

N° 331

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 avril 2009

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi de M. Nicolas ABOUT tendant à **assurer une plus grande équité dans notre politique de sécurité routière, notamment en matière de retrait des points du permis de conduire,***

Par Mme Catherine TROENDLE,

Sénateur

---

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Jacques Hyst, *président* ; M. Nicolas Alfonsi, Mme Nicole Borvo Cohen-Seat, MM. Patrice Gélard, Jean-René Lecerf, Jean-Claude Peyronnet, Jean-Pierre Sueur, Mme Catherine Troendle, M. François Zocchetto, *vice-présidents* ; MM. Laurent Bêteille, Christian Cointat, Charles Gautier, Jacques Mahéas, *secrétaires* ; M. Alain Anziani, Mmes Éliane Assassi, Nicole Bonnefoy, Alima Boumediene-Thiery, MM. Elie Brun, François-Noël Buffet, Pierre-Yves Collombat, Jean-Patrick Courtois, Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, M. Yves Détraigne, Mme Anne-Marie Escoffier, MM. Pierre Fauchon, Louis-Constant Fleming, Gaston Flosse, Christophe-André Frassa, Bernard Frimat, René Garrec, Jean-Claude Gaudin, Mmes Jacqueline Gourault, Virginie Klès, MM. Antoine Lefèvre, Dominique de Legge, Mme Josiane Mathon-Poinat, MM. Jacques Mézard, Jean-Pierre Michel, François Pillet, Hugues Portelli, Roland Povinelli, Bernard Saugey, Simon Sutour, Richard Tuheiva, Alex Türk, Jean-Pierre Vial, Jean-Paul Virapoullé, Richard Yung.

**Voir le(s) numéro(s) :**

**Sénat : 378 (2007-2008)**



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION</b> .....	5
<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	7
<b>I. LE PERMIS À POINTS AU CŒUR DU SUCCÈS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE</b> .....	8
A. DES OBJECTIFS TOUJOURS AMBITIEUX APRÈS PLUSIEURS ANNÉES DE BAISSE CONTINUE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE .....	8
B. LE PERMIS À POINTS, UN OUTIL RÉPRESSIF ET PRÉVENTIF ESSENTIEL.....	8
1. <i>Le permis à points : un outil pédagogique et préventif avant tout</i> .....	9
2. <i>Agir sur le comportement de tous les conducteurs</i> .....	9
C. L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EST-ELLE MENACÉE ?.....	10
<b>II. LA PROPOSITION DE LOI ET LA POSITION DE VOTRE COMMISSION DES LOIS</b> .....	13
A. LA PROPOSITION DE LOI : LE REFUS D'ASSIMILER LES AUTEURS DE PETITES INFRACTIONS ROUTIÈRES À DES DÉLINQUANTS .....	13
1. <i>Supprimer les retraits de points en cas d'excès de vitesse de moins de 5 km/h</i> .....	13
2. <i>Supprimer les retraits de points en cas de non port de la ceinture de sécurité</i> .....	14
3. <i>Diminuer les vitesses maximales autorisées la nuit</i> .....	14
4. <i>Mieux lutter contre la conduite sans assurance</i> .....	14
B. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION DES LOIS : DES PROPOSITIONS QUI N'APPARAISSENT PAS NÉCESSAIRES... ..	15
1. <i>La suppression du retrait de points pour les excès de vitesse de moins de 5 km/h : un     mauvais signal</i> .....	15
2. <i>Les autres dispositions</i> .....	19
C. ... MAIS QUI SOULÈVENT À JUSTE TITRE LA QUESTION DE L'ÉGALITÉ DEVANT LA LOI ET DES LIMITES DE LA RÉPRESSION .....	19
1. <i>Rendre la route plus claire et cohérente</i> .....	19
2. <i>Anéantir les soupçons de politique du chiffre</i> .....	20
3. <i>Les dérives d'un contentieux inéquitable</i> .....	21
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	23
• <i>Article premier</i> (art. L. 223-9 [nouveau] du code de la route) <b>Suppression du retrait de points en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 5 km/h</b> .....	23
• <i>Article 2</i> (art. L. 412-3 [nouveau] du code de la route) <b>Suppression du retrait de points en cas de non-port de la ceinture de sécurité par le conducteur</b> .....	26
• <i>Article 3</i> (art. L. 413-6 [nouveau] du code de la route) <b>Alignement des vitesses maximales de nuit sur les vitesses maximales par temps de pluie</b> .....	28
• <i>Article 4</i> (art. L. 324-2 du code de la route) <b>Retrait de points en cas de conduite d'un véhicule non assuré</b> .....	30
• <i>Article 5</i> (art. L. 324-2 du code de la route) <b>Création d'une peine complémentaire de vente du véhicule non assuré au profit du Fonds de garantie des assurances obligatoires</b> .....	31

• <i>Article 6</i> (art. L. 211-1 du code des assurances) <b>Assurance du véhicule jusqu'à l'échéance du contrat en cas d'invalidation du permis</b> .....	33
• <i>Article 7</i> (art. L. 211-7 bis [nouveau] du code des assurances) <b>Obligation pour l'assuré de fournir à l'assureur un certification de détention du permis de conduire</b> .....	35
<b>EXAMEN EN COMMISSION MERCREDI 8 AVRIL 2009</b> .....	37
<b>AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION</b> .....	43
<b>ANNEXE - LISTE DES PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR</b> .....	45
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	47

## LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

Après avoir entendu Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, le mardi 31 mars 2009, la commission des lois, réunie le mercredi 8 avril 2009 sous la présidence de M. Jean-Jacques Hyest, président, a examiné, sur le rapport de Mme Catherine Troendle, la proposition de loi n° 378 rectifié bis (2007-2008) tendant à assurer une plus grande équité dans notre politique de sécurité routière, notamment en matière de retrait des points du permis de conduire, présentée par M. Nicolas About.

**Mme Catherine Troendle, rapporteur**, a rappelé les succès obtenus depuis 2002 en matière de sécurité routière. Elle a souligné que le permis à points était l'un des principaux leviers de cette politique et qu'il convenait d'agir avec la plus grande prudence avant d'en modifier les règles. Elle a également appelé l'attention sur le fait que pour la première fois en 2008, le nombre total de points retirés a baissé tandis que le nombre de points récupérés par les titulaires du permis a augmenté très fortement. Les aménagements apportés au permis à points depuis 2006 commencent à en corriger les excès sans affaiblir ses vertus pédagogiques et préventives.

En conséquence, la commission des lois n'a pas adopté la proposition de loi. Elle a en particulier souhaité ne pas retenir les articles tendant à supprimer le retrait de points en cas :

- d'excès de vitesse de moins de 5 km/h ;
- de non-port de la ceinture de sécurité.

Ces propositions seraient un mauvais signal envoyé à tous les conducteurs, au moment où les comportements évoluent durablement sur nos routes.

En revanche, la commission a déploré les incohérences de la signalisation routière, en particulier les variations de vitesse maximale multiples, soudaines et erratiques qui rendent difficile la connaissance de la vitesse autorisée et donnent le sentiment aux usagers de la route d'avoir été piégés

**La commission n'a pas établi de texte. En conséquence, en application de l'article 42 de la Constitution, la discussion en séance publique portera sur le texte de la proposition de loi.**



Mesdames, Messieurs,

La commission des lois a été saisie au fond de la proposition de loi n° 378 rectifié bis (2007-2008) tendant à assurer une plus grande équité dans notre politique de sécurité routière, notamment en matière de retrait des points du permis de conduire, présentée par notre collègue Nicolas About. Déposé le 10 juin 2008, ce texte tend en particulier à supprimer le retrait de points en cas d'excès de vitesse de moins de 5 km/h.

Votre rapporteur a procédé à de très nombreuses auditions ouvertes à ses collègues de la commission des lois et a souhaité entendre tous les points de vue. La sécurité routière intéresse chacun de nos concitoyens et a impact quotidien sur leur vie. Elle demeure depuis 2002 l'une des priorités des gouvernements successifs

Au préalable, il convient de souligner que la politique de sécurité routière est une matière extrêmement sensible. L'expérience montre que dans ce domaine plus qu'ailleurs, une mesure annoncée commence à produire des effets avant même qu'elle soit devenue effective. C'est donc avec la plus grande prudence que votre rapporteur s'est attaché à examiner cette proposition de loi.

Ce texte a le mérite important de nous forcer à nous interroger sur l'acceptabilité de la politique menée depuis 2002. Répressive, cette politique a mis fin au sentiment d'impunité de nombreux conducteurs. La faible probabilité d'être contrôlé en était la cause principale. Depuis, la quasi-certitude d'être sanctionné et le rôle du permis à points ont provoqué une rupture dans le comportement des usagers.

Cette sévérité nouvelle s'est traduite par une hausse très importante des permis invalidés pour défaut de points, avec les conséquences professionnelles imaginables lorsque le permis est un outil de travail indispensable.

Faut-il pour autant prendre le risque de remettre en cause les succès obtenus depuis 2002 en assouplissant à nouveau les règles de retrait de points ? Les solutions avancées par la proposition de loi résoudre-t-elles les problèmes soulevés ?

En réalité, il semble prématuré de modifier les équilibres du permis à points au moment où les aménagements apportés à ce permis en 2006 et 2007 commencent à corriger les excès répressifs sans affaiblir les vertus pédagogiques du système.

## **I. LE PERMIS À POINTS AU CŒUR DU SUCCÈS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

### ***A. DES OBJECTIFS TOUJOURS AMBITIEUX APRÈS PLUSIEURS ANNÉES DE BAISSÉ CONTINUE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE***

Selon le Général Hervé Renaud, sous-directeur de la sécurité publique et de la sécurité routière au ministère de la défense, entre 2002 et 2008, les progrès de la sécurité routière ont permis d'épargner 12.741 vies et 157.000 blessés. Cela correspond à une baisse de 44 % du nombre de tués.

Cette accélération de la baisse s'inscrit dans une tendance de long terme depuis le pic de 1972. Cette année là, plus de 16.000 personnes avaient perdu la vie sur les routes. Sur longue période entre 1975 et 2001, la baisse moyenne annuelle du nombre des tués ressort à 2,3 %. Entre 1987 et 2001, on peut observer un ralentissement de la baisse puisqu'entre ces deux dates, le nombre de tués passe de 9.855 à 7.720 seulement.

L'année 2002 marque donc un net infléchissement avec une baisse de 6,2 % du nombre de tués, suivie en 2003 d'une baisse de 20,9 %, de 8,7 % en 2004, de 4,9 % en 2005, de 11,5 % en 2006, de 1,9 % en 2007 et de 7,5 % en 2008.

Ces progrès rapides ont rapproché la France du peloton de tête des pays européens. Mais il ne s'agit que d'une étape. Le président de la République a fixé un objectif ambitieux de moins de 3.000 morts en 2012 contre 4.620 en 2007 et 4.274 en 2008.

Pour atteindre cet objectif, l'effort devra porter particulièrement sur l'alcool au volant (29 % des tués) ainsi que sur la surmortalité des 18-24 ans et des conducteurs de deux-roues.

Enfin, un dernier indice du succès de cette politique est son approbation par une majorité de Français. Selon un sondage<sup>1</sup>, 67 % des Français se sentent davantage en sécurité sur les routes en 2008 contre 57 % en 2006.

### ***B. LE PERMIS À POINTS, UN OUTIL RÉPRESSIF ET PRÉVENTIF ESSENTIEL***

Les excellents résultats obtenus ces dernières années en matière de sécurité routière sont le fruit d'une stratégie globale. Une multitude de facteurs y a contribué : la conception des véhicules, l'amélioration du réseau routier, la prévention...

Toutefois, la rupture de 2002 ne peut véritablement s'expliquer que par le renforcement de la répression des infractions routières. Les autres

---

<sup>1</sup> Baromètre AXA Prévention.



facteurs précités ont certes leur part dans la baisse tendancielle observée depuis 30 ans. Mais aucune révolution technologique ou de quelque autre nature n'a pu démultiplier soudainement leur impact sur la sécurité routière.

Comme l'a rappelé Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de l'intérieur, des collectivités territoriales et de l'outre-mer, lors de son audition par la commission, la responsabilisation des conducteurs afin d'infléchir durablement leur comportement est au cœur de la stratégie suivie depuis 2003.

Le permis à points, combiné avec le déploiement du système de contrôle-sanction automatisé, en est le principal levier.

### **1. Le permis à points : un outil pédagogique et préventif avant tout**

Instauré par la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 et entré en application le 1<sup>er</sup> juillet 1992, le permis à points est devenu le principal instrument de la politique de sécurité routière. Jamais remis en cause par les gouvernements successifs, il permet de développer à côté d'une action pénale classique, répressive par nature, une démarche pédagogique et préventive.

Le dispositif est désormais bien connu. Le permis est affecté d'un nombre initial de points, égal à six pour les conducteurs novices et à douze pour les titulaires d'un permis de conduire depuis trois ans.

En cas de commission de certains délits ou contraventions, un nombre variable de points compris entre un et six est retiré du solde de points. Le barème de points pour chaque infraction est fonction de la dangerosité de ce comportement pour la sécurité routière. Si le solde de points est nul, le permis perd sa validité et son titulaire doit le restituer au préfet.

Il n'y a donc pas à proprement parler de sanction tant que le solde de points n'est pas égal à zéro. Le but est de responsabiliser de façon mesurée et progressive le comportement des conducteurs qui transgressent les règles de la route à plusieurs reprises. L'invalidité du permis ne sanctionne jamais une seule infraction, mais une répétition d'infractions plus ou moins graves commises dans un laps de temps relativement court.

La perte de points constitue une alerte qui doit amener le conducteur à prendre conscience de la nécessité d'une conduite raisonnable.

### **2. Agir sur le comportement de tous les conducteurs**

L'efficacité du permis à points associé aux contrôles radars automatisés a été de toucher l'ensemble des conducteurs, et non uniquement les conducteurs les plus dangereux.

Avant 2002, l'accent avait été mis sur la lutte contre les grands excès de vitesse et, de manière générale, les infractions les plus graves commises par

des « chauffards ». Cette stratégie légitime n'a toutefois pas produit les résultats escomptés.

Sans relâcher la pression sur ces infractions, la stratégie développée depuis 2002 a consisté à sanctionner toutes les infractions, y compris les moins graves, afin de provoquer un changement de comportement chez l'ensemble des conducteurs. Selon Mme Michèle Merli, déléguée interministérielle à la sécurité routière, la plupart des accidents ne sont pas la conséquence d'une infraction grave, mais de l'effet conjugué de petites infractions dans des circonstances particulières (sol mouillé, trafic dense...).

En 2002, la vitesse était la première cause de mortalité sur les routes. L'action s'est donc portée spécialement sur ces infractions.

Le déploiement de plus de 2.300 radars sur le territoire national a fait que chaque conducteur avait une forte probabilité d'être contrôlé s'il ne respectait pas les limitations de vitesse. En 2007, la contravention à la vitesse est devenue la première contravention constatée, devant le stationnement<sup>1</sup>, avec près de neuf millions d'infractions. Les excès de vitesse représentent désormais 80 % des infractions entraînant un retrait de points, soit une augmentation de 39 % entre 2006 et 2007.

Cette répression renforcée a produit immédiatement des effets. Entre 2002 et 2007, la vitesse moyenne de jour a baissé de 8 km/h environ, passant de 89,5 km/h à 81,6 km/h tous réseaux confondus. Ces chiffres corroborent l'hypothèse communément admise par les experts qui évaluent à 4 % la baisse du nombre de tués pour chaque baisse d'1 km/h de la vitesse moyenne.

### ***C. L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EST-ELLE MENACÉE ?***

La multiplication des contrôles et la sévérité des sanctions pénales ou administratives ne sont tolérables par les usagers de la route, c'est-à-dire la quasi-totalité de la population, qu'à une double condition :

- assurer l'égalité de traitement des conducteurs ;
- préserver les vertus pédagogiques et préventives du permis à points.

La nature du permis à points fait que la première condition est satisfaite puisqu'à la différence de l'amende qui pèsera moins sur les plus aisés, le retrait de points et sa sanction finale -l'invalidité du permis- sont beaucoup moins discriminants socialement.

La seconde condition est en revanche plus délicate à respecter. Or, l'utilité du permis à points est précisément d'inciter les conducteurs à tout faire pour ne pas perdre la totalité de leurs points.

---

<sup>1</sup> Le stationnement n'est sanctionné d'aucun retrait de points.

A cette fin, le permis à points ne doit pas être perçu comme un compte à rebours implacable se terminant inexorablement, à plus ou moins brève échéance, par la perte de la totalité des points.

La loi s'efforce par conséquent à trouver un « *subtil équilibre entre le bâton et la carotte* ».

L'article L. 223-6 du code de la route définit les différents modes de récupération des points.

En premier lieu, l'intégralité du solde de points est reconstituée **en l'absence d'infraction** ayant donné lieu à retrait de points pendant trois ans à compter de la date du dernier retrait de points. En 2008, 1,7 millions de conducteurs ont ainsi récupéré l'intégralité de leurs points.

En deuxième lieu, les points retirés du fait de contraventions passibles d'une amende forfaitaire (les moins graves) sont réattribués au titulaire du permis à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la date de ce retrait de points. Ce mode de récupération de points joue assez peu. En 2008, 2.900 titulaires d'un permis de conduire en ont bénéficié.

En troisième lieu, chaque titulaire du permis de conduire peut suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière. D'une durée minimale de seize heures sur deux jours, cette formation payante (environ 200 euros) permet de récupérer quatre points. Une nouvelle reconstitution de points n'est pas possible avant un délai de deux ans. Les auditions de votre rapporteur indiquent que la qualité de ces stages s'est nettement améliorée et que de nombreux conducteurs prennent ainsi conscience qu'aucune infraction n'est réellement anodine.

Toutefois, à la suite du déploiement des contrôles radars automatisés et du durcissement de la législation, on a logiquement observé une hausse quasi-exponentielle du nombre de retraits de points et des permis invalidés. Les pouvoirs publics se sont donc interrogés sur la manière, une fois passé le délai d'apprentissage par les titulaires du permis des nouvelles règles du jeu, de maintenir un équilibre entre la répression et la prévention sans donner le sentiment de revenir en arrière. La raison d'être du permis à points n'est pas d'invalider le maximum de permis possible mais d'inciter les conducteurs à respecter les règles, quitte à les y encourager en leur rendant des points.

Le comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 8 novembre 2006 a annoncé une série de mesures inspirée directement du rapport établi par M. Jean Aribaud, préfet, et que votre rapporteur a rencontré.

Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2007, chaque titulaire du permis de conduire peut accéder au site « Télépunts » pour connaître son solde de points. Il y trouve les informations relatives à la récupération des points. Il peut être ainsi redirigé à partir de ce site vers la liste des organismes agréés pour dispenser les stages de sensibilisation à la sécurité routière précités.

En outre, depuis le 1<sup>er</sup> mars 2007, tout conducteur dont le solde de points est égal ou inférieur à six, reçoit un courrier recommandé avec accusé de réception l'informant de cet état, avec indication de la possibilité de suivre un stage.

D'autres recommandations de ce rapport ont eu des traductions législatives, en particulier dans la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance.

La première concernait le **permis probatoire** attribué au conducteur novice. Ce conducteur dispose, à la date d'obtention ou de ré-obtention de son permis, d'un capital de six points. Ce n'était qu'à l'issue du délai probatoire (trois ans à compter de l'obtention du titre, réduit à deux ans en cas de suivi d'un apprentissage anticipé de la conduite) et si aucun retrait de points n'était intervenu pendant ce délai, que le permis de conduire était affecté du nombre maximal de douze points. Depuis la loi du 5 mars 2007, les conducteurs novices passent progressivement de six à douze points en trois ans, à raison de deux points par an.

En deuxième lieu, **les délais permettant de recouvrer un permis invalidé ont été raccourcis.**

Avant la loi du 5 mars 2007, le titulaire du permis invalidé ne pouvait **solliciter** un nouveau permis avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de remise de son permis au préfet.

Aucune démarche ne pouvait être entreprise en vue de recouvrer son permis avant le terme du délai de six mois, à savoir : inscription, tests psychotechniques, visite médicale, épreuve théorique générale, et, le cas échéant, épreuve de conduite.

En pratique, un délai minimum supplémentaire de quatre à sept mois était nécessaire pour accomplir ces différentes formalités.

La loi du 5 mars 2007 a réduit ce laps de temps en disposant que le titulaire du permis peut **obtenir** un nouveau permis dès six mois. Les démarches précitées peuvent désormais être effectuées dès la remise du permis de conduire en préfecture et le candidat peut obtenir un nouveau permis six mois francs après la restitution de son précédent titre.

Incidentement, votre rapporteur insiste sur le fait que l'article R. 224-20 du code de la route prévoit que la très grande majorité des conducteurs ayant vu leur permis de conduire invalidé pour solde nul de points peuvent obtenir un nouveau permis de conduire **en ne subissant que l'épreuve théorique (le code)** et en étant dispensés des épreuves pratiques (la conduite).

En dernier lieu, la principale mesure dite « **un point-un an** » permet de récupérer automatiquement un point au bout d'un an, au lieu de trois ans auparavant, si aucune infraction ayant donné lieu à retrait de points n'a été commise durant cette période.

En pratique, seuls les excès de vitesse de moins de 20 km/h ou les chevauchements de ligne continue n'entraînent le retrait que d'un seul point.

## II. LA PROPOSITION DE LOI ET LA POSITION DE VOTRE COMMISSION DES LOIS

### *A. LA PROPOSITION DE LOI : LE REFUS D'ASSIMILER LES AUTEURS DE PETITES INFRACTIONS ROUTIÈRES À DES DÉLINQUANTS*

La proposition de loi tend à vouloir corriger les excès et les effets pervers du système de permis à points et à réorienter la politique de sécurité routière vers des facteurs de risque insuffisamment pris en compte jusqu'à présent. Elle se compose de sept articles modifiant soit le code de la route, soit le code des assurances.

#### **1. Supprimer les retraits de points en cas d'excès de vitesse de moins de 5 km/h**

La principale disposition de cette proposition de loi figure à **l'article premier**, qui tend à supprimer le retrait de points en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 5 km/h. Cette disposition serait rétroactive, les points étant restitués aux contrevenants ayant acquitté l'amende forfaitaire.

En droit positif, **les plus petits excès de vitesse (moins de 20 km/h)** sont punis d'une amende et donnent lieu de plein droit **au retrait d'un point**.

La législation ne fait donc aucune distinction entre un excès de vitesse de 19 km/h et un d'1 km/h.

Le présent article introduirait donc une différenciation entre, d'une part, les excès de vitesse compris entre 1 km/h et 4 km/h et, d'autre part, ceux compris entre 5 et 19 km/h. Les premiers ne seraient plus sanctionnés que d'une amende.

Selon l'exposé des motifs, le retrait d'un point serait disproportionné par rapport au danger réel que représente cette infraction. Le cumul de plusieurs petits excès de vitesse peut en effet conduire à ce que le permis soit invalidé. Or, pour de nombreuses personnes, le permis de conduire est un outil de travail indispensable.

A petite cause grands effets, il faut ajouter une conséquence indirecte : ces retraits de points pour des infractions bénignes entraîneraient une hausse du nombre de conducteurs conduisant sans être assuré, le permis étant souvent invalidé sans que son titulaire en soit informé.

## **2. Supprimer les retraits de points en cas de non port de la ceinture de sécurité**

La proposition tend également à supprimer le retrait de points en cas de non port de la ceinture de sécurité par le conducteur (**article 2**).

Actuellement, l'article R. 412-1 du code de la route impose à tout conducteur ou passager le port de la ceinture de sécurité, sauf quelques exceptions limitativement énumérées. Le non port de la ceinture de sécurité est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, soit 135 euros s'agissant d'une amende forfaitaire, et donne lieu de plein droit à un retrait de trois points.

Seule l'amende demeurerait. En 2007, les non ports de la ceinture de sécurité et du casque ont représenté 3 % de la totalité des retraits de points.

Les arguments cités dans l'exposé des motifs sont les suivants :

- des verbalisations abusives par les forces de l'ordre ;
- l'inefficacité de la ceinture de sécurité à grande vitesse.

Cumulés à des retraits de points pour des excès de vitesse de moins de 5 km/h, le non port de la ceinture de sécurité aboutirait aux mêmes conséquences dramatiques sans commune mesure avec la dangerosité réelle de cette infraction pour la sécurité des autres usagers de la route.

## **3. Diminuer les vitesses maximales autorisées la nuit**

L'**article 3** de la proposition de loi tend à aligner la vitesse de nuit sur la vitesse « *par temps de pluie, autres précipitations ou de brouillard* ».

En effet, le code de la route ne fait aucune différence *a priori* entre la conduite de jour ou de nuit. Seules les conditions atmosphériques sont prises en compte (pluies, autres précipitations, brouillards...).

Cette proposition s'appuie sur le fait que 45 % des tués et 31 % des blessés sur la route le seraient la nuit, alors que le trafic pendant ces heures ne représente que 10 % du trafic total.

Simultanément, l'ONISR observe que les vitesses moyennes pratiquées la nuit ainsi que les taux de dépassement des vitesses maximales sont globalement supérieurs à ceux constatés de jour.

Ces résultats posent légitimement la question de la pertinence des vitesses autorisées de nuit.

## **4. Mieux lutter contre la conduite sans assurance**

Les articles 4 à 7 de la proposition de loi sont relatifs à la conduite sans assurance.

Ils complètent les sanctions encourues en cas de conduite sans être assuré en créant :

- un retrait de points (**article 4**) ;
- une peine complémentaire de vente du véhicule au profit du Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) (**article 5**).

Par ailleurs, afin de réduire les conséquences sociales d'un accident impliquant un conducteur non assuré à la suite de l'invalidation de son permis, **l'article 6** tend à ce que les contrats d'assurance responsabilité civile continuent à produire leurs effets jusqu'à l'échéance normale du contrat, lorsque l'assuré a perdu la totalité des points de son permis de conduire.

Enfin, de manière à supprimer le risque de voir des conducteurs titulaires d'un permis invalidé continuer à circuler en toute bonne foi faute d'avoir été dûment informés, **l'article 7** tend à instaurer l'obligation pour chaque assuré, lors de la conclusion ou du renouvellement d'un contrat d'assurance automobile, de fournir à l'assureur un certificat de détention du permis de conduire de moins d'un mois. Ce certificat serait délivré par la préfecture de son lieu de résidence.

#### ***B. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION DES LOIS : DES PROPOSITIONS QUI N'APPARAISSENT PAS NÉCESSAIRES...***

Les nombreuses auditions réalisées par votre rapporteur ont été globalement négatives pour chacune des dispositions de la proposition de loi. Seul l'article premier a suscité un accueil favorable de la part de l'Automobile Club, de la Fédération des motards en colère et du GIE avocats. Mais l'immense majorité des personnes entendues a mis en avant les répercussions de cette mesure sur l'ensemble de la politique menée depuis 7 ans.

#### **1. La suppression du retrait de points pour les excès de vitesse de moins de 5 km/h : un mauvais signal**

Votre commission est opposée à cette disposition, car elle pourrait se traduire directement par une hausse de l'accidentologie.

Comme il a été vu, les experts admettent communément qu'une baisse d'1 km/h de la vitesse moyenne se traduit par une baisse du nombre de tués de 4 %. Entre 2002 et 2007, la vitesse moyenne de jour a ainsi baissé de 8 km/h, tandis que le nombre de tués diminuait de 40 % et celui des blessés de 25 %.

Ce sont les changements d'ensemble des comportements sur la route qui permettent d'obtenir des progrès durables.

Or, en matière de répression des contraventions routières, l'expérience montre que l'amende est beaucoup moins dissuasive que le retrait de points. La suppression du retrait de points en cas d'excès de vitesse de

moins de 5 km/h pourrait dès lors être interprétée comme une quasi-dépénalisation. De fait, les vitesses maximales autorisées seraient relevées de 5 km/h.

Or, une différence de 5 km/h n'est pas anodine. Ajoutée à la marge technique, elle aurait pour effet que les excès de vitesse ne seraient sanctionnés d'un retrait de points qu'en cas de dépassement de 10 km/h. En ville, sur sol sec, un véhicule roulant à 60 km/h a besoin de neuf mètres supplémentaires pour s'arrêter rapidement par rapport à un véhicule circulant à 50 km/h. De même, un piéton renversé à 50 km/h a une petite chance de s'en sortir alors qu'à 60 km/h ses chances sont quasiment nulles.

Votre commission attire également l'attention sur la puissance de l'effet signal en matière de sécurité routière. Le moindre signe de relâchement ou de durcissement se traduit dans les semaines ou les mois suivants par une évolution du nombre de tués ou de blessés. En 2002 et 2003, la simple annonce d'un renforcement de la législation et de l'installation de radars automatisés a enclenché la séquence de baisse rapide des nombres de tués et de blessés sur nos routes. En sens inverse, l'annonce intempestive d'une pause dans l'installation des radars en 2005 s'est traduite dans les mois suivants par une hausse du nombre des tués.

Votre commission craint que l'adoption de l'article premier de la proposition ne produise des effets similaires.

**Mais surtout, cette disposition n'apparaît pas justifiée.**

Un premier argument avancé par la proposition de loi serait que de nombreux permis invalidés le seraient par une succession de petits excès de vitesse. Cette répression serait excessive compte tenu de la dangerosité réelle de ces dépassements, d'un côté, et des conséquences sociales et économiques d'un retrait de permis, d'autre part.

En réalité, le cas de figure évoqué est extrêmement marginal. Comme l'a rappelé Mme Michèle Alliot-Marie lors de son audition par votre commission, la proportion de permis invalidés à la suite d'infractions ne donnant lieu qu'à des retraits de un ou deux points est égale à 0,12 %, soit une centaine de personnes. Et 17 permis ont été invalidés consécutivement à douze retraits d'un point en 2008.

Selon le rapport de l'ONISR pour 2007, l'analyse des permis invalidés entre 2004 et 2006 fait apparaître que seulement 15 % des points retirés résultent d'infractions liées à la vitesse. Ce qui signifie qu'une proportion encore plus faible est due à des excès de vitesse de moins de 20 km/h –les dépassements supérieurs de la vitesse maximale autorisée entraînent des retraits de deux, trois, quatre ou six points-, et a fortiori de moins de 5 km/h.

Mme Michèle Merli, déléguée interministérielle à la sécurité routière, a indiqué que la moitié des permis invalidés l'étaient à la suite d'une infraction donnant lieu à un retrait de six points correspondant aux infractions les plus graves.



**Un deuxième argument avancé** serait que de nombreux conducteurs ne seraient pas conscients ou informés que leur permis a été invalidé, en particulier lorsque cette décision survient à la suite d'infractions bénignes qui ne sont pas de nature à créer une prise de conscience de la gravité des conséquences.

Si votre rapporteur conçoit que de nombreux retraits de points qui devraient être notifiés par lettre simple ne le sont pas<sup>1</sup>, en revanche, il est plus discutable d'imaginer que de nombreux conducteurs puissent ignorer que leur permis a perdu sa validité.

En cas de perte de la totalité des points, le titulaire se voit notifier cette situation ainsi que l'obligation de restituer son permis à la préfecture par lettre recommandée avec accusé de réception. Si l'adresse n'est pas la bonne, la lettre n'est pas notifiée et donc le permis continue d'être valide. La préfecture enclenche alors des recherches pour retrouver la bonne adresse. Le permis n'est invalidé qu'à compter de la notification. Ainsi, si l'on fait un stage entre la perte des derniers points et la notification, les points récupérés sont pris en compte.

Outre la notification par lettre recommandée, il faut rappeler l'existence du site « Télépoints », ainsi que l'envoi d'un avertissement lorsque le solde est égal ou inférieur à six points. Cet avertissement - 600.000 recommandés ont été envoyés en 2008- rappelle la possibilité de récupérer quatre points en suivant un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Pourtant, seulement 20 % des personnes ayant vu leur permis invalidé ont effectué au moins une fois ce stage.

**Un dernier argument** serait celui de la conduite sans permis ou sans assurance. En premier lieu, il faut rappeler que le fait de conduire sans permis ne signifie pas que le véhicule ne soit plus assuré. On peut assurer son véhicule même si l'on n'est pas titulaire du permis de conduire. Les dommages aux tiers restent pris en charge par l'assureur, et non par le FGAO qui n'intervient qu'en cas de défaut d'assurance ou de véhicule inconnu.

En second lieu, le nombre de conducteurs sans permis impliqués dans les accidents corporels est resté stable en 2006 et 2007 (1,8 %), bien en dessous du niveau de l'année 2002 (2,3 %).

Les chiffres parfois évoqués de un ou deux millions de conducteurs sans permis sont invérifiables. Le seul chiffre fiable est celui des infractions constatées. Entre 2003 et 2007, les condamnations pour conduite sans permis ont doublé (19.320 contre 40.795). Ces résultats ne sont pas nécessairement la conséquence de la hausse des permis invalidés.

---

<sup>1</sup> Toutefois, même en l'absence de notification par lettre simple, les contrevenants sont normalement informés au moment de la commission de l'infraction et de sa reconnaissance par le paiement de l'amende qu'un retrait de points suivra quelques semaines plus tard. L'ignorance complète en toute bonne foi est difficilement imaginable.

Les contrôles se sont renforcés et, selon M. Patrice Chazal, chef du service du fichier national des permis de conduire au ministère de l'intérieur, 90 % des personnes conduisant sans permis ne l'ont jamais obtenu.

En outre, même si dans certains cas les conséquences professionnelles et sociales peuvent être importantes, la perte de validité du permis interdit seulement de conduire pendant six mois. A l'issue de ce délai, la personne peut repasser son code et récupérer son permis<sup>1</sup>.

**Enfin, il faut souligner qu'un nouvel équilibre entre les retraits et les récupérations de points est sur le point de se rétablir.**

La mise en œuvre de la politique de sécurité routière en 2002-2003 s'est immédiatement traduite par une hausse exponentielle des retraits de points et, par voie de conséquence, des permis invalidés. Entre 2002 et 2007, le nombre total de points retirés chaque année est passé de 3,1 millions à 9,5 millions. Dans le même temps, le nombre de permis invalidés chaque année a été multiplié par six, passant de 13.601 à 88.698.

Si cette tendance à la hausse se poursuivait, le système mis en place en 2003 ne serait pas soutenable.

Mais votre rapporteur observe précisément un rééquilibrage en cours qui semble démontrer l'efficacité et les vertus du permis à points.

En 2008, le nombre de permis invalidés a continué à progresser mais dans des proportions moins impressionnantes (98.057 contre 88.698 en 2007). En revanche, on observe une première baisse du nombre total de points retirés -9.501.484 contre 9.547.017 en 2007.

Parallèlement, le nombre de points récupérés a très fortement augmenté.

Logiquement, la règle dite des trois ans, qui permet de récupérer la totalité de ses points en l'absence d'infractions pendant cette période, commence seulement à produire ses effets différés. Alors qu'en 2005, moins de 600.000 conducteurs en avaient bénéficié, en 2007, 1,43 million de conducteurs récupéraient la totalité de leurs points. En 2008, ce nombre continue d'augmenter avec près de 1,8 million de bénéficiaires.

La mesure dite « un point-un an » commence également à produire ses effets. En vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, elle s'est traduite par la restitution de 2,5 millions de points en 2008. Ce nombre doit être rapporté aux 3,9 millions d'infractions constatées en 2008 et donnant lieu à un retrait d'un point.

L'effet ciseau constaté entre 2002 et 2007 est très probablement en cours de résorption.

Pour ces raisons, il n'apparaît pas opportun de modifier profondément les règles du permis à points, alors que les récentes réformes commencent

---

<sup>1</sup> Qui ne sera doté que de six points comme tout permis probatoire.

seulement à produire leurs effets. Une première évaluation de celles-ci est indispensable avant d'envisager d'autres ajustements. En tout état de cause, la suppression sèche des retraits de points pour les plus petits excès de vitesse n'est pas une solution acceptable. Votre commission a donc rejeté cette disposition.

## **2. Les autres dispositions**

Votre commission n'a pas retenu les autres dispositions de la proposition de loi.

Le port de la ceinture de sécurité est indispensable. Il est indiscutable qu'elle sauve des vies et diminue la gravité des blessures. En refusant de mettre sa ceinture, le conducteur ou le passager prend le risque de faire peser sur la société une charge financière plus importante en cas d'accident (frais médicaux, prise en charge du handicap...). La société a donc un intérêt direct à imposer le port de la ceinture. Toutefois, votre rapporteur s'interroge sur la possibilité de diminuer le barème de points pour cette infraction : un point ou deux au lieu de trois aujourd'hui.

La réduction des vitesses la nuit n'apparaît pas de nature à baisser sensiblement le nombre de tués et de blessés. Le respect des vitesses en vigueur constituerait déjà un progrès important.

S'agissant des articles 5, 6 et 7, votre rapporteur estime qu'ils résultent d'un malentendu sur la nature de l'obligation d'assurance en France. L'assurance porte sur le véhicule et non sur le conducteur. Il en résulte que ces articles sont sans objet pour l'essentiel.

Enfin, l'article 4 qui instaure un retrait de points en cas de conduite sans assurance ne permettrait pas de mieux dissuader les conducteurs de rouler sans assurance.

### ***C. ... MAIS QUI SOULÈVENT À JUSTE TITRE LA QUESTION DE L'ÉGALITÉ DEVANT LA LOI ET DES LIMITES DE LA RÉPRESSION***

#### **1. Rendre la route plus claire et cohérente**

Selon Mme Michèle Merli, déléguée interministérielle à la sécurité routière, les progrès accomplis en matière de sécurité routière depuis sept ans autorisent désormais à adapter la signalisation à la réalité de l'état de certaines routes, quitte à augmenter parfois les vitesses maximales autorisées sur certains tronçons.

La sanction en cas d'excès de vitesse n'est véritablement comprise que si le conducteur n'a pas le sentiment d'avoir été piégé et si la vitesse maximale autorisée est adaptée à la dangerosité objective de la route.

Deux écueils principaux doivent être combattus :

- des variations de vitesse maximale multiples, soudaines et erratiques, en particulier sur les autoroutes. Il n'est pas toujours aisé de connaître en toute bonne foi la vitesse autorisée. En cas de contrôle par un radar, la contravention suscite davantage d'incompréhension et de colère que de réflexion ;

- des vitesses maximales excessivement basses, par exemple en entrée de ville.

Ce travail de toilettage de la signalisation suppose une action des préfets en lien avec les collectivités locales. Des commissions consultatives d'usagers ont aussi été créées auprès des préfets. Les premières évaluations montrent que ces commissions fonctionnent assez bien.

## **2. Anéantir les soupçons de politique du chiffre**

Lors de son audition par votre commission, Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de l'intérieur, des collectivités locales et de l'outre-mer, a indiqué qu'aucune instruction ministérielle n'invitait les forces de l'ordre à atteindre des objectifs chiffrés de verbalisation. Seul le nombre de tués et de blessés importe.

Toutefois, le soupçon reste fort et les auditions ont montré que le sentiment de l'automobiliste d'avoir été piégé était dévastateur pour la crédibilité de la politique de sécurité routière. Bien que très minoritaires, ces comportements ternissent l'image de l'ensemble de cette politique.

Les commissions consultatives d'usagers pourraient être associées localement à une réflexion sur l'implantation des radars en fonction de la réalité du risque d'accident et non pas en fonction de la densité du trafic.

De même, la verbalisation ne doit pas être le réflexe automatique. Un rappel à l'ordre peut suffire.

Certaines sanctions pourraient être revues à la baisse. Pour le non-port de la ceinture de sécurité, un retrait de un ou deux points contre trois aujourd'hui n'est-il pas suffisant ?

Enfin, certaines infractions pourtant très dangereuses sont très peu sanctionnées. Les contrôles radars automatisés ne sont efficaces que pour une fraction des excès de vitesse : ceux commis par les véhicules de tourisme par beau temps. Mais les radars sont aveugles pour détecter les excès de vitesse des poids lourds –sauf s'ils dépassent les 130 km/h sur autoroute- ou par temps de pluie ou de brouillard.

Des difficultés techniques expliquent ces impasses. Mais la conséquence est que les sanctions se concentrent sur les comportements les plus aisés à détecter, mais pas nécessairement les plus dangereux.

### 3. Les dérives d'un contentieux inéquitable

Comme le souligne M. Damien Botteghi, maître des requêtes au Conseil d'Etat<sup>1</sup>, le permis à points est une sanction d'une nature particulière, « *partagée entre une phase administrativo-judiciaire de constatation de l'infraction et une phase proprement administrative de retrait de points et de permis* ». Le juge judiciaire est le juge de l'infraction et le juge administratif celui du retrait de points. Compte tenu de l'automatisme du retrait de points, ce dernier se prononce essentiellement sur le respect du formalisme exigé pour prononcer cette sanction administrative.

Malgré ces pouvoirs réduits, le juge administratif est devenu le juge principal du permis de conduire, la réalité des infractions étant moins souvent contestée.

Ce contentieux est singulier à un double titre. D'une part, par son poids, il constitue le deuxième contentieux administratif après le contentieux des étrangers et il est en forte progression. D'autre part, l'efficacité des recours est étonnante, les requérants obtenant majoritairement satisfaction comme l'ont confirmé la présidente du tribunal administratif de Paris et maître Eric de Caumont, avocat spécialiste du contentieux de la route.

Il en résulte un encombrement des juridictions, une inefficacité de la politique de lutte contre la violence routière et une profonde inégalité, tous les conducteurs ne pouvant pas s'offrir les services d'un avocat spécialisé.

Les moyens soulevés sont uniquement des moyens de forme.

Ils sont le revers d'une procédure qui s'est formalisée à l'extrême pour passer les fourches caudines du Conseil constitutionnel et de la Cour européenne des droits de l'homme.

La principale obligation qui pèse sur l'administration est une obligation d'information du conducteur. Le juge est donc amené à contrôler principalement le respect de ces exigences qui sont des conditions substantielles de la légalité du retrait de points.

À l'administration d'apporter la preuve qu'elle a satisfait à cette obligation, ce qui peut s'avérer extrêmement difficile pour des infractions commises plusieurs années auparavant et dans des lieux différents (les documents sont le plus souvent dans les tribunaux de police). De la même façon, l'administration est souvent incapable de présenter l'accusé de réception prouvant que la perte de tous les points a bien été notifiée.

Selon Mme Anne Guérin, présidente du tribunal administratif de Paris, un nouveau moyen est désormais fréquemment invoqué. Les requérants exigent de l'administration de démontrer que l'amende a bien été acquittée. Or, le Trésor public ne communique pas toujours au fichier national des permis de conduire l'accusé de réception du paiement des amendes forfaitaires majorées.

---

<sup>1</sup> Voir la revue *AJ Pénal* n° 12/2008.

Les requérants soulèvent principalement les moyens suivants :

- le procès-verbal de l'infraction n'a pas été signé par eux ;
- l'agent verbalisateur n'a pas coché la case indiquant que l'infraction commise donnait lieu à un retrait de points ;
- l'utilisation d'un formulaire non mis à jour.

Généralement, les requérants ne contestent les retraits de points que lorsque leur solde est proche de zéro ou lorsque leur permis est invalidé.

En effet, les retraits de points successifs étant simplement notifiés par lettre simple, l'administration ne peut prouver leur notification et les délais de recours ne s'épuisent pas. Le requérant peut donc exciper de l'illégalité de toutes les décisions de retrait de points antérieures qui ont conduit à la décision d'invalidité du permis. En revanche, le juge administratif n'a pas jugé que la notification était une condition substantielle du retrait de points. L'absence de notification n'entraîne pas de nullité.

Enfin, il faut noter que l'éparpillement des documents relatifs aux infractions passées dans différents tribunaux de police rend très difficile leur collecte rapide par l'administration pour prouver le respect des obligations d'information. Ces « délais de route » font que les requérants demandant la suspension de la décision d'invalidité du permis en référé obtiennent très souvent gain de cause.

Votre rapporteur juge urgent la constitution d'un groupe de travail réunissant les administrations compétentes pour apporter des réponses rapides à cette situation très inquiétante.

Parmi les pistes qui mériteraient d'être explorées, votre rapporteur remarque :

- l'envoi par lettre recommandée de chaque notification de retrait de points, de manière à ne plus permettre la contestation d'un retrait de points plusieurs années après. Une solution a minima pourrait être de faire figurer dans le courrier qui est d'ores et déjà envoyé par recommandé lorsque le solde de points est égal ou inférieur à six le récapitulatif des retraits de points antérieurs. De la sorte, la moitié des retraits de points ne serait plus contestable une fois passé le délai de recours ;

- l'obligation de signaler ses changements d'adresse au fichier national de permis de conduire, afin d'éviter que les courriers se perdent.

\*

\* \*

La commission n'a pas établi de texte. En conséquence, en application de l'article 42 de la Constitution, la discussion en séance publique portera sur le texte de la proposition de loi.

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article premier*

(art. L. 223-9 [nouveau] du code de la route)

### **Suppression du retrait de points en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 5 km/h**

Le présent article insère un nouvel article L. 223-9 dans le code de la route. Il tend à supprimer le retrait de points en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 5 km/h. Cette disposition serait rétroactive, les points étant restitués aux contrevenants ayant acquitté l'amende forfaitaire.

En droit positif, les sanctions encourues pour **les plus petits excès de vitesse (moins de 20 km/h)** sont définies à l'article R. 413-14 du code de la route. Elles sont de deux sortes : une amende et un retrait de points.

Cet article dispose qu'en cas de dépassement inférieur à 50 km/h, le conducteur encourt l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe<sup>1</sup>. Toutefois, depuis le décret n° 2004-1330 du 6 décembre 2004, lorsque le dépassement est inférieur à 20 km/h et que la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h –hors agglomération pour l'essentiel-, l'amende encourue est celle des contraventions de la troisième classe<sup>2</sup>.

En outre, ces excès de vitesse donnent lieu de plein droit **au retrait d'un point**.

La législation ne fait donc aucune distinction entre un excès de vitesse de 19 km/h et un d'1 km/h.

Le présent article introduirait donc une différenciation entre, d'une part, les excès de vitesse compris entre 1 km/h et 4 km/h et, d'autre part, ceux compris entre 5 et 19 km/h. Les premiers ne seraient plus sanctionnés que d'une amende.

Votre rapporteur comprend les motivations de l'auteur de la proposition de loi. Un excès de vitesse de 4 km/h n'est pas aussi dangereux qu'un dépassement de 19km/h, en particulier en ville. En outre, le facteur humain fait qu'il est impossible de maintenir constamment sa vitesse à 50 km/h. Le revêtement ou la déclivité de la chaussée suffisent à faire varier très légèrement la vitesse d'un véhicule. Pour reprendre l'expression de l'exposé des motifs de la proposition de loi, les contrevenants qui commettent ces petits excès de vitesse ne sont « *ni des délinquants, ni des dangers publics* ».

---

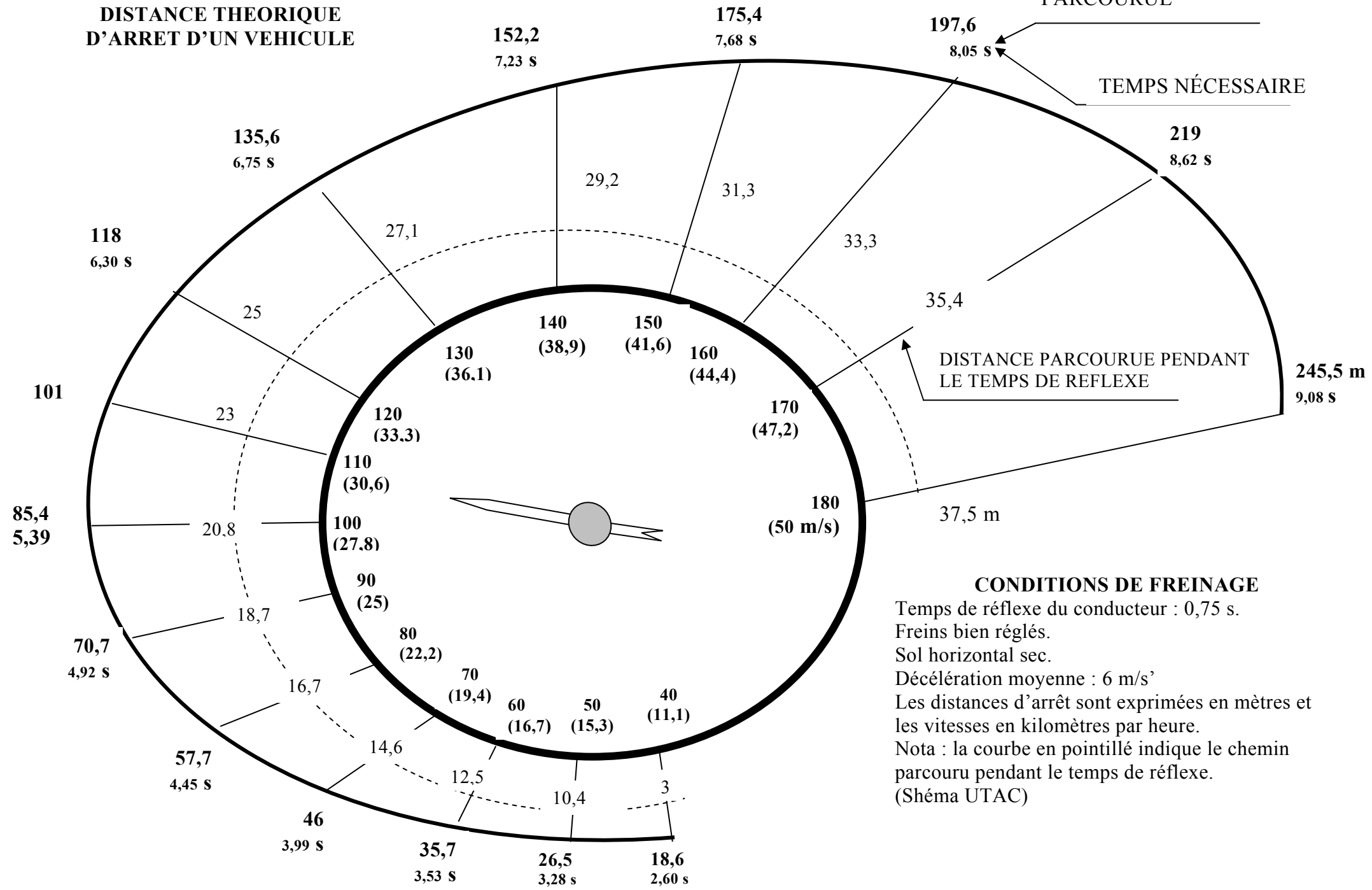
<sup>1</sup> 90 euros.

<sup>2</sup> 45 euros.

**DISTANCE THEORIQUE  
D'ARRET D'UN VEHICULE**

DISTANCE TOTALE  
PARCOURUE

TEMPS NÉCESSAIRE



DISTANCE PARCOURUE PENDANT  
LE TEMPS DE REFLEXE

**CONDITIONS DE FREINAGE**

Temps de réflexe du conducteur : 0,75 s.  
 Freins bien réglés.  
 Sol horizontal sec.  
 Décélération moyenne : 6 m/s'  
 Les distances d'arrêt sont exprimées en mètres et  
 les vitesses en kilomètres par heure.  
 Nota : la courbe en pointillé indique le chemin  
 parcouru pendant le temps de réflexe.  
 (Schéma UTAC)



Toutefois, faut-il supprimer le retrait de points pour ces infractions ?  
Votre rapporteur ne le pense pas.

Tout d'abord, sur un plan strictement juridique, cette proposition relève du niveau réglementaire. L'article L. 223-2 du code de la route fixe le cadre général des retraits de points pour les contraventions. Il dispose que le retrait de points est, au plus, égal à la moitié du nombre maximal de points, c'est-à-dire six points. En revanche, la définition des contraventions susceptibles d'entraîner un retrait de points ainsi que du barème de points affecté à ces contraventions est de niveau réglementaire comme l'indique l'article L. 223-8 du code de la route.

Ensuite, la suppression du retrait de points créerait une inégalité entre les conducteurs ayant les moyens financiers d'acquitter de nombreuses amendes et les autres. Or, toute la politique de sécurité routière menée depuis 2002 a consisté à faire respecter effectivement le code de la route par l'ensemble des conducteurs. L'égalité de traitement de tous les conducteurs est une condition de la crédibilité et de l'acceptabilité de la politique engagée.

Enfin, et c'est l'objection la plus forte, cette mesure pourrait se traduire directement par une hausse de l'accidentologie.

Les experts admettent communément qu'une baisse d'1 km/h de la vitesse moyenne se traduit par une baisse du nombre de tués de 4 %. Entre 2002 et 2007, la vitesse moyenne de jour a ainsi baissé de 8 km/h, tandis que le nombre de tués diminuait de 40 % et celui des blessés de 25 %.

En matière de répression des contraventions routières, l'expérience montre que l'amende est beaucoup moins dissuasive que le retrait de points. La suppression du retrait de points en cas d'excès de vitesse de moins de 5 km/h pourrait dès lors être interprétée comme une quasi-dépénalisation. De fait, les vitesses maximales autorisées seraient relevées de 5 km/h.

Or, une différence de 5 km/h n'est pas anodine. Ajoutée à la marge technique, elle aurait pour effet que les excès de vitesse ne seraient sanctionnés d'un retrait de points qu'en cas de dépassement de 10 km/h.

En ville, sur sol sec, un véhicule roulant à 60 km/h a besoin de neuf mètres supplémentaires pour s'arrêter rapidement par rapport à un véhicule circulant à 50 km/h. De même, un piéton renversé à 50 km/h a une petite chance de s'en sortir alors qu'à 60 km/h ses chances sont quasiment nulles.

Enfin, votre rapporteur tient à rappeler qu'un petit excès de vitesse ne donne lieu qu'à un retrait d'un point sur un total de 12 (16 si l'on tient compte des 4 points qui peuvent être récupérés tous les deux ans en suivant un stage de sensibilisation à la sécurité routière). Cette sanction n'est pas exorbitante et ne revient certainement pas à traiter les contrevenants comme des « délinquants » ou « des dangers publics ». L'invalidation d'un permis n'est jamais la sanction d'une petite infraction, mais la conséquence d'une répétition d'infractions commises malgré l'information régulière du conducteur et les possibilités de récupération de points.

En conséquence, et compte tenu des observations figurant dans l'exposé général, la commission n'a pas adopté l'article premier de la proposition de loi.

### *Article 2*

(art. L. 412-3 [nouveau] du code de la route)

#### **Suppression du retrait de points en cas de non-port de la ceinture de sécurité par le conducteur**

Le présent article insère un nouvel article L. 412-3 dans le code de la route. Il tend à supprimer le retrait de points en cas de non port de la ceinture de sécurité par le conducteur.

Actuellement, l'article R. 412-1 du code de la route impose à tout conducteur ou passager le port de la ceinture de sécurité, sauf quelques exceptions limitativement énumérées.

Le non port de la ceinture de sécurité est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, soit 135 euros s'agissant d'une amende forfaitaire.

A cette amende, s'ajoute un retrait de points lorsque c'est le conducteur qui n'a pas mis sa ceinture.

Avant le décret n° 2003-293 du 31 mars 2003, un point seulement était retiré. Désormais, cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de **trois points** du permis de conduire.

Le présent article tend à supprimer la possibilité de retirer des points. Seule l'amende demeurerait. En 2007, les non ports de la ceinture de sécurité et du casque ont représenté 3 % de la totalité des retraits de points.

Les arguments cités dans l'exposé des motifs sont les suivants :

- des verbalisations abusives par les forces de l'ordre ;
- l'inefficacité de la ceinture de sécurité à grande vitesse.

Toutefois, votre rapporteur ne partage absolument pas cette analyse.

Rappelons s'il en est besoin que l'efficacité du port de la ceinture est prouvée. Certes, lors d'un choc frontal à 130 km/h, les chances de survie avec ou sans ceinture sont réduites. Mais dans tous les accidents survenant à des vitesses plus modérées, la ceinture sauve des vies et réduit la gravité des blessures. 20 % des conducteurs non ceinturés impliqués dans un accident corporel ont été tués, alors que moins de 2 % des conducteurs ceinturés ont péri.

Selon le rapport pour 2007 de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), 393 vies auraient pu être sauvées cette année-là si tous les occupants avaient bouclé leur ceinture.

Un argument parfois avancé pour ne pas sanctionner le non port de la ceinture serait que ce manquement ne mettrait pas la vie d'autrui<sup>1</sup> en jeu et que chacun restait libre de prendre ce risque.

En réalité, il faut opposer à ce raisonnement que le conducteur ou le passager prend le risque de faire peser sur la société une charge financière plus importante en cas d'accident (frais médicaux, prise en charge du handicap...). La société a donc un intérêt direct à imposer le port de la ceinture.

Un autre argument plus particulièrement ciblé contre le retrait de points serait que l'esprit de la loi lors de la création du permis à points était de ne sanctionner que des comportements dangereux pour autrui. C'est pour cette raison par exemple que les infractions simples au stationnement n'encourent qu'une amende.

En première analyse, le non port de la ceinture pourrait ne pas répondre à ce critère. Toutefois, il faut imaginer la réaction d'un conducteur qui n'aurait pas bouclé sa ceinture et qui apercevant un gendarme ou un policier tenterait de la boucler tout en conduisant...

Il y a donc une vraie cohérence à maintenir le retrait de points pour les conducteurs.

Toutefois, votre rapporteur s'interroge sur la possibilité de diminuer le barème de points pour cette infraction : un point ou deux au lieu de trois aujourd'hui.

Les études montrent que la France obtient les meilleurs résultats en Europe, même s'il subsiste des marges de progression. Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé, notamment à la suite du passage à une réduction de trois points. En rase campagne entre 1997 et 2007, ce taux est passé de 94 % à 98,6 %. En ville, de 69 à 96 %. A l'arrière, le taux tourne entre 77 et 85 %.

Ces bons résultats laissent penser que la ceinture de sécurité est pratiquement devenue un réflexe et qu'une simple diminution de la réduction du nombre de points ne serait pas de nature à défaire les progrès accomplis.

La définition du barème relevant du domaine réglementaire, votre rapporteur souhaiterait que le Gouvernement s'engage à étudier cette proposition.

En conséquence, la commission n'a pas adopté l'article 2 de la proposition de loi.

---

<sup>1</sup> Dans le cas d'un passager assis à l'arrière, la vie du passager ou du conducteur se trouvant devant lui peut être engagée en cas de projection.

*Article 3*

(art. L. 413-6 [nouveau] du code de la route)

**Alignement des vitesses maximales de nuit  
sur les vitesses maximales par temps de pluie**

Le présent article insère un nouvel article L. 413-6 dans le code de la route. Il tend à aligner la vitesse de nuit sur la vitesse « *par temps de pluie, autres précipitations ou de brouillard* ».

En droit positif, les vitesses maximales autorisées sont définies aux articles R. 413-1 et suivants du code de la route. Ainsi, la vitesse des véhicules<sup>1</sup> est limitée à :

- 130 km/h sur les autoroutes ;
- 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;
- 90 km/h sur les autres routes ;
- 50, voire 70 km/h, en agglomération.

En cas de pluie ou d'autres précipitations, ces vitesses maximales sont abaissées à :

- 110 km/h sur les sections d'autoroutes où la limite normale est de 130 km/h ;
- 100 km/h sur les sections d'autoroutes où cette limite est plus basse ainsi que sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;
- 80 km/h sur les autres routes.

Enfin, en cas de visibilité inférieure à 50 mètres, les vitesses maximales sont abaissées à 50 km/h sur l'ensemble des réseaux routier et autoroutier.

**En revanche, le code de la route ne fait aucune différence entre la conduite de jour ou de nuit. Seules les conditions atmosphériques sont prises en compte.**

Soulignant les risques particuliers de la conduite de nuit, la proposition de loi tend à différencier les vitesses de nuit en les alignant sur celles par temps de pluie ou de brouillard. L'exposé des motifs fait état des statistiques de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). 45 % des tués et 31 % des blessés sur la route seraient constatés la nuit, alors que le trafic de nuit ne représente que 10 % du trafic total.

Simultanément, l'ONISR observe que les vitesses moyennes pratiquées la nuit ainsi que les taux de dépassement des vitesses maximales sont globalement supérieurs à ceux constatés de jour.

---

<sup>1</sup> Hors les cas particuliers des poids lourds, des caravanes...

Ces résultats posent légitimement la question de la pertinence des vitesses autorisées de nuit. Ne faut-il pas les abaisser au moins au niveau des vitesses par temps de pluie ?

Votre rapporteur ne le pense pas. Aucune des personnes entendues n'a approuvé cette proposition, y compris la ligue contre la violence routière ou la Prévention routière.

En premier lieu, d'autres facteurs propres à la circulation de nuit expliquent cette surmortalité.

L'alcool est devenu le premier facteur d'accidents devant la vitesse au cours de ces dernières années. Naturellement, ce facteur est surreprésenté la nuit et se combine à la fatigue, voire à l'utilisation d'autres substances comme le cannabis. Le rapport de l'ONISR précité estime la proportion des **conducteurs** qui dépassent la dose légale à 2,8 % en circulation, 5,9 % pour les accidents corporels et à 17 % en moyenne lors des accidents mortels. La proportion des accidents mortels avec alcool s'élève à 29 % (10,5 % pour les accidents corporels). On estime que 26,9 % des tués auraient été sauvés si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif.

Le facteur alcool est donc prépondérant, et encore plus la nuit. En effet, sur ces 29 % d'accidents mortels avec alcool, 70 % surviennent la nuit. Un dernier chiffre est éclairant. Ainsi, 44,7% des accidents mortels qui surviennent la nuit implique un conducteur avec un taux d'alcoolémie positif. On ajoutera parmi les risques spécifiques à la nuit, la fatigue et la somnolence responsables de 2,8 % des accidents mortels.

En deuxième lieu, plusieurs personnes entendues ont craint qu'une baisse des vitesses de nuit n'aboutisse en réalité à décrédibiliser la politique de sécurité routière. Lorsque le trafic est très faible, voire nulle, comment justifier une baisse de la vitesse alors même que la visibilité est souvent très bonne de nuit ? En outre, à la différence de la pluie, la nuit ne modifie pas les distances de freinage. On ne voit pas pourquoi les vitesses de nuit devraient être **inférieures** ou égales aux vitesses maximales par temps de pluie.

Il faut aussi rappeler que les résultats obtenus depuis 2002 l'ont été sans que les vitesses maximales autorisées soient réduites. L'effort a porté exclusivement sur leur respect.

A cet égard, votre rapporteur rejoint pleinement l'exposé des motifs de la proposition de loi selon lequel « *il convient d'être beaucoup plus ferme sur le respect des limitations de vitesse, en période nocturne* ». Cela passe par des contrôles encore plus nombreux la nuit, même s'il faut saluer l'action des forces de l'ordre qui ont multiplié les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants pendant ces périodes horaires.

Enfin, la commission estime que cet article relève du domaine réglementaire, même s'il ne fixe pas directement la vitesse maximale autorisée de nuit. Il prévoit qu'elle doit être égale ou inférieure à la vitesse par temps de pluie ou de brouillard<sup>1</sup>, elle-même fixée par le règlement.

En conséquence, la commission n'a pas adopté l'article 3 de la proposition de loi.

#### *Article 4*

(art. L. 324-2 du code de la route)

#### **Retrait de points en cas de conduite d'un véhicule non assuré**

Le présent article complète l'article L. 324-2 du code de la route. Il tend à renforcer les sanctions en cas de non assurance d'un véhicule. Désormais, ce délit serait aussi sanctionné d'un retrait de points du permis de conduire de trois points.

Depuis la loi dite Perben II du 9 mars 2004, le fait de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule, sans être couvert par une assurance garantie responsabilité civile est un délit. L'article L. 324-2 du code de la route punit cette infraction d'une amende de 3.750 euros. De nombreuses peines complémentaires sont également prévues (travail d'intérêt général, jours-amende, suspension ou annulation du permis de conduire, interdiction de conduire certains véhicules à moteur, stages de sensibilisation à la sécurité routière).

Toutefois, ce délit ne donne lieu à aucun retrait de points.

En effet, la conduite sans assurance n'est pas en soi un comportement dangereux pour la vie d'autrui. Ce n'est qu'une fois l'accident survenu que les conséquences se font sentir en matière d'indemnisation. Toutefois, comme pour le non port de la ceinture de sécurité, il faut imaginer l'état de stress dans lequel le conducteur se trouve lorsqu'il conduit sans être assuré. C'est un facteur d'accident important qui pourrait justifier la création d'un retrait de points.

**Afin de mieux lutter contre la conduite sans assurance, le présent article tend à instaurer un retrait de trois points.**

Cette disposition pose plusieurs difficultés.

Tout d'abord, l'article L. 223-2 du code de la route qui fixe le cadre général des réductions de points dispose que « *pour les délits, le retrait de points est égal à la moitié du nombre maximal de points* ». Cela signifie que lorsqu'un délit est sanctionné d'un retrait de points, celui-ci est nécessairement égal à six points.

---

<sup>1</sup> Au demeurant, les vitesses par temps de pluie ou de brouillard ne sont pas identiques.

Ce cadre législatif ne connaît pas d'exception. Tous les délits routiers sanctionnés d'un retrait de points le sont de six points. Certes, une loi peut toujours déroger à une loi antérieure. Mais, le délit de conduite sans assurance justifierait-il cette dérogation ? Votre rapporteur ne le croit pas.

Ensuite, il est peu probable que ce retrait de points modifie le comportement des personnes qui prennent le risque de conduire sans assurance. Les sanctions pénales sont déjà très importantes et les conséquences financières en cas d'accident devraient être suffisamment dissuasives.

En conséquence, la commission n'a pas adopté l'article 4 de la proposition de loi.

#### *Article 5*

(art. L. 324-2 du code de la route)

#### **Création d'une peine complémentaire de vente du véhicule non assuré au profit du Fonds de garantie des assurances obligatoires**

Comme l'article 4 de la proposition de loi, le présent article renforce la répression de la conduite sans assurance.

Il tend à créer une nouvelle peine complémentaire en cas de conduite sans assurance. Dans le cas où le conducteur serait également le propriétaire du véhicule non assuré, le véhicule pourrait être vendu. Le présent article précise que le produit de la vente serait reversé au profit du fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO).

L'article L. 324-2 du code de la route qui réprime le fait de mettre ou maintenir en circulation un véhicule non assuré prévoit déjà plusieurs peines complémentaires.

Parmi celles-ci, figure la peine de confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction s'il en est le propriétaire. L'article L. 325-1-1 du code de la route dispose qu'en cas de prononcé de la peine de confiscation, le véhicule est immobilisé et mis en fourrière. L'Etat peut alors décider de l'aliéner. Toutefois, l'article 131-21 du code pénal précise que « *la chose confisquée demeure grevée, à concurrence de sa valeur, des droits réels licitement constitués au profit de tiers.* »

En conséquence, le véritable apport du présent article n'est pas la possibilité de vendre le véhicule, mais la priorité donnée au FGAO sur les autres créanciers éventuels.

Sollicité par votre rapporteur, le FGAO a indiqué qu'il ne souhaitait pas bénéficier de cette ressource supplémentaire.

## **Le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO)**

Le rôle du Fonds de Garantie est d'indemniser les victimes d'accidents de la circulation et de chasse lorsqu' aucune assurance ne peut intervenir.

### Cas d'intervention du fonds :

- accidents causés par un véhicule terrestre à moteur survenus sur le territoire français et sous certaines conditions dans les pays de l'Espace économique européen ou du système carte verte ;
- accidents causés par des personnes, des choses ou des animaux circulant sur le sol dans des lieux ouverts à la circulation publique ;
- accidents de chasse ou de destructions d'animaux nuisibles.

### Rôle joué par le fonds :

- se substituer à l'auteur de l'accident resté **inconnu** ;
- se substituer à l'auteur de l'accident **non assuré ou non garanti par son assureur** ;
- se substituer à l'assureur insolvable de l'auteur, la société d'assurance étant mise en liquidation par suite d'un retrait d'agrément.

### Le fonds indemnise :

- les blessures subies ;
- les dommages matériels, selon des règles spécifiques.

### Quelques particularités :

- le fonds dédommage les victimes de l'accident et ne rembourse pas les organismes sociaux ;
- la victime est indemnisée par le fonds si elle ne dispose d'aucune autre possibilité de réparation ;

### Les ressources du fonds :

- la contribution des assurés : 0,6% des primes d'assurance de responsabilité civile automobile ;
- la contribution des entreprises d'assurances ;
- la contribution des responsables d'accidents non assurés : 10 % des indemnités à leur charge, ramenés à 5 % pour l'Etat et les assurés avec franchise ;
- la majoration des amendes pénales : toute condamnation pour défaut d'assurance est majorée de 50 % et cette part est reversée au fonds.

### Recours contre le responsable non assuré :

Le fonds exerce des recours contre les responsables des dommages afin d'obtenir le remboursement des sommes réglées aux victimes. En responsabilisant ainsi les auteurs aux conséquences financières de leurs actes, le fonds participe également à la lutte contre la non assurance de responsabilité civile. L'assurance en responsabilité civile est obligatoire depuis 1958.

*Source : FGAO*

En premier lieu, la crainte est que le bénéfice retiré soit extrêmement mince compte tenu, d'une part, des coûts administratifs de mise en fourrière et de cession des véhicules et, d'autre part, de la faible valeur de ce genre de véhicules. Le plus souvent, il s'agit de véhicules accidentés ou anciens.



En second lieu, le FGAO a rappelé qu'il percevait d'ores et déjà une contribution des responsables d'accidents non bénéficiaires d'une assurance assise sur le montant total des indemnités mises à leur charge à titre de réparation des dommages résultant de ces accidents (art. R.421-27-4 du code des assurances). Cette majoration est actuellement de 10% (art. R.421-28 et A. 421-3 du code des assurances).

En outre, le FGAO perçoit une majoration de 50% de l'amende prononcée pour violation de l'obligation d'assurance (art. L. 211-27 et R.421-37 du code des assurances).

Par ailleurs, après avoir réglé les victimes, le FGAO exerce ses recours à l'encontre des auteurs non assurés responsables.

En conséquence, la commission n'a pas adopté l'article 5 de la proposition de loi.

#### *Article 6*

(art. L. 211-1 du code des assurances)

#### **Assurance du véhicule jusqu'à l'échéance du contrat en cas d'invalidation du permis**

Le présent article tend à ce que les contrats d'assurance responsabilité civile continue à produire leurs effets jusqu'à l'échéance normale du contrat, lorsque l'assuré a perdu la totalité des points de son permis de conduire. Cette protection ne jouerait que dans le cas où sept points au moins sur 12 auraient été retirés à la suite d'excès de vitesse de moins de vingt km/h.

Selon l'exposé des motifs, cette proposition découle de l'analyse suivante :

- une série de petits excès de vitesse peut conduire à la perte de la totalité des points du permis de conduire, sans que son détenteur en soit toujours immédiatement conscient ;

- lorsque le permis est ainsi invalidé, les assurances ne couvrent plus le véhicule, sans que l'assuré en soit toujours informé ;

- en cas d'accident, le conducteur n'étant plus titulaire du permis de conduire, le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) indemnise les victimes et peut se retourner ensuite contre l'auteur de l'accident.

Or, l'article L. 211-1 du code des assurances pose une obligation d'assurance **du véhicule**, et non du conducteur, en cas de dommages subis par des tiers. Il en résulte que l'invalidation du permis de conduire de l'assuré n'a pas pour effet d'éteindre la garantie de l'assurance. Au demeurant, on rappellera que l'on peut assurer un véhicule sans être titulaire du permis de conduire. C'est aussi cette règle qui permet à plusieurs personnes de conduire un même véhicule. Dans le cas contraire, l'invalidation du permis d'un membre de la famille aurait pour effet d'interdire aux autres membres de conduire le véhicule.

Il convient de bien distinguer garantie accordée à la personne conducteur du véhicule et assurance du véhicule.

Certes, l'article R. 211-10 du code des assurances prévoit que la non validité du permis de conduire constitue une exclusion de garantie qui peut figurer dans le contrat d'assurance. Mais cela signifie uniquement que la garantie de l'assureur peut être refusée à **l'auteur du dommage non titulaire d'un permis de conduire valable**. Pour autant, dès lors qu'il existe un contrat d'assurance garantissant le véhicule en cause au moment de l'accident, ce contrat d'assurance doit jouer, car l'exclusion de garantie pour défaut de permis valide est **inopposable aux tiers victimes** (article R. 211-13 du code des assurances)

Dans ce cas, l'assureur du véhicule procède au paiement de l'indemnité pour le compte du responsable et se retournera ensuite contre ce dernier.

Il ressort de ces textes que, dès lors qu'un contrat d'assurance couvre régulièrement le véhicule en cause dans l'accident, le FGAO ne peut pas être sollicité pour indemniser les victimes, y compris lorsque les dommages ont été causés par un conducteur non titulaire d'un permis de conduire valide.

Le FGAO n'intervient que lorsque l'auteur de l'accident est soit non assuré, soit non identifié. La validité du permis n'a aucune incidence.

Le présent article devient donc sans objet, **sauf s'il s'agit de protéger l'auteur du dommage non titulaire d'un permis de conduire valable**.

Votre rapporteur estime que l'exclusion de garantie dans ce cas de figure est au contraire une mesure très forte pour responsabiliser les conducteurs sans permis. Supprimer cette clause d'exclusion reviendrait à assurer des personnes conduisant illégalement.

La proposition de loi évoque le cas du conducteur dont le permis a été invalidé et qui n'aurait pas été informé. Ce cas de figure peut exister, même si l'invalidation du permis est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Mais, l'invalidation d'un permis ne survient pas du jour au lendemain et fait suite à la constatation d'infractions ayant donné lieu au paiement d'une amende.

En conséquence, faut-il pour quelques cas très marginaux supprimer une réglementation protectrice pour les victimes et responsabilisantes pour les auteurs ?

En conséquence, la commission n'a pas adopté l'article 6 de la proposition de loi.

*Article 7*

(art. L. 211-7 bis [nouveau] du code des assurances)

**Obligation pour l'assuré de fournir à l'assureur  
une certification de détention du permis de conduire**

Le présent article tend à créer l'obligation pour chaque assuré lors de la conclusion ou du renouvellement d'un contrat d'assurance automobile de fournir à l'assureur un certificat de détention du permis de conduire de moins d'un mois. Ce certificat serait délivré par la préfecture de son lieu de résidence.

Le but recherché est de lutter contre la conduite sans permis.

Si votre commission partage cet objectif, le dispositif proposé n'est pas approprié.

En effet, comme votre rapporteur l'a rappelé dans le commentaire de l'article 6, l'assurance couvre le véhicule et non le conducteur proprement dit. Il en résulte qu'il n'est pas nécessaire d'être titulaire du permis de conduire pour assurer un véhicule qui pourra être utilisé par différents conducteurs.

En outre, ce dispositif imposerait aux assurés de faire chaque année une demande de certificat en préfecture lors du renouvellement de leur contrat. Rappelons que la règle en vigueur est celle de la reconduction tacite des contrats d'assurance responsabilité civile des véhicules. Cela évite précisément que par négligence des véhicules se retrouvent non assurés.

Enfin, cette formalité supplémentaire augmenterait considérablement la charge de travail des préfectures.

En conséquence, la commission n'a pas adopté l'article 7 de la proposition de loi.



## **EXAMEN EN COMMISSION MERCREDI 8 AVRIL 2009**

---

La commission a examiné le rapport de Mme Catherine Troendle sur la proposition de loi n° 378 rectifié bis (2008-2009), présentée par M. Nicolas About, tendant à assurer une plus grande équité dans notre politique de sécurité routière, notamment en matière de retrait des points du permis de conduire.

En préambule, Mme Catherine Troendle, rapporteur, a observé que la politique de sécurité routière était une matière extrêmement sensible et que l'expérience montrait que, dans ce domaine plus que dans d'autres, une mesure annoncée avait des conséquences immédiates avant même qu'elle soit devenue effective.

Elle a jugé que ce texte incitait chacun à s'interroger sur l'acceptabilité de la politique de sécurité routière menée depuis 2002. Rappelant que cette politique répressive avait mis fin au sentiment d'impunité de nombreux conducteurs et provoqué une rupture dans le comportement de chacun, elle a indiqué qu'un de ses effets directs avait été la hausse très importante du nombre de permis invalidés pour défaut de points, avec les conséquences professionnelles imaginables lorsque le permis est un outil de travail indispensable.

Toutefois, elle s'est interrogée sur l'opportunité de prendre le risque de remettre en cause les succès obtenus depuis 2002 en assouplissant les règles de retrait de points et a douté que les solutions avancées par la proposition de loi résolvent les problèmes soulevés.

Mme Catherine Troendle, rapporteur, a rappelé qu'entre 2002 et 2008, les progrès de la sécurité routière avaient permis d'épargner 12.741 vies et 157.000 blessés. Elle a indiqué que l'objectif fixé était désormais de descendre en dessous des 3.000 morts en 2012 contre 4.620 en 2007 et 4.274 en 2008.

Elle a expliqué que les succès obtenus depuis 2002 étaient essentiellement dus au renforcement de la répression des infractions routières, les autres facteurs jouant à la marge ou à long terme. Au cœur de cette stratégie de responsabilisation des conducteurs, elle a cité le permis à points, combiné avec le déploiement du système de contrôle-sanction automatisé.

Décrivant brièvement le système du permis à points, elle a souligné que la perte du permis ne sanctionnait jamais une infraction unique, mais une répétition d'infractions plus ou moins graves commises dans un laps de temps relativement court.

Elle a expliqué que la stratégie suivie depuis 2002 avait consisté à agir sur le comportement de tous les conducteurs, et non uniquement sur celui des conducteurs les plus dangereux. La vitesse étant la première cause de mortalité sur les routes en 2002, l'action s'est portée spécialement sur ces infractions.

Elle a indiqué qu'en 2007, la contravention à la vitesse était devenue la première contravention constatée, devant le stationnement, avec près de neuf millions d'infractions.

Face à cette hausse très forte des infractions constatées, elle s'est interrogée sur l'acceptabilité sociale de cette politique. Elle l'a jugée tolérable à une double condition :

- assurer l'égalité de traitement des conducteurs ;
- préserver les vertus pédagogiques et préventives du permis à points.

Elle a déclaré qu'au regard de cette seconde condition, l'utilité du permis à points était précisément d'inciter les conducteurs à tout faire pour ne pas perdre la totalité de leurs points, ce qui supposait que le processus ne soit pas perçu comme un compte à rebours implacable se terminant inexorablement, à plus ou moins brève échéance, par la perte de la totalité des points.

Elle a expliqué qu'il convenait de trouver un équilibre entre les retraits et les récupérations de points. Elle a alors rappelé les différents dispositifs qui permettent d'en récupérer : absence d'infraction pendant trois années, réalisation d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière...

Elle a concédé que cet équilibre avait pu sembler perdu à la suite du déploiement des contrôles radars automatisés, le nombre de points retirés chaque année ayant été multiplié par six depuis 2002.

Mme Catherine Troendle, rapporteur, a toutefois estimé que les aménagements apportés en 2006 et 2007 en matière de récupération de points, à la suite du rapport établi par M. Jean Aribaud, préfet, témoignaient de la prise de conscience par le Gouvernement de la nécessité de trouver un nouvel équilibre. Elle a en particulier évoqué la mesure dite « un point-un an ».

Elle a ensuite commenté chacun des sept articles de la proposition de loi.

Elle a souligné que l'article premier tendant à supprimer le retrait de points en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 5 km/h était la principale disposition de ce texte.

Elle a rappelé que le code de la route sanctionnait les plus petits excès de vitesse (moins de 20 km/h) d'une amende et d'un retrait d'un point, aucune distinction n'étant faite entre un excès de vitesse de 19 km/h et un autre d'1 km/h.

Elle s'est déclarée défavorable à cette proposition pour les raisons suivantes :

- les experts admettent communément qu'une baisse d'1 km/h de la vitesse moyenne se traduit par une baisse du nombre de tués de 4 %. Entre 2002 et 2007, la vitesse moyenne de jour a ainsi baissé de 8 km/h, tandis que le nombre de tués diminuait de 40 % et celui des blessés de 25 % ;

- en matière de répression des contraventions routières, l'expérience montre que l'amende est beaucoup moins dissuasive que le retrait de points. De fait, la suppression du retrait de points serait interprétée comme un relèvement de 5 km/h des vitesses maximales autorisées. En tenant compte de la marge

technique, les excès de vitesse ne seraient sanctionnés d'un retrait de points qu'en cas de dépassement constaté de 10 km/h ;

- une différence de 5 km/h n'est pas anodine. En ville, sur sol sec, un véhicule roulant à 60 km/h a besoin de neuf mètres supplémentaires pour s'arrêter rapidement par rapport à un véhicule circulant à 50 km/h.

En outre, elle a expliqué que les petits excès de vitesse n'étaient pas la cause principale des retraits de permis. L'analyse des permis invalidés entre 2004 et 2006 fait apparaître que seulement 15 % des points retirés résultent d'infractions liées à la vitesse. Ce qui signifie qu'une proportion encore plus faible est due à des excès de vitesse de moins de 20 km/h, et a fortiori de moins de 5 km/h.

Elle a également nuancé l'affirmation selon laquelle de nombreux conducteurs ne seraient pas conscients qu'ils ne leur restent qu'un ou deux points. Elle a rappelé tous les efforts récents pour améliorer l'information des titulaires de permis.

Elle a estimé que les chiffres évoqués de un ou deux millions de conducteurs sans permis étaient invérifiables. En revanche, elle a indiqué que parmi les personnes contrôlées sans permis, 90 % ne l'avaient jamais obtenu.

Enfin, elle s'est félicitée de ce qu'un nouvel équilibre entre les retraits et les récupérations de points était sur le point de se rétablir. En 2008, pour la première fois depuis 2002, le nombre total de points retirés a légèrement diminué : 9.501.484 contre 9.547.017 en 2007. Elle a souligné que le nombre de points récupérés avait simultanément très fortement augmenté. Alors qu'en 2005, moins de 600.000 conducteurs avaient bénéficié de la règle dite des trois ans, en 2007 et 2008, ils étaient respectivement 1,43 et 1,8 million.

Pour l'ensemble de ces raisons, Mme Catherine Troendle, rapporteur, a jugé qu'il n'était pas opportun de modifier les règles du permis à points, alors que les réformes récentes commencent seulement à produire leurs effets. Elle a proposé de ne pas adopter l'article premier de la proposition de loi.

S'agissant de l'article 2 tendant à supprimer les retraits de points en cas de non port de la ceinture de sécurité, elle a également exprimé ses très grandes réserves.

Outre sa contribution décisive à la sécurité routière, elle a souligné que la société avait un intérêt propre à imposer le port de la ceinture en raison du coût de prise en charge des blessés. Elle a proposé de ne pas adopter l'article 2 de la proposition de loi.

A propos de l'article 3 tendant à aligner la vitesse maximale autorisée de nuit sur la vitesse par temps de pluie, elle a expliqué que la surmortalité constatée la nuit n'était pas la conséquence directe de vitesses excessives. Elle a montré que l'alcool était le facteur principal, 44,7% des accidents mortels qui surviennent la nuit impliquant un conducteur avec un taux d'alcoolémie positif.

Elle a également remarqué que les résultats obtenus depuis 2002 l'avaient été sans que les vitesses maximales autorisées fussent réduites. L'effort

a porté exclusivement sur leur respect effectif. Elle a proposé de ne pas adopter l'article 3 de la proposition de loi.

Enfin, elle a indiqué que les articles 4 à 7 de la proposition de loi étaient relatifs à la conduite sans assurance.

Elle a proposé de ne pas adopter les articles 5, 6 et 7. Elle a expliqué qu'ils résultaient d'un malentendu sur la nature de l'obligation d'assurance en France. L'assurance portant sur le véhicule et non sur le conducteur, ces articles sont pour l'essentiel sans objet.

En conséquence, Mme Catherine Troendle, rapporteur, a déclaré que la seule disposition susceptible d'être adoptée était l'article 4 de la proposition de loi qui instaure un retrait de trois points en cas de conduite sans assurance. Afin de respecter le barème des retraits de points en cas de délit, il conviendrait de porter de trois à six le nombre de points retirés.

Toutefois, consciente que l'article 4 était la disposition la moins importante de la proposition de loi, elle a demandé à la commission de trancher l'alternative suivante :

- soit adopter l'article 4 qui deviendrait l'article unique du texte examiné en séance publique ;

- soit n'adopter aucun article, auquel cas en application de l'article 42 de la Constitution, la discussion en séance publique porterait sur le texte de la proposition de loi, la commission recommandant de ne pas l'adopter.

Bien que jugeant cette proposition de loi démagogique, M. Bernard Frimat a déclaré que l'esprit de la journée mensuelle réservée aux groupes de l'opposition et aux groupes minoritaires, prévue par la Constitution, commandait de ne pas modifier en commission les textes inscrits à l'ordre du jour, afin qu'ils ne soient pas dénaturés ou détournés par la majorité. Il a indiqué que cette règle de conduite n'empêchait pas le rejet de la proposition.

M. Jean-Jacques Hyest, président, a remarqué que la proposition de loi soumise à la commission était une initiative individuelle, non co-signée par un groupe parlementaire. Il a estimé que la règle décrite par M. Bernard Frimat ne devait pas devenir un dogme et qu'il pourrait y avoir des cas dans lesquels la commission pourrait utilement adopter des modifications.

Mme Jacqueline Gourault a jugé la proposition du rapporteur sage. Elle est ensuite intervenue au nom de M. Yves Détraigne, qui ne pouvait assister à la fin de la réunion de la commission. A l'appui de la proposition de loi, elle a indiqué que :

- les excès de vitesse de moins de 5 km/h continueraient à être sanctionnés d'une amende ;

- ils étaient très souvent commis par inadvertance ;

- de nombreux professionnels se retrouvaient dans l'impossibilité de travailler en cas de retrait du permis.



Enfin, à titre personnel, elle a déploré l'incohérence de la signalisation routière, en particulier les variations de vitesse maximale multiples, soudaines et erratiques qui rendent difficile la connaissance de la vitesse autorisée.

M. Jean-René Lecerf a évoqué le problème de la fraude documentaire, le permis de conduire étant l'un des documents le plus facile à falsifier. Il a jugé nécessaire de fiabiliser les permis de conduire, par exemple en recourant à la biométrie.

Mme Jacqueline Gourault a aussi soulevé le phénomène des trafics de points.

M. Jean-Jacques Hyst, président, a indiqué que la future loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure devrait prévoir une infraction spécifique réprimant le trafic de points.

Tout en saluant les résultats obtenus en matière de sécurité routière, M. Pierre-Yves Collombat a déclaré que cette proposition de loi soulevait des questions intéressantes. Il a notamment estimé qu'un dépassement de 5 km/h n'avait pas la même gravité selon que la vitesse maximale autorisée est de 130 ou de 50 km/h.

Complétant les propos de M. Jean-René Lecerf, Mme Anne-Marie Escoffier a confié que certains titulaires du permis de conduire déclaraient faussement avoir égaré leur permis de manière à se voir délivrer un nouveau document. Elle a indiqué que cette manœuvre alimentait la fraude documentaire et permettait de conserver un exemplaire de son permis après avoir restitué le plus récent à la préfecture à la suite d'une perte de la totalité de ses points.

M. Jean-Jacques Hyst, président, a déclaré que cette proposition de loi serait un mauvais signal adressé aux automobilistes et serait interprétée comme un relèvement de fait de la vitesse maximale autorisée.

M. François Pillet a également jugé ce texte inopportun et dangereux au moment où les automobilistes commencent à changer durablement de comportements sur la route.

Mme Catherine Troendle, rapporteur, a déclaré partager les critiques relatives aux incohérences de la signalisation. A cet égard, elle a indiqué que des comités consultatifs d'usagers se mettaient en place dans chaque préfecture pour réviser l'ensemble de la signalisation.

Elle a estimé que l'objectif de 3.000 morts en 2012 n'était pas hors de portée, tant les marges de progression restent importantes en matière de lutte contre l'alcoolémie au volant, de sensibilisation des 18-24 ans et de protection des deux-roues.

M. Pierre-Yves Collombat a demandé si des statistiques montraient l'implication des très petits excès de vitesse dans les accidents.

Mme Catherine Troendle, rapporteur, a répondu que les très petits excès de vitesse étaient une cause importante d'accidents dans les zones urbaines. Si ces

accidents tuent moins souvent, ils sont en revanche à l'origine de nombreux blessés et de dommages matériels importants.

M. Patrice Gélard a déclaré que la marge technique n'était pas une faveur faite aux usagers de la route, mais une nécessité correspondant à la marge d'erreur des radars.

Mme Catherine Troendle, rapporteur, a répondu que la marge d'erreur était avant tout celle des indicateurs de vitesse des véhicules, les radars étant désormais très précis.

A propos des insuffisances de la signalisation, Mme Anne-Marie Escoffier a fait part d'une expérience menée dans le département de l'Aveyron consistant à délimiter des zones de décélération lorsque la vitesse maximale autorisée varie.

M. Jean-Jacques Hyest, président, a proposé de ne pas établir de texte, le rapport de la commission traduisant sa position défavorable à l'ensemble de la proposition de loi.

M. Patrice Gélard a approuvé cette solution en l'espèce. Toutefois, il a déclaré qu'elle ne devait pas devenir la règle pour toutes les propositions de loi inscrites à l'ordre du jour de la journée mensuelle réservée aux groupes de l'opposition et aux groupes minoritaires.

M. Bernard Frimat a également approuvé la solution préconisée par M. Jean-Jacques Hyest, président. Il a toutefois objecté à M. Patrice Gélard que la journée mensuelle réservée aux groupes d'opposition et de la minorité perdrait sa raison d'être si les textes inscrits à l'ordre du jour pouvaient être transformés par la majorité au risque que les auteurs les retirent de l'ordre du jour. Dans cette optique, il a exclu le dépôt d'une question préalable ou d'une exception d'irrecevabilité et a jugé préférable de ne pas établir de texte lorsque le désaccord est net. Il a admis qu'une commission ne pouvait être muette mais a considéré que le groupe politique d'opposition doit pouvoir présenter son texte sans préjuger du vote de chacun in fine. Toutefois, il a estimé qu'après une période d'évaluation d'une année, des ajustements à cette pratique pourraient être étudiés. L'un d'eux pourrait consister à intégrer les modifications proposées par la commission acceptées par l'auteur de la proposition de loi.

M. Jean-Jacques Hyest, président, citant l'exemple de la proposition de loi de Mme Bariza Khiari adoptée par le Sénat le 11 février 2009, a rappelé que par le passé des propositions de loi présentées par l'opposition avaient été modifiées par la commission, puis adoptées sans qu'elles fussent dénaturées -les commissions étant désormais chargées par la Constitution de proposer un texte non seulement sur les propositions mais aussi sur les projets de loi.

MM. Patrice Gélard et Jean-Jacques Hyest, président, ont conclu que seul un examen au cas par cas permettrait d'établir une jurisprudence en la matière.

La commission n'a pas établi de texte. En conséquence, en application de l'article 42 de la Constitution, la discussion en séance publique portera sur le texte de la proposition de loi.

## **AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION**

### **Article 4**

**Amendement présenté par Mme Catherine Troendle, rapporteur au nom de la commission des lois**

Rédiger comme suit cet article :

L'article L. 324-2 du code de la route est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« IV.- Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire. »

### INTITULÉ DE LA PROPOSITION DE LOI

**Amendement présenté par Mme Catherine Troendle, rapporteur au nom de la commission des lois**

Rédiger comme suit l'intitulé de cette proposition de loi :

Proposition de loi tendant à créer un retrait de points en cas de défaut d'assurance



## **ANNEXE**

### **LISTE DES PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR**

---

- **Ministère de l'intérieur**

- **M. Patrice Chazal**, chef du service du fichier national des permis de conduire, sous-direction de la circulation et de la sécurité routières, direction des libertés publiques et des affaires juridiques

- **Ministère de la défense**

- **Général Hervé Renaud**, sous-directeur de la sécurité publique et de la sécurité routière

- **Chef d'escadron Petry**, bureau sécurité routière

- **Ministère de la justice**

- **M. Thierry Pocquet du Haut Jusse**, chef de service, adjoint au directeur des affaires criminelles et des grâces

- **Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi**

- **M. Alexis Merklng**, adjoint au chef du bureau ASSUR 1 – Marchés et Produits d'assurance, direction générale du Trésor et de la Politique Economique

- **Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire**

- **Mme Michèle Merli**, déléguée interministérielle à la sécurité routière

- **Tribunal administratif de Paris**

- **Mme Anne Guérin**, présidente

- **Mme Catherine Girault**, vice-présidente

- **Médiateur de la République**

- **M. Jean-Paul Delevoye**

- **Automobile Club**

- **M. Didier Bollecker**, président

- **La Prévention routière**

- **M. Bernard Pottier**, président

- **M. Pierre Gustin**, délégué général

- **GIE - Avocats**

- **Maître Antoine Beauquier** (Barreau de Paris)

- **Maître Marianne Lagrue** (Conseil National des Barreaux)

- **Maître Frédéric Gabet** (Conférence des Bâtonniers)

- **Avocat**

- **Maître Eric de Caumont**

- **M. Jean Aribaud**, préfet, auteur du rapport de la mission d'évaluation du permis à points

- **Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA)**

- **Mme Catherine Traca**, secrétaire général adjoint

- **Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA)**

- **M. Jean Pechinot**, responsable assurances automobiles

- **Fédération des motards en colère**

- **M. Eric Thiollier**, délégué général

- **M. Philippe Leduncq**, membre du Bureau national

- **Ligue contre la violence routière**

- **Mme Chantal Perrichon**, présidente

## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi	Examen par la commission
<p><b>Code de procédure pénale</b></p> <p><i>Art. 529. — Pour les contraventions des quatre premières classes dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat l'action publique est éteinte par le paiement d'une amende forfaitaire qui est exclusive de l'application des règles de la récidive.</i></p> <p>Toutefois, la procédure de l'amende forfaitaire n'est pas applicable si plusieurs infractions, dont l'une au moins ne peut donner lieu à une amende forfaitaire, ont été constatées simultanément.</p>	<p><b>Proposition de loi tendant à assurer une plus grande équité dans notre politique de sécurité routière, notamment en matière de retrait des points du permis de conduire</b></p> <p>Article 1<sup>er</sup></p> <p><i>Après l'article L. 223-8 du code de la route, il est inséré un article L. 223-9 ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« Art. L. 223-9. — Toute contravention résultant d'un dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 5 km par heure ne peut pas donner lieu à une réduction du nombre de points du permis de conduire.</i></p> <p><i>« L'application de l'alinéa précédent entraîne la restitution immédiate des points retirés sur le permis de conduire des automobilistes, qui ont fait l'objet d'une telle sanction, sous réserve qu'ils se soient acquittés au préalable de l'amende forfaitaire correspondante, fixée par décret pris en Conseil d'État, en application de l'article L. 529 du code de procédure pénale. »</i></p>	<p>Article 1<sup>er</sup></p> <p><b>Non adopté.</b></p>
<p><b>Code de la route</b></p> <p><i>Art. R. 412-1. — I. — En circulation, tout conducteur ou passager d'un véhicule à moteur doit porter une ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé en application des dispositions du livre III.</i></p> <p>Chaque siège équipé d'une cein-</p>	<p>Article 2</p> <p><i>Après l'article L. 412-2 du même code, il est inséré un article L. 412-3 ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« Le fait, pour tout conducteur, de ne pas porter la ceinture de sécurité, ne peut être sanctionné que par une amende dont le montant est défini par décret pris en conseil d'État. »</i></p>	<p>Article 2</p> <p><b>Non adopté.</b></p>

**Texte en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Examen par la commission**

—  
ture de sécurité ne peut être occupé que par une seule personne.

II. — Toutefois, le port de la ceinture de sécurité n'est pas obligatoire :

1° Pour toute personne dont la morphologie est manifestement inadaptée au port de celle-ci ;

2° Pour toute personne munie d'un certificat médical d'exemption, délivré par la commission médicale départementale chargée d'apprécier l'aptitude physique des candidats au permis de conduire et des conducteurs ou par les autorités compétentes d'un Etat membre de la Communauté européenne ou de l'Espace économique européen. Ce certificat médical doit mentionner sa durée de validité et comporter le symbole prévu à l'article 5 de la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 ;

3° En intervention d'urgence, pour tout conducteur ou passager d'un véhicule d'intérêt général prioritaire ou d'une ambulance ;

4° Pour tout conducteur de taxi en service ;

5° En agglomération, pour tout conducteur ou passager d'un véhicule des services publics contraint par nécessité de service de s'arrêter fréquemment ;

6° En agglomération, pour tout conducteur ou passager d'un véhicule effectuant des livraisons de porte à porte.

III. — Le fait, pour tout conducteur ou passager, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

IV. — Lorsque cette contravention est commise par le conducteur, elle donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.



Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi	Examen par la commission
<p>—</p> <p><i>Art. R. 413-17.</i> — I. — Les vitesses maximales autorisées par les dispositions du présent code, ainsi que celles plus réduites éventuellement prescrites par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, ne s'entendent que dans des conditions optimales de circulation : bonnes conditions atmosphériques, trafic fluide, véhicule en bon état.</p> <p>II. — Elles ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles.</p> <p>III. — Sa vitesse doit être réduite :</p> <p>1° Lors du croisement ou du dépassement de piétons ou de cyclistes isolés ou en groupe ;</p> <p>2° Lors du dépassement de convois à l'arrêt ;</p> <p>3° Lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée des voyageurs ;</p> <p>4° Dans tous les cas où la route ne lui apparaît pas entièrement dégagée, ou risque d'être glissante ;</p> <p>5° Lorsque les conditions de visibilité sont insuffisantes (temps de pluie et autres précipitations, brouillard...);</p> <p>6° Dans les virages ;</p>	<p>—</p> <p>Article 3</p> <p><i>Après l'article L. 413-5 du même code, il est inséré un article L. 413-6 ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« La vitesse de nuit sur l'ensemble du réseau est réduite dans des conditions définies par décret pris en Conseil d'État. Elle ne peut être supérieure à la vitesse limitée par temps de pluie. »</i></p>	<p>—</p> <p>Article 3</p> <p><b>Non adopté.</b></p>

**Texte en vigueur**

7° Dans les descentes rapides ;

8° Dans les sections de routes étroites ou encombrées ou bordées d'habitations ;

9° A l'approche des sommets de côtes et des intersections où la visibilité n'est pas assurée ;

10° Lorsqu'il fait usage de dispositifs spéciaux d'éclairage et en particulier de ses feux de croisement ;

11° Lors du croisement ou du dépassement d'animaux.

IV. — Le fait, pour tout conducteur, de ne pas rester maître de sa vitesse ou de ne pas la réduire dans les cas prévus au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

**Code de la route**

*Art. L. 324-2. — I. — Le fait, y compris par négligence, de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques sans être couvert par une assurance garantissant sa responsabilité civile conformément aux dispositions de l'article L. 211-1 du code des assurances est puni de 3 750 euros d'amende.*

II. — Toute personne coupable de l'infraction prévue au présent article encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La peine de travail d'intérêt général, selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code ;

2° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles

**Texte de la proposition de loi**

Article 4

*Dans le I de l'article L. 324-2 du même code, après les mots : « est puni de 3 750 euros d'amende » sont insérés les mots : « et le retrait de trois points du permis de conduire ».*

**Examen par la commission**

Article 4

**Non adopté.**

Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi	Examen par la commission
<p>131-5 et 131-25 du code pénal ;</p> <p>3° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension ne pouvant pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;</p> <p>4° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;</p> <p>5° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;</p> <p>6° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;</p> <p>7° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire.</p> <p>III. — L'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.</p>	<p>Article 5</p> <p><i>Le II de l'article L. 324-2 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« 8° La vente du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. Le fruit de la vente est reversé au profit du fonds de garantie automobile institué par l'article L. 420-1 du code des assurances. »</i></p> <p>Article 6</p> <p><i>L'article L. 211-1 du code des assurances est complété par un alinéa ainsi rédigé :</i></p>	<p>Article 5</p> <p><b>Non adopté.</b></p> <p>Article 6</p> <p><b>Non adopté.</b></p>
<b>Code des assurances</b>		
<p><i>Art. L. 211-1. — Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat, dont la responsabilité civile</i></p>		

**Texte en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Examen par la commission**

---

peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Pour l'application du présent article, on entend par "véhicule" tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée.

Les contrats d'assurance couvrant la responsabilité mentionnée au premier alinéa du présent article doivent également couvrir la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule, à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile, ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance. Toutefois, en cas de vol d'un véhicule, ces contrats ne couvrent pas la réparation des dommages subis par les auteurs, coauteurs ou complices du vol.

L'assureur est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la garde ou la conduite du véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire.

Ces contrats doivent être souscrits auprès d'une entreprise d'assurance agréée pour pratiquer les opérations d'assurance contre les accidents résultant de l'emploi de véhicules automobiles.

Les membres de la famille du conducteur ou de l'assuré, ainsi que les élèves d'un établissement d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur agréé, en cours de formation ou d'examen, sont considérés comme des tiers au sens du premier alinéa du présent article.

**Texte en vigueur**

—

**Code de la route**

R. 413-14. — I. — Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule à moteur, de dépasser de moins de 50 km/h la vitesse maximale autorisée fixée par le présent code ou édictée par l'autorité investie du pouvoir de police est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Toutefois, lorsque le dépassement est inférieur à 20 km/h et que la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la troisième classe.

II. — Toute personne coupable de l'infraction de dépassement de la vitesse maximale autorisée de 30 km/h ou plus encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

2° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de trois ans au plus ;

3° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

III. — Toute contravention prévue au présent article donne lieu, de plein droit à une réduction du nombre de points du permis de conduire dans les conditions suivantes :

1° En cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 40 km/h et moins de 50 km/h, réduction de quatre points ;

2° En cas de dépassement de la

**Texte de la proposition de loi**

—

*« Les contrats d'assurance couvrant la responsabilité mentionnée aux premier et deuxième alinéas du présent article continuent à produire leurs effets, jusqu'à leur date d'échéance, lorsque l'assuré a perdu la totalité des points de son permis de conduire, dont plus de la moitié en application du 4° du III de l'article R. 413-14 du code de la route. »*

**Examen par la commission**

—

**Texte en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Examen par la commission**

—  
vitesse maximale autorisée compris entre 30 km/h et moins de 40 km/h, réduction de trois points ;

3° En cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 20 km/h et moins de 30 km/h, réduction de deux points ;

4° En cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 20 km/h, réduction d'un point.

Article 7

*Après l'article L. 211-7 du même code, il est inséré un article L. 211-7-1 ainsi rédigé :*

*« Art. L. 211-7-1. — À la date d'échéance du contrat, et au moment de son renouvellement, l'assureur vérifie auprès de l'assuré que celui-ci est toujours titulaire du permis de conduire. Il lui demande, simultanément au versement de la prime ou de la cotisation, la production d'un certificat de détention du permis de conduire, établi depuis moins d'un mois par la préfecture de son département de résidence. »*

Article 7

**Non adopté.**