandons donc aux Pouvoirs Publics que les textes d'application de cette loi emploient eux aussi l'expression utilisée par les services fiscaux du Ministère des Finances s'appliquant au même objet : « *ne seront pas considérés comme des infractions les dépassements peu importants du poids total autorisé en charge pour les véhicules.* »

Article 15.

L'article 15 est absolument inapplicable dans sa forme actuelle, car il faudrait adjoindre à toutes les justices de paix un Comité d'experts susceptible de définir les infractions. En effet, il y a dans cet article des éléments totalement indépendants de la volonté de l'employeur et du conducteur et ne dépendant que du constructeur et, d'autre part, des précisions à côté d'imprécisions rendant impossible l'utilisation d'un véhicule pour toute personne qui voudrait se soumettre en détail à cet article. Il est bien évident qu'il peut toujours y avoir conflit à propos d'un organe de manœuvre, de direction ou de visibilité et nous ne voyons pas comment la police de la route pourrait interpréter les différentes dispositions de cet article qui concerne essentiellement les caractéristiques des véhicules. Or, ce qui est nécessaire, c'est que le véhicule dans tous ses organes soit conforme, d'une part, aux normes fixées par le constructeur, et, d'autre part, aux normes admises par les contrôles du service des mines qui délivre les permis de circuler et exerce ce contrôle sur les véhicules de transports publics de voyageurs et de marchandises à des périodes fréquentes ; ces examens sont très sérieux et nous considérons donc qu'il ne doit pas y avoir de contravention si le véhicule et ses organes sont conformes aux normes des constructeurs et aux décisions du service des mines.

Votre Commission vous propose un amendement qui remplacera l'article 15 par le suivant : « *Toute personne qui utilisera un véhicule non conforme, soit aux normes du constructeur, soit aux décisions du service des mines chargé du contrôle, sera punie d'une amende de 2.100 à 5.400 francs.* »

Article 16.

A l'article 16, nous considérons qu'on ne doit pas laisser les mots « tout propriétaire ou conducteur » et, là comme ailleurs, nous demandons le remplacement de l'expression « tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule à moteur ou remorqué circulant... » par « *toute personne responsable de la circulation d'un véhicule à moteur ou remorqué circulant sur les voies...* » (le reste sans changement.)

Article 17.

Cet article donne lieu, de la part de votre Commission, à des observations importantes. En effet, nous retrouvons là, au 1°) et au 3°) les expressions « tout propriétaire ou conducteur » que nous considérons comme particulièrement vicieuses et susceptibles d'être la cause de procès nombreux entre les propriétaires et les conducteurs dans les entreprises telles que les transports en commun, transports de marchandises, loueurs, entreprises de taxis, etc... Nous considérons donc que, pour les 1° et 3° de l'article 17, on doit remplacer les mots « tout propriétaire ou conducteur » par « *toute personne qui aura volontairement fait usage..* »

Article 18.

Nous sommes d'accord pour la suppression de cet article proposé par votre Commission de la Justice.

Articles 19, 20, 21.

L'article 19 nous semble beaucoup trop catégorique et il est impossible d'accepter les peines aussi graves que celles qui sont prévues si les pièces réglementaires dont il est question dans cet article sont des pièces tout à fait secondaires et n'ayant aucune importance pour la circulation des véhicules. Cette observation figure dans le rapport de votre Commission de la Justice, mais nous considérons qu'il vaudrait mieux que ces précisions figurent dans le texte même des articles 19, 20 et 21 et qu'il convient de remplacer les termes « autorisation ou pièces réglementaires », dans ces trois articles, par : « autorisation ou pièces *exigées pour la circulation de ce véhicule* ». Cette modification suffirait pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté en ce qui concerne les contraventions prévues à ces articles 19, 20 et 21, ne visant pas les pièces administratives ou réglementaires relatives aux contrôles fiscaux et à la coordination des transports qui n'ont pas de rapport avec la circulation et ne sont donc pas de la compétence de cette loi.

Article 22.

Votre Commission est d'accord avec le texte proposé par la Commission de la Justice, c'est-à-dire pour la fusion des deux premiers alinéas du texte de l'Assemblée Nationale en un seul et pour l'adoption, sans modification, du 3^e alinéa.

Articles 22 (1) à 22 (6) inclus.

Ces articles concernent *le retrait du permis de conduire* et nous estimons conforme à l'intérêt général de demander la suppression de ces 6 articles introduits à l'Assemblée Nationale et non prévus dans le projet initial. En effet, ces articles ont pour objet d'enlever aux préfets leurs pouvoirs au sujet du retrait du permis de conduire et de conférer à l'autorité judiciaire toutes les opérations qui y sont relatives.

Le régime actuel, en vigueur depuis plus de 20 ans (1926), a donné lieu à des critiques pendant la période d'adaptation mais il est depuis longtemps accepté par la généralité des usagers et répond parfaitement au but proposé car sa procédure est simple, accélérée, et offre toutes les garanties désirables. De plus, son efficacité, basée sur des dispositions ayant fait l'objet d'une mise au point très attentive lors de la dernière revision du Code de la Route, s'accroît d'année en année puisque le nombre des peines infligées est passé de 21.000 en 1953 à 36.250 en 1956. D'autre part, sa souplesse se constate aussi dans le choix étendu des mesures diverses et dans la durée variable de leurs applications, permettant ainsi de sanctionner dans de justes proportions et après examen objectif et contradictoire des faits, les responsabilités encourues.

En somme, la législation actuelle donne satisfaction sur tous les points et ne charge ni ne grève aucune institution d'Etat ; elle est économique pour tous et reste d'autant plus sévère, s'il y a récidive ou si les antécédents du conducteur sont graves, qu'il est facile de le vérifier grâce à l'utilisation systématique du fichier central des permis de conduire. D'autre part, le retrait du permis de conduire qui est un titre délivré par les préfets après un examen technique, doit demeurer une sanction administrative et nous ne comprenons pas que l'on puisse transformer en sanction légale un acte administratif qui doit être du ressort exclusif de l'administration

compétente. En plus de cette compétence des préfets et de la possibilité de défense pour les intéressés devant l'administration, dans le régime actuel, nous ne comprenons pas que le projet de loi puisse envisager de confier à l'autorité judiciaire des besognes qu'elle est actuellement dans l'impossibilité de remplir à cause de l'embouteillage de ses services et, en conséquence, de la lenteur de ses décisions ; et nous ne parlons pas des charges financières qu'il ferait peser sur l'ensemble des services de l'Etat. En conclusion, nous ne comprenons pas quel motif pourrait pousser le Parlement à essayer d'apporter par une loi une modification aussi profonde à un régime qui donne satisfaction à tous les intéressés.

Article 22 (7).

Votre Commission est d'accord pour adopter l'article 22 (7) dans le texte de votre Commission de la Justice qui a ajouté un 3° alinéa prévoyant que « pour l'application du présent article sont assimilés au permis de conduire les titres qui, lorsque le permis de conduire n'est pas exigé, sont prévus par les règlements visés par les articles 1 à 29 pour la conduite des véhicules à moteur. »

Article 23.

Nous sommes d'accord avec le texte de l'Assemblée Nationale adopté par votre Commission de la Justice.

Article 24.

L'article 24 a donné lieu à une longue discussion au sein de votre Commission. En effet, il ne concerne, comme le spécifie son premier alinéa, que les fautes commises par le conducteur dans la *conduite* du véhicule. Mais, d'autre part, le second paragraphe prévoit la possibilité de mettre à la charge du commettant les amendes et les frais de justice qui auraient pu être imposées au préposé.

Nous ne comprenons pas qu'une *faute de conduite* puisse entraîner des sanctions pour quelqu'un d'autre que le conducteur et si nous acceptons — bien entendu — que le propriétaire soit responsable des *défaillances matérielles* dans le fonctionnement du véhicule, il ne peut pas être rendu responsable des fautes de conduite de son personnel, ce qui peut entraîner des conséquences fort graves

pour de nombreuses sociétés (entreprises de transports, entreprises de taxis, etc...). En effet il arrive que les pénalités encourues par les chauffeurs responsables soient souvent signifiées après de longs délais, alors que, parfois, les chauffeurs ont quitté la société qui les utilisait. L'administration, dans ce cas, n'hésite pas à demander le recouvrement de l'amende infligée au propriétaire civilement responsable ; on fait donc payer le chef de la maison, libre à lui d'engager une procédure de recouvrement au civil à l'encontre du débiteur réel, procédure très onéreuse et dont le résultat est souvent douteux. Or le projet de loi actuel n'a pas pour but de procurer à l'Etat de nouvelles recettes mais d'obtenir plus de discipline des conducteurs.

Un de nos éminents Collègues m'a signalé que le conducteur n'était pas toujours responsable des fautes de conduite, spécialement si son propriétaire était à côté de lui dans la voiture et lui donne l'ordre ou de passer ou d'accélérer dans des conditions dangereuses ; par conséquent, il faut laisser la justice départager les responsabilités.

D'autre part, votre Commission n'est pas d'accord pour laisser employer les termes « conditions de travail de l'intéressé » et nous pensons qu'il est meilleur de lui substituer les mots « des conditions de travail *imposées* à l'intéressé ». Cette différence ne semble pas très importante, mais elle signifie que si un chauffeur est fatigué par une longue conduite et, à cause de cette fatigue, commet des infractions, il faut nettement différencier le cas où il applique un horaire irrégulier qui lui aurait été *imposé* par son patron, ou, au contraire, si cette durée exagérée du travail est due au fait que le conducteur a volontairement perdu son temps et essaie de le rattraper, sans que son patron lui ait imposé en quoi que ce soit une durée de conduite supérieure à celle prévue dans les lois sur la durée du travail. Nous vous proposerons donc — par amendement — de rédiger ainsi le 2° alinéa de l'article 24 : « Toutefois, lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait, *et en particulier de la présence du patron dans le véhicule* et des conditions de travail *imposées* à l'intéressé, décider que le paiement des amendes de simple police prononcées en vertu de la présente loi ainsi que des frais de justice qui peuvent s'ajouter à ces amendes, seront, en totalité ou en partie, à la charge du commettant. »

Votre Commission n'a pas d'observations à faire sur tous les autres articles à propos desquels elle est d'avis d'approuver les modifications proposées par votre Commission de la Justice, en particulier l'adjonction d'un *article 25 bis*, qui permettra de définir la récidive des contraventions en matière de circulation routière. Mais elle tient à rappeler au Gouvernement, en conclusion de ce rapport, qu'il ne suffit pas de prévoir des sanctions pour ceux qui ont causé de nombreux accidents de la route, mais qu'il faut également élargir les routes, aménager les carrefours, afin que la circulation soit rendue plus facile. Nous sommes tous d'accord sur la nécessité de sanctionner les fautes graves mais nous ne voudrions pas que cette loi ait pour résultat, par des contrôles permanents devenant rapidement insupportables, de diminuer la circulation en France, alors que celle-ci rapporte au Trésor des sommes fort importantes et qu'elle est souvent indispensable pour l'exercice du métier d'un grand nombre de Français à notre époque.