

N° 38

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990 - 1991

Annexe au proces-verbal de la séance du 16 octobre 1990.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, portant diverses dispositions en matière de sécurité routière.

Par M. Louis VIRAPOULLÉ,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jacques Larche, *président* ; Louis Virapoulle, François Giacobbi, Charles de Cuttoli, Michel Darras, *vice-présidents* ; Charles Lederman, Germain Authie, René-Georges Laurin, Marcel Rudloff, *secrétaires* ; MM. Guy Allouche, Alphonse Arzel, Gilbert Baumev, Pierre Biarnes, Christian Bonnet, Philippe de Bourgoing, Raymond Bouvier, Jean Chamant, Raymond Courrière, Etienne Dailly, André Daugnac, Luc Dejoie, Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Jean-Marie Girault, Paul Graziani, Hubert Hsenel, Daniel Hœffel, Charles Jolibois, Lucien Lanier, Bernard Laurent, Paul Masson, Daniel Millaud, Lucien Neuwirth, Charles Ornano, Georges Othily, Robert Pages, Claude Pradille, Albert Ramassamy, Roger Romani, Michel Rufin, Jacques Sourdille, Jacques Thyraud, Jean-Pierre Tizon, Georges Treille.

Voir les numeros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 1394, 1594 et T A 371

Sénat : 2 (1990-1991)

Police de la route et circulation routière.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	5
Les dispositions du projet de loi	5
EXAMEN DES ARTICLES	13
<i>Article premier</i> : Contrôle de l'alcoolémie des conducteurs de véhicules à l'initiative des officiers de police judiciaire	12
<i>Article 2</i> : Immobilisation et mise en fourrière des véhicules à deux roues à moteur dont le conducteur circule sans casque	16
<i>Article 3</i> : Obligation pour le propriétaire d'un véhicule de fournir à tout acquéreur un certificat attestant l'absence d'opposition au transfert du certificat d'immatriculation	15
<i>Article 4</i>	18
<i>Article 4 bis</i> : Entrée en vigueur des dispositions de l'article 3	18
TABLEAU COMPARATIF	21

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi soumis à l'examen de la Haute assemblée porte diverses dispositions en matière de sécurité routière. Dans sa version initiale, ce texte s'intitulait «Projet portant diverses dispositions en matière de sécurité routière et maritime». Le gouvernement a jugé souhaitable d'intégrer l'ensemble du dispositif relatif au problème des nouveaux appareils nautiques que sont les scooters des mers dans la loi n° 90-602 du 12 juillet 1990 relative à la protection des personnes contre les discriminations en raison de leur état de santé ou de leur handicap. En conséquence, l'article 4 du projet initial, intégralement repris par l'article 11 de la loi précitée du 12 juillet n'avait plus d'objet. L'Assemblée nationale a donc supprimé cet article.

Le présent projet, adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, ne comporte donc plus désormais, que trois points bien spécifiques :

- l'institution d'un contrôle préventif, à l'initiative des officiers de police judiciaire, de l'alcoolémie des conducteurs de véhicules ;

- la possibilité d'immobiliser le véhicule à deux roues à moteur dont le conducteur circule sans être coiffé du casque de sécurité ;

- l'obligation pour le propriétaire d'un véhicule d'occasion de remettre à l'acquéreur un certificat récent établissant la non-opposition au transfert du certificat d'immatriculation.

LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI

La partie la plus novatrice du projet de loi consiste incontestablement dans la **mise en place d'un contrôle préventif de l'alcoolémie des conducteurs de véhicules** à l'initiative des officiers de police judiciaire et même, sur l'ordre et sous la responsabilité de ces derniers, des agents de police judiciaire.

La présente réforme accroît les moyens de la répression de l'alcoolémie au volant. Elle s'inscrit dans le droit fil des nombreuses lois qui ont succédé à l'ordonnance du 15 décembre 1958 qui pour la première fois a créé un délit de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique. A partir de ce texte, en effet, un certain nombre de lois ont élargi le champ de la répression tout en renforçant les moyens juridiques et matériels mis à la disposition des services répressifs.

Ainsi, la loi du 18 mai 1965 a précisé les éléments constitutifs du délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ; la loi du 9 juillet 1970 a fixé un taux légal d'alcoolémie (0,8 gramme pour 1000) puni de peines contraventionnelles tout en rendant le dépistage obligatoire en cas d'accident corporel ou lorsque certaines infractions au code de la route sont commises. La loi du 12 juillet 1978 a permis le dépistage du taux de l'alcoolémie, même en l'absence d'infraction ou d'accident dans le cadre de contrôles ordonnés par le procureur de la République ; la même loi conférait aux tribunaux la faculté d'annuler le permis de conduire en cas de délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique et rendait cette annulation obligatoire en cas de recidive ; enfin, elle posait le principe que la preuve du délit pourrait être désormais rapportée, non seulement aux moyens des prises de sang, mais aussi par l'analyse de l'air expiré au moyen de certains appareils dits «éthylomètres».

La loi du 8 décembre 1983 a abaissé le seuil du taux d'alcoolémie pour que le délit soit constitué : ce taux a été fixé à 0,8 gramme, alors que l'infraction n'était depuis 1970 constitutive d'un délit que lorsque le taux dépassait 1,200 gramme pour 1000 dans le sang ; par ailleurs, la loi du 8 décembre 1983 instituait un taux légal dans l'haleine de 0,40 mg d'alcool par litre d'air expiré ; la loi du 17 janvier 1986 a mis, quant à elle, en place une procédure d'extrême urgence permettant la suspension immédiate du permis de conduire. La loi du 10 juillet 1987 a, pour sa part, renforcé la répression des conducteurs en état d'imprégnation alcoolique tout en instituant des peines complémentaires, telles que le travail d'intérêt général. La loi

du 10 juillet 1989, dont l'objet principal a été la création du « permis à points » a en outre autorisé le dépistage de l'alcool au volant à l'initiative des officiers ou agents de police administrative ou judiciaire en cas de contravention, d'excès de vitesse ou d'absence de port du casque ou de la ceinture.

Les dispositions de l'article premier du projet de loi qui propose une nouvelle rédaction de l'article L 3 du code de la route viennent donc compléter un dispositif particulièrement dissuasif. Elles instituent la faculté pour les officiers de police judiciaire ou, sur leur ordre et sous la responsabilité de ces derniers, aux agents de police judiciaire de procéder, même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident, au dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré.

Des pays comme les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la Belgique ou l'Australie connaissent déjà des contrôles préventifs de ce type de la part des forces de police et de gendarmerie.

Le nouveau texte prend aussi en compte le développement du parc des appareils permettant l'analyse de l'air expiré : les éthylomètres. Désormais, lorsque le dépistage aura permis de présumer de l'existence d'un état alcoolique, les services de police et de gendarmerie ne devraient plus soumettre les intéressés aux analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, c'est-à-dire aux prises de sang mais utiliseraient les éthylomètres. C'est seulement au cas où l'impossibilité résultant d'une incapacité physique de subir ces épreuves serait attestée par un médecin qu'il serait procédé à la prise de sang.

Par ailleurs, le texte proposé pour l'article L. 3 punit des peines prévues au 1er alinéa du paragraphe I de l'article premier du code de la route toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications prévues par ledit article : il s'agit d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de 2.000 à 30.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Il a été procédé, en 1989, à 2.292.280 contrôles préventifs par alcootests et éthylotests par les brigades de la gendarmerie nationale, les polices urbaines et les compagnies républicaines de sécurité.

Le nombre de ces contrôles a été en augmentation de 37,0 % par rapport à 1988. Pour les seules polices urbaines, le nombre des contrôles a progressé de plus de 60 % durant la période.

Néanmoins, selon certaines sources, la chance pour un conducteur de faire l'objet d'un dépistage préventif est de une fois tous les 25 ans !

Ainsi, il semble que les contrôles préventifs ordonnés par les parquets n'exercent pas tout l'effet dissuasif souhaitable. La charge de travail pesant actuellement sur les magistrats du Parquet ne permet pas apparemment le développement des opérations de dépistage dans des conditions satisfaisantes.

La faculté conférée aux officiers de police judiciaire et sur l'ordre et sous la responsabilité de ces derniers aux agents de police judiciaire de procéder à des contrôles préventifs devrait permettre une amélioration très sensible de la situation, cette amélioration pouvant au demeurant résulter de **facteurs psychologiques** que la prise de conscience par le conducteur qu'à tout moment un gendarme ou un policier a la possibilité de procéder au dépistage de son taux d'alcoolémie.

Votre commission n'en relèvera pas moins que la réforme proposée n'est pas sans empiéter sur les libertés individuelles de chacun. En dépit de toute la considération que l'on peut légitimement porter aux services de police et de gendarmerie, il reste que l'officier de police judiciaire, voire l'agent de police judiciaire ne présente pas, au regard des libertés publiques, toutes les garanties qu'assure au contraire le Procureur de la République.

Dans un arrêt en date du 27 octobre 1987, la Cour de Cassation avait d'ailleurs souligné la nécessité pour le chef du parquet de préciser les voies publiques sur lesquelles le contrôle pouvait avoir lieu. Depuis, un certain nombre de décisions de cours d'appel ont annulé des réquisitions comportant des habilitations générales.

Ces réserves étant faites, **l'amélioration de la sécurité sur nos routes demeure l'impératif principal**. En dépit du durcissement continu de la répression, notamment dans le domaine de la lutte contre l'alcool au volant, le nombre des accidents corporels mortels ne parvient pas à passer au-dessous de la barre des 10.000. L'alcoolémie, chacun en est maintenant convaincu, est une des causes essentielles de la mortalité routière, notamment parmi les jeunes.

Dans ces conditions, tous les moyens compatibles avec le fonctionnement de notre société démocratique, doivent être employés pour vaincre ce fléau.

S'agissant des contrôles préventifs de l'alcoolémie par les forces de sécurité, les pays aussi démocratiques que les Etats-Unis, la

Grande-Bretagne et d'autres disposent d'une législation comparable à celle qui nous est proposée.

En second lieu, le projet de loi permet l'immobilisation et la mise à la fourrière des véhicules à deux roues à moteur dont le conducteur circule sans casque.

L'article R. 53-1 du Code de la route prévoit dans son second alinéa que le port du casque est obligatoire pour les conducteurs et les passagers de tous les véhicules à moteur à deux roues, à l'exclusion des passagers des cyclomoteurs. Le troisième alinéa du même texte prévoit par ailleurs que la ceinture de sécurité doit être attachée obligatoirement pour les conducteurs et passagers des places avant des voitures particulières, sauf dérogation prise par arrêté du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur et de la décentralisation.

L'article R. 233 du Code de la route punit pour sa part de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe (230 F) toute personne qui aura contrevenu aux dispositions du Livre 1er du Code concernant notamment la conduite des véhicules. C'est ce texte qui est applicable aux conducteurs de véhicules à deux roues à moteur dépourvus de casque.

La réforme comble une lacune de notre législation en prévoyant la possibilité pour les services de police et de gendarmerie d'immobiliser le véhicule à deux roues dans l'attente d'une éventuelle mise à la fourrière ; cette dernière n'intervenant, d'après le texte transmis par l'Assemblée nationale, que lorsqu' le conducteur du véhicule n'a pas justifié de la cessation de l'infraction dans un délai de 48 heures ; seul l'officier de police judiciaire pouvant alors transformer l'immobilisation en une mise à la fourrière.

Tel est l'objet du texte proposé pour l'article L. 8 du Code de la route qui serait ainsi rétabli après son abrogation par la loi n° 85-1407 du 30 décembre 1985.

Le dispositif proposé dispose enfin que l'immobilisation et la mise en fourrière s'effectueront dans les conditions prévues par les articles L. 25-1 et L. 25-3 à L. 25-7 du code de la route.

L'article L. 25-1 prévoit que dans un certain nombre de cas (notamment ceux où la circulation ou le stationnement des véhicules compromettent la sécurité ou la tranquillité publique), les forces de l'ordre peuvent, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manoeuvrer ou faire manoeuvrer tous appareils. Elles

peuvent encore conduire le véhicule ou le faire conduire en leur présence vers le lieu de mise en fourrière en utilisant, le cas échéant, les moyens autonomes de propulsion dont le véhicule est muni.

L'article L. 25-3 précise les conditions dans lesquelles les véhicules laissés en fourrière sont réputés abandonnés.

L'article L. 25-4 prévoit le sort des véhicules abandonnés en fourrière.

L'article L. 25-5 fixe le régime des frais d'enlèvement, de garde en fourrière et les effets de la vente éventuelle.

L'article L. 25-6 dégage la collectivité de toute responsabilité pour les dommages subis par les véhicules concernés.

Enfin, l'article L. 25-7 renvoie à un décret en Conseil d'Etat le soin de déterminer les conditions d'application des articles précédents. A cet égard, l'article R. 284 dispose notamment que l'immobilisation d'un véhicule ne peut être maintenue après que la circonstance qui l'a motivée a cessé. Ce texte prévoit encore que lorsque le conducteur du véhicule ne peut justifier de la cessation de l'infraction dans un délai de 48 heures, l'officier de police judiciaire peut transformer l'immobilisation en une mise en fourrière.

L'Assemblée nationale, suivant en ce sens les propositions de sa commission des Lois, a jugé souhaitable de préciser dans la loi elle-même les conditions auxquelles la mesure d'urgence destinée à faire cesser l'infraction que constitue l'immobilisation peut être transformée en une mise en fourrière.

Enfin, le projet de loi propose de rétablir l'article L. 28 du code de la route en exigeant du propriétaire d'un véhicule d'occasion, au moment de la vente, qu'il remette préalablement à l'acquéreur un certificat établi depuis moins de deux mois par la préfecture du département d'immatriculation et attestant qu'il n'a pas été fait opposition au transfert de la carte grise.

Aux termes de l'article L. 27-4 du Code de la route, lorsqu'une amende forfaitaire majorée a été émise et que le comptable du Trésor constate que le contrevenant n'habite pas à l'adresse enregistrée au fichier d'immatriculation du véhicule, il peut demander au procureur de la République de faire opposition à la préfecture d'immatriculation à tout transfert de la carte grise.

La bonne application de ce dispositif impliquait l'institution d'un certificat de non-opposition que le propriétaire,

préalablement à la vente de son véhicule, serait tenu de remettre à l'acquéreur. Tel est l'objet de la mesure proposée.

Un prochain projet de loi présenté par le ministre de l'intérieur fixera les règles concernant l'enregistrement et le traitement des renseignements concernant les certificats de non-opposition au même titre que les actuels certificats de non-gage.

On indiquera que 5 millions et demi de véhicules d'occasion changent actuellement de propriétaires au cours d'une même année. La nécessité de fournir, en sus des certificats de gage et de non-gage un certificat de non-opposition, va représenter pour les préfetures une charge supplémentaire importante. Il sera donc prévu que lorsqu'aucune opposition n'aura été faite, la procédure de délivrance des certificats de non-opposition sera automatisée.

En tout état de cause, l'Assemblée nationale a jugé souhaitable de reporter à une date qui ne pourra cependant être postérieure au 1er janvier 1992, l'entrée en vigueur des dispositions précitées.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

Contrôle de l'alcoolémie des conducteurs de véhicules à l'initiative des officiers de police judiciaire

L'article premier du projet de loi tend à permettre aux officiers de police judiciaire ou, sur leur ordre et sous leur responsabilité, aux agents de police judiciaire à procéder au contrôle de l'alcoolémie des conducteurs de véhicules même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident et sans qu'il y ait eu nécessairement instruction du Procureur de la République.

A cette fin, les auteurs du projet de loi proposent une nouvelle rédaction de l'article L. 3 du code de la route.

Cet article qui résulte actuellement de la loi n° 78-732 du 12 juillet 1978 permet au procureur de la République d'ordonner que des contrôles soient effectués sur la voie publique dans le cadre d'opérations limitées dans l'espace et dans le temps.

L'article L. premier paragraphe I 2^e alinéa du code de la route soumet aux épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique tout auteur présumé d'un certain nombre d'infractions au code de la route ainsi que tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel. Peuvent aussi subir les épreuves du dépistage tout conducteur impliqué dans un accident quelconque de la circulation ou –il s'agit d'une innovation introduite par la récente loi n° 89-469 du 10 juillet 1989– celui qui sera l'auteur présumé de l'une des infractions aux prescriptions du code de la route relatives à la vitesse des véhicules et au port de la ceinture de sécurité ou du casque.

En l'absence d'infraction préalable ou d'accident, le contrôle de l'imprégnation alcoolique ne peut actuellement résulter que du dispositif de l'article L. 3 qui ne les autorise que **dans le seul cadre des opérations ordonnées par le procureur de la République.**

La réquisition du procureur prescrivant ces contrôles doit en préciser la date ainsi que les voies publiques sur lesquelles ils pourront avoir lieu.

Le deuxième alinéa de l'article L. 3, dans sa rédaction actuelle, édicte que lorsque les épreuves de dépistage permettent de présumer l'existence d'un état alcoolique, ou en cas de refus de subir le dépistage, les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire font procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique dans les conditions prévues aux troisième et quatrième alinéas du paragraphe I de l'article L. premier et sous les sanctions prévues au cinquième alinéa dudit paragraphe.

Les dispositions précitées précisent que les vérifications sont faites soit au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques c'est-à-dire les «prises de sang», 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. Cet appareil est communément appelé «éthylomètre». Il est ajouté que lorsque les vérifications auront été faites au moyen de prises de sang, un échantillon devra être conservé ; lorsqu'elles auront été effectuées au moyen de l'éthylomètre, un second contrôle pourra être immédiatement effectuée après vérification du bon fonctionnement de l'appareil ; ce contrôle est de droit lorsqu'il aura été demandé par l'intéressé.

Les sanctions prévues au cinquième alinéa du paragraphe I de l'article L. premier sont un emprisonnement de six mois à deux ans et une amende de 2 000 à 30 000 francs ou l'une de ces deux peines seulement.

La réforme institue un **contrôle préventif de l'alcoolémie des conducteurs de véhicules en l'absence d'infraction préalable ou d'accident.** Un certain nombre de pays disposent d'une législation semblable : les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la Belgique et l'Australie notamment.

Selon le nouveau texte, les vérifications pourraient être effectuées par les officiers de police judiciaire soit, comme c'est le cas actuellement, sur instruction du Procureur de la République, soit à

leur initiative. Sur l'ordre et sous la responsabilité des officiers de police judiciaire, les agents de police judiciaire pourraient aussi procéder aux contrôles.

La première phase du contrôle consiste dans un dépistage de l'impregnation alcoolique de l'air expiré c'est-à-dire un «alcootest».

Tirant la conséquence du développement du parc d'éthylomètres à la disposition des services de police et des brigades de gendarmerie, la réforme prévoit qu'en cas de présomption de l'existence d'un état alcoolique, c'est au moyen de l'éthylomètre que les officiers ou agents de police judiciaire procéderont aux vérifications dans les conditions prévues par les troisième et quatrième alinéas du paragraphe I de l'article premier du code de la route, c'est-à-dire pour l'essentiel avec la garantie d'un éventuel second contrôle après vérification du bon fonctionnement de l'appareil.

Les dispositions actuelles prévoient la faculté pour les services de police ou de gendarmerie de faire procéder à des prises de sang. Cela ne sera plus le cas après la réforme.

Selon les informations communiquées au rapporteur de l'Assemblée nationale, la Gendarmerie devrait disposer dans les prochains mois de 2 650 éthylomètres. Il resterait donc 1 000 brigades à équiper de ces appareils puisqu'il existe sur notre territoire 3 650 brigades de gendarmerie. L'équipement des services de police serait quant à lui et selon les autorités concernées, achevé.

Le texte proposé pour le troisième alinéa du nouvel article L. 3 dispose qu'en cas d'impossibilité de subir le contrôle par l'air expiré **-cette possibilité devant résulter d'une incapacité physique attestée par un médecin requis-**, les officiers ou agents de police judiciaire feront procéder à la prise de sang visée aux troisième et quatrième alinéas du paragraphe I de l'article premier.

Le dernier alinéa du texte proposé punit enfin des peines prévues au premier alinéa du paragraphe I de l'article L. premier, toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le présent article.

Ces sanctions seraient donc applicables aux personnes qui refuseraient de se soumettre tant aux épreuves de dépistage qu'aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique. Le texte actuel prévoit qu'en cas de refus de subir les épreuves de dépistage, la personne contrôlée est en quelque sorte contrainte de se soumettre à la prise de sang ou au contrôle par l'air expiré.

Ces dispositions étaient donc d'application délicate. Les auteurs de la réforme ont donc préféré unifier le régime de répression à l'encontre de tous ceux qui refusent de se soumettre aux diverses vérifications de l'état alcoolique.

L'Assemblée nationale a adopté cet article sans modification.

Votre commission a aussi adopté cet article en regrettant néanmoins que le Procureur de la République et l'officier de police judiciaire soient ainsi placés -au regard, en tout cas, de la compétence concernée- sur le même plan. Par ailleurs, elle a souhaité que le Gouvernement précise, par voie réglementaire, les conditions dans lesquelles l'officier de police judiciaire exerce son contrôle sur l'agent de police judiciaire (la commission s'est même demandée s'il ne conviendrait pas que ces fonctionnaires soient alors au nombre de deux) qui procède au dépistage préventif.

Article 2

Immobilisation et mise en fourrière des véhicules à deux roues à moteur dont le conducteur circule sans casque

Au Titre III du Code de la route relatif aux infractions aux règles concernant les véhicules eux-mêmes et leur équipement, la loi n° 85-1407 du 30 décembre 1985 a abrogé à compter du 1er octobre 1986 l'article L. 8. Les auteurs du projet de loi proposent de rétablir dans ce Titre l'article L. 8 dans une rédaction aux termes de laquelle le véhicule à deux roues à moteur dont le conducteur circule sans être coiffé d'un casque ou muni des équipements obligatoires destinés à garantir sa sécurité, pourra être immobilisé.

Le texte initial édictait que les règles prévues par les articles L. 25-1 et L. 25-3 à L. 25-7 relatifs à la mise en fourrière de certains véhicules étaient applicables.

La commission des Lois de l'Assemblée nationale a fait observer que l'article L. 25-7 renvoie lui-même à une disposition réglementaire, l'article R. 284 du code de la route, qui pose le principe selon lequel l'immobilisation peut être transformée en mise à la fourrière par l'officier de police judiciaire lorsque le conducteur n'a pas justifié de la cessation de l'infraction dans un délai de 48 heures. Elle a jugé souhaitable de préciser dans la loi elle-même que dans le cas visé au nouvel article L. 8, l'officier de police judiciaire pourra transformer l'immobilisation en une mise en fourrière si l'intéressé

n'a pas justifié de la cessation de l'infraction –c'est-à-dire l'absence du port du casque punie par l'article R. 233 du code de la route– dans un délai de 48 heures.

L'Assemblée nationale a suivi sur ce point sa commission des Lois.

La commission s'est longuement interrogée sur l'**organisation** de l'immobilisation prévue par le texte proposé pour l'article L.8. En effet, la disposition proposée se borne à renvoyer aux articles du Code de la route qui concernent l'immobilisation et la mise en fourrière des véhicules automobiles. Qu'en sera-t-il s'agissant des véhicules à deux roues ? L'immobilisation s'effectuera-t-elle sur place ? Le véhicule sera-t-il conduit au commissariat de police ou à la brigade de gendarmerie ? D'autre part, la commission s'est demandée si l'ensemble des agents de police judiciaire (c'est-à-dire, en fait, tous les gardiens de la paix de la police nationale comptant deux ans de service effectif dans les formations en tenue) seront habilités à procéder à ces immobilisations. Elle souhaiterait obtenir du Gouvernement des précisions à cet égard.

Par ailleurs, votre commission n'a pas jugé utile de maintenir dans ce texte la référence aux «équipements obligatoires destinés à garantir la sécurité» du conducteur du véhicule à deux roues. En effet, à l'heure actuelle aucun équipement obligatoire autre que le casque n'est requis pour la protection du conducteur. Le texte proposé «anticipe» donc en quelque sorte sur de nouvelles mesures dont le Parlement n'a pas connaissance.

Dans ces conditions, il vous sera proposé, **par amendement**, de supprimer dans le texte proposé pour l'article L. 8 les mots «ou muni des équipements obligatoires destinés à garantir sa propre sécurité».

Article 3

Obligation pour le propriétaire d'un véhicule de fournir à tout acquéreur un certificat attestant l'absence d'opposition au transfert du certificat d'immatriculation

L'article 3 du projet de loi rétablit au Titre VI du Livre II du code de la route un article L. 28 aux termes duquel, préalablement à la vente d'un véhicule d'occasion, tout propriétaire sera tenu de remettre à l'acquéreur un certificat établi depuis moins de deux mois par la préfecture du département d'immatriculation et attestant qu'il

n'a pas été fait opposition au transfert du certificat d'immatriculation dudit véhicule en application des dispositions législatives en vigueur.

La réforme proposée permet de combler une lacune du dispositif de l'article L. 27-4 du code de la route. Aux termes de celui-ci en effet lorsqu'une amende forfaitaire majorée a été émise et que le comptable du Trésor constate que le contrevenant n'habite plus à l'adresse enregistrée au fichier d'immatriculation des véhicules, il peut demander au procureur de la République de faire opposition à la préfecture d'immatriculation à tout transfert de la carte grise. Cette opposition suspend la prescription de la peine. Elle est levée par le versement de l'amende forfaitaire majorée. Le procureur de la République lève encore l'opposition lorsque l'intéressé a formé une réclamation dans les conditions prévues par l'article 530 du code de procédure pénale et quand il justifie avoir déclaré sa nouvelle adresse au service d'immatriculation des véhicules.

La mesure nouvelle tend donc à protéger l'acheteur d'un véhicule d'occasion contre un vendeur indélicat qui n'a pas réglé ses amendes et n'a pas déclaré sa nouvelle adresse (ou son adresse réelle) au service d'immatriculation des véhicules en échappant, ce faisant, aux poursuites engagées par les services chargés du recouvrement des amendes.

Si l'intérêt de la réforme n'est pas nié, il n'en demeure pas moins qu'elle représentera pour les services concernés, c'est-à-dire les services préfectoraux, une importante charge supplémentaire.

Aussi l'Assemblée nationale, suivant en cela la proposition de sa commission, a décidé de fixer un délai pour l'application des dispositions de l'article 3.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 4

L'article 4 du projet initial tendait à améliorer la sécurité maritime à la suite de la mise sur le marché des nouveaux appareils nautiques communément dénommés «scooters des mers».

Le dispositif a été repris intégralement par l'article 11 de la loi n° 90-602 du 12 juillet 1990 relative à la protection des personnes contre les discriminations en raison de leur état de santé ou de leur handicap. En conséquence, l'Assemblée nationale a supprimé l'article 4. Elle a, d'autre part et par voie de conséquence, amendé

l'intitulé du projet de loi initial qui était : «projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière et maritime».

Article 4 bis

Entrée en vigueur des dispositions de l'article 3

Ainsi que nous l'avons vu plus haut, l'institution du certificat attestant l'absence d'opposition au transfert de la carte grise implique que des moyens nouveaux soient mis à la disposition des services préfectoraux. Un délai est donc nécessaire à la mise en oeuvre de la réforme. Pour ces raisons, l'Assemblée nationale a adopté un article 4 bis aux termes duquel les dispositions de l'article 3 de la loi entreront en vigueur à une date qui sera fixée par un décret en Conseil d'Etat et ne pourra être postérieure au 1er janvier 1992.

La commission a adopté cet article sans modification.

*

* *

Sous le bénéfice de ces observations et sous réserve de l'amendement qu'elle présente à l'article 2, votre commission vous propose d'adopter le présent projet de loi.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
Code de la route	<p>Intitulé du projet de loi :</p> <p>Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière et maritime.</p> <p>Article premier</p> <p>L'article L. 3 du code de la route est ainsi rédigé :</p>	<p>Intitulé du projet de loi :</p> <p>Projet de loi portant... ...routière</p> <p>Article premier</p> <p>Sans modification</p>	<p>Intitulé du projet de loi :</p> <p>Sans modification</p> <p>Article premier</p> <p>Sans modification</p>
<p><i>Art. L. 3.</i> - 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.</p>	<p><i>Art. L. 3.</i> - Les officiers de police judiciaire, soit sur instruction du procureur de la République soit à leur initiative, et, sur l'ordre et sous la responsabilité des officiers de police judiciaire, les agents de police judiciaire peuvent, même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident, soumettre toute personne qui conduit un véhicule à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré.</p>		
<p>Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique ou en cas de refus de subir ces épreuves, les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire feront procéder aux</p>	<p>•Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique, les officiers ou agents de police judiciaire feront procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique au moyen de</p>		

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions de la
Commission**

vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique dans les conditions prévues aux troisième et quatrième alinéas du I de l'article L. premier et sous les sanctions prévues au cinquième alinéa dudit I.

l'appareil permettant de déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, mentionné aux troisième et quatrième alinéas du paragraphe I de l'article L. premier et dans les conditions prévues par ces dispositions

« En cas d'impossibilité de subir ces épreuves résultant d'une incapacité physique attestée par le médecin requis, les officiers ou agents de police judiciaire feront procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, dans les conditions prévues par les mêmes alinéas.

« Toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le présent article sera punie des peines prévues au premier alinéa du paragraphe I de l'article L. premier. »

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
	Art. 2	Art. 2	Art. 2
	Il est rétabli dans le titre III du livre II du code de la route, un article L. 8 ainsi rédigé :	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
	«Art. L. 8. - Le véhicule à deux roues à moteur dont le conducteur circule sans être coiffé d'un casque <i>ou muni des équipements obligatoires destinés à garantir sa propre sécurité</i> peut être immobilisé et mis en fourrière dans les conditions prévues par les articles L. 25-1 et L. 25-3 à L. 25-7.»	«Art. L. 8. - ...	«Art. L. 8. - ...
		...immobilisé.	...immobilisé.
		«Lorsque le conducteur du véhicule n'a pas justifié de la cessation de l'infraction dans un délai de quarante-huit heures, l'officier de police judiciaire peut transformer l'immobilisation en une mise en fourrière.	Alinéa sans modification
		«Les dispositions du présent article sont mises en application dans les conditions prévues par les articles L. 25-1 et L. 25-3 à L. 25-7.»	Alinéa sans modification
	Art. 3	Art. 3	Art. 3
	Il est rétabli dans le titre VI du livre II du code de la route, un article L. 28 ainsi rédigé :	Sans modification	Sans modification
	«Art. L. 28. - Préalablement à la vente d'un véhicule d'occasion, le propriétaire est tenu de remettre à		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
cf. article 11 de la loi n° 90-602 du 12 juillet 1990 relative à la protection des personnes contre les discriminations en raison de leur état de santé ou de leur handicap.	l'acquéreur un certificat établi depuis moins de deux mois par la préfecture du département d'immatriculation et attestant qu'il n'a pas été fait opposition au transfert du certificat d'immatriculation dudit véhicule en application des dispositions législatives en vigueur »	Art 4	Art. 4
Loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution	Art. 4	Art 4	Art. 4
Art. 2.- Sont considérés comme :			
1° Navires, sous réserve d'autres définitions données par les conventions internationales dont la liste est fixée à l'article 6, tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-			

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions de la
Commission**

marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage ;

I. - Au 1° de l'article 2 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, les mots : « à l'exclusion des engins de plage » sont remplacés par les mots : « à l'exclusion des engins de plage non motorisés ».

Supprimé.

Maintien de la suppression.

Art. 3 - La délivrance, le renouvellement et la validation des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution sont subordonnés à des visites du navire effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

II. - Il est inséré après le deuxième alinéa de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1983 précitée un nouvel alinéa ainsi rédigé :

Au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage, les personnes embarquées ou le milieu marin et ses intérêts connexes, tels que définis par la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, son départ peut être interdit ou ajourné après visite.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions de la
Commission**

«Peuvent également faire l'objet de cette interdiction de départ les navires qui sont mus à titre principal par un moteur et qui ne sont pas soumis à l'obligation de délivrance de titres de sécurité lorsqu'ils ne sont pas en conformité avec les règles de sécurité qui leur sont applicables ou que l'équipage ne possède pas la qualification requise pour les conduire »

III. — Il est inséré dans la loi du 5 juillet 1983 précitée un article 7-1 ainsi rédigé :

«Art. 7-1. — Sera puni d'une amende de 1 000 francs à 100 000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement l'armateur ou le propriétaire qui fait naviguer un navire visé au troisième alinéa de l'article 3 ou le capitaine d'un tel navire qui navigue en violation de l'interdiction de départ prévue au deuxième alinéa du même article »

Article 4 bis (nouveau)

Les dispositions de l'article 3 de la présente loi entreront en vigueur à une date qui sera fixée par un décret en Conseil d'Etat et ne pourra être postérieure au 1^{er} janvier 1992

Article 4 bis

Sans modification