

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 mai 1970.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1) sur le projet de loi ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE concernant la centralisation de la documentation relative à la circulation routière,*

Par M. Jean GEOFFROY,  
Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi soumis à l'examen du Sénat constitue le second volet de la politique du Gouvernement en matière de circulation routière, à savoir la diminution du nombre et de la gravité des accidents. Après la fixation d'un taux légal d'alcoolémie, avant la mise en fourrière des véhicules, c'est la centralisation et la gestion

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Marcel Champeix, Marcel Molle, Marcel Prélot, vice-présidents ; Louis Namy, Jacques Piot, Jean Sauvage, secrétaires ; Jean-Pierre Blanc, Pierre Bourda, Robert Bruyneel, Pierre Carous, Etienne Dailly, Jean Deguise, Emile Dubois, Jacques Eberhard, Fernand Esseul, Pierre de Félice, Pierre Garet, Jean Geoffroy, Paul Guillard, Baudouin de Hauteclocque, Léon Jozeau-Marigné, Edouard Le Bellegou, Fernand Lefort, Pierre Mailhe, Pierre Marilhac, Paul Massa, André Mignot, Lucien De Montigny, Gabriel Montpied, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Roger Poudonson, Pierre Prost, Pierre Schiele, Jacques Soufflet, Fernand Verdeille.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 973, 1074 et in-8° 214.

Sénat : 195 (1969-1970).

---

Circulation routière. — Permis de conduire - Accidents de la circulation - Procédure pénale - Assurance automobile - Etablissements publics.

automatique de la documentation relative à la circulation qui est envisagée. Mais le texte a une portée beaucoup plus large et des conséquences fort importantes. Elles ont motivé un examen très minutieux de votre commission et des aménagements qui nous ont semblé nécessaires.

La Commission des Lois de l'Assemblée Nationale avait d'ailleurs apporté elle-même un grand nombre de modifications qui avaient reçu l'accord du Garde des Sceaux et ont été adoptées en séance publique. Néanmoins, les implications du projet nous imposent une extrême vigilance.

## I. — LE PROJET DU GOUVERNEMENT :

### UNE CENTRALISATION CONFIEE A UN ÉTABLISSEMENT PUBLIC NATIONAL

Dans sa rédaction initiale, le texte gouvernemental prévoyait essentiellement l'établissement d'un fichier groupant tous les renseignements concernant les conducteurs et rendant possible un classement de ceux-ci en fonction des infractions commises et des sanctions infligées. Un organisme unique, ayant la forme juridique d'un établissement public national, devait se voir confier la tâche de « centraliser et d'exploiter, par des moyens mécanographiques et électroniques modernes », ces données.

Les renseignements à rassembler sont de trois sortes.

Les premiers, de nature neutre et objective, concernent l'existence, la catégorie et la validité des différents permis de conduire de tous les conducteurs de véhicules terrestres à moteur.

Les seconds sont relatifs à certaines décisions judiciaires prononcées par les tribunaux répressifs, c'est-à-dire les condamnations pénales pour les infractions particulièrement graves, ou portant privation du permis, ou encore imposant l'obligation de ne pas conduire.

Enfin, s'y ajoutent les décisions administratives concernant la validité, le retrait provisoire, la suspension, l'annulation et l'interdiction de délivrance d'un permis de conduire, ainsi que les avertissements prévus par l'article 274-1 du Code de la route. Ces décisions peuvent, il faut le signaler, intervenir soit en raison d'une incapacité physique soudaine, soit à la suite d'une infraction à une disposition du Code de la route, soit pour des faits étrangers à la criminalité routière comme un délit fiscal, un délit de proxénétisme ou d'ivresse publique et manifeste.

Le projet prévoit en outre, dans sa rédaction initiale, diverses dispositions afin de garantir l'exactitude des mentions inscrites au nom de chaque conducteur, qu'il s'agisse d'un droit de rectification ou de la répression de ceux qui auront communiqué de faux renseignements.

L'exposé des motifs du Gouvernement énonce très clairement la triple finalité de la centralisation ainsi proposée :

- éclairer la décision des tribunaux et des préfets saisis du procès-verbal d'une infraction autorisant la suspension du permis ;
- rendre possible un classement des conducteurs « en fonction du danger que présente leur comportement », classement à but préventif et pédagogique, utilisable par les compagnies d'assurance pour l'individualisation des primes, et par les administrations publiques pour l'emploi de leurs conducteurs ;
- enfin, permettre une utilisation et un traitement des informations ainsi rassemblées, en vue de saisir le comportement des automobilistes et envisager les moyens de diminuer les dangers d'accidents.

Prévention et éducation, formation et information, tels sont les maîtres mots et les grandes lignes du projet.

\*  
\* \* \*

Il est certain qu'à l'heure actuelle, les informations sur le comportement réel des automobilistes sont non seulement insuffisantes mais encore dispersées. Or, en ce domaine, la connaissance des faits précède inévitablement toute action préventive et toute politique de sécurité.

Pour ce qui est de la conduite fautive, on ne peut en trouver trace que dans deux institutions, le casier judiciaire et le fichier des contraventions de circulation établi depuis 1960. Les titres de circulation quant à eux, sont recensés par le Ministère de l'Équipement.

La centralisation, dans un but de meilleure exploitation de toutes ces données, est donc intéressante. Elle ne pallie pas pourtant un certain nombre de lacunes. Les infractions et les fautes ne sont pas les seuls éléments qui permettent de connaître l'attitude réelle des conducteurs, les risques qu'ils courent ou font encourir. Le projet modernise une gestion, il facilite le traitement des infor-

mations, mais n'augmente ni la quantité ni la qualité de celles-ci. Il ouvre pourtant une ère nouvelle, et c'est là un point essentiel souligné à juste titre dans l'excellent rapport de M. Mazeaud. Ce texte consacre en effet l'entrée de l'ordinateur et de l'informatique dans les rapports entre l'Etat et les citoyens. Ainsi que l'écrit le rapporteur devant l'Assemblée :

« Dès lors, le centre d'intérêt des dispositions proposées se déplace de la question de la sécurité routière vers les problèmes de l'utilisation du fichier, du droit de communication des informations qu'il contient, du « droit à l'oubli » des renseignements trop anciens et de la possibilité de rectifier des renseignements erronés. Autant de questions qui concernent l'usager et le citoyen puisqu'elles relèvent du droit à l'information, de l'application des règles de procédure pénale et finalement de la garantie des libertés individuelles. »

C'est un éclairage nouveau porté sur ce texte, mais qui ne doit pas faire oublier l'autre élément de son contenu, à savoir l'institution d'un classement normatif des conducteurs.

## II. — LE TEXTE ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE :

### UNE DOUBLE CENTRALISATION ET UN CLASSEMENT NORMATIF

Le Garde des Sceaux, devant la Commission de l'Assemblée, a précisé que le fichier n'équivaudrait pas à la création d'un nouveau casier judiciaire mais seulement à une simplification et une modernisation de la gestion des données. La soumission du texte au Parlement ne se justifierait selon lui que par l'intervention de l'informatique dans le domaine des droits individuels. Le ministre a en outre assuré que le principe de discrétion qui préside en matière de casier judiciaire serait respecté : seules, certaines personnes limitativement énumérées pourront avoir connaissance du classement des conducteurs, sans avoir d'ailleurs jamais accès au relevé intégral des condamnations.

C'est pourtant à une véritable refonte du texte qu'a procédé la Commission, et cela dans trois directions.

#### A. — *Une double centralisation des informations.*

A l'encontre de la rédaction initiale qui prévoyait la création d'un établissement public national unique, chargé de la centralisation et de l'exploitation de toutes les informations tant adminis-

tratives que judiciaires, l'Assemblée a préféré le maintien d'une distinction entre le regroupement des documents administratifs et celui des relevés de condamnations prononcées par les tribunaux, distinction qui reflète l'organisation administrative actuelle.

Ainsi serait évité que le traitement et la gestion des données ne soient confiés au seul ordinateur actuellement utilisable et qui dépend du Ministère de l'Intérieur.

L'institution du « Centre de documentation et d'analyse de la circulation routière » présentait en outre l'inconvénient d'enlever au Ministère de la Justice certaines compétences pour la tenue et la communication du relevé des condamnations judiciaires ; elle encourageait, d'autre part, une forme de « démembrement de l'Etat ».

C'est en conséquence sous l'autorité respective du Ministre de l'Intérieur pour les unes et du Ministre de la Justice pour les autres que serait placée la charge de centraliser les informations. Techniquement, le fichier central serait relié par des « terminaux » aux services judiciaires et aux préfectures qui transmettraient les données et pourraient interroger l'ordinateur.

Un système de clefs limiterait la diffusion des renseignements. Chacun ne recevrait que ce qui relève de sa propre compétence.

#### B. — *Le classement des automobilistes.*

C'est l'innovation du projet qui a soulevé en commission et à la tribune le plus de réserves.

Le classement doit refléter le danger que présentent les conducteurs sur la route. Selon le Gouvernement et le rapporteur à l'Assemblée, il permettra une politique de la circulation plus adaptée, présentera une vertu éducative et émulative et surtout favorisera une personnalisation du taux des primes d'assurance.

La différenciation de celles-ci en fonction du nombre d'accidents de la circulation dans lesquels l'assuré a été impliqué est déjà en voie de se généraliser.

Le rapporteur, devant l'Assemblée Nationale, a souligné pourtant que le système du « bonus-malus » actuellement appliqué n'est pas totalement identique à ce qui résultera du classement prévu. Sa base est différente puisque seuls sont

retenus les accidents engageant la responsabilité civile ; en outre, il intervient essentiellement *a posteriori*. Au contraire, le classement se fonde sur les infractions sanctionnées et peut intervenir de la sorte avant l'accident.

La Commission de l'Assemblée a sensiblement modifié le texte du projet, essentiellement en posant dans la loi plus clairement et affirmativement que ne le faisait le Gouvernement le principe de ce classement. Elle a précisé les critères de son établissement et n'a retenu, il faut le noter, que les infractions sanctionnées les plus graves.

Ne seraient prises en compte que les infractions visées aux articles L. premier, L. 12, L. 14-2, L. 19, R. 266 du Code de la route lorsqu'elles auront été effectivement sanctionnées par les autorités administratives ou judiciaires.

C'est à partir de la nature des infractions, du nombre, de la gravité et de la fréquence des sanctions prononcées que s'établirait le classement de chacun.

De nombreux députés, d'origines politiques variables, se sont prononcés à l'encontre de ce qu'ils dénonçaient comme une « mise en carte » des automobilistes, sans aucune portée éducative, mais d'un aspect, au contraire, vexatoire.

Si le rapporteur et le Gouvernement sont restés très fermes sur leur position, il serait toutefois injuste de négliger les garanties supplémentaires apportées par la commission à des dispositions dont on peut toujours craindre qu'elles ne s'étendent à d'autres domaines.

### C. — *La garantie des droits de chacun.*

Le rapporteur devant l'Assemblée s'est en effet particulièrement attaché à la protection du droit individuel face à l'introduction de l'ordinateur. Il lui est apparu que trois garanties essentielles devaient être assurées. Elles concernent la limitation de la communication des renseignements, l'effacement des données anciennes et enfin la rectification des informations inexactes.

Le droit au secret, comme en matière de casier judiciaire, reste fondamental : les relevés de renseignements peuvent être intégraux ou partiels. Dans le premier cas, ils ne sauraient

être délivrés qu'aux autorités judiciaires, aux préfets saisis du procès-verbal d'une infraction autorisant la suspension du permis de conduire et à l'automobiliste lui-même.

Le relevé partiel, comprenant les renseignements relatifs à l'existence, la catégorie et la validité du permis, aux autorisations et pièces administratives exigées et surtout le classement du conducteur pourra quant à lui être communiqué, outre l'intéressé, aux administrations publiques et militaires si la personne sollicite un emploi de conducteur, et aux compagnies d'assurance. Il est difficile d'affirmer que ce classement, effectué par ordinateur, pourra s'imposer à ces entreprises et les obliger dans l'individualisation de leurs primes, mais il va sans dire qu'il les influencera sensiblement.

Deux clauses traditionnelles d'effacement des condamnations sont l'amnistie et la rectification. Elles sont introduites dans le projet. S'y ajoute, pour les renseignements relatifs aux condamnations judiciaires et aux sanctions administratives, un terme de six ans au-delà duquel l'information est effacée, si ne survient aucun élément susceptible d'être répertorié. Un décret pourrait en outre prévoir certaines mesures d'effacement au moins partiel du classement lui-même. Tous les deux ans, une revision automatique serait opérée.

Enfin, la rectification des renseignements erronés ainsi que du classement a été envisagée. La nullité de toutes mentions inexacts est expressément prévue.

C'est par une série d'amendements que la commission a précisé et amélioré ces divers points. Si le rapporteur a salué l'entrée de l'informatique dans la gestion administrative, il a surtout mis en garde contre les abus possibles d'une telle technique. Votre commission ne peut que joindre ses appréhensions aux siennes.

### III. — LES OPTIONS DE VOTRE COMMISSION

Le texte, tel qu'il résulte de l'examen par l'Assemblée Nationale, est sensiblement différent de celui qui était présenté par le Gouvernement. Il est cependant né, semble-t-il, d'un accord entre les ministères et les membres de la commission.

Si le principe d'une centralisation est en lui-même intéressant en ce qu'il permet une meilleure connaissance du comportement des conducteurs et assure de ce fait une base solide à une politique de prévention et de répression, celui du classement est plus contestable.

C'est pourquoi votre commission s'est attachée avec un soin tout particulier à l'examen des diverses dispositions qui lui étaient transmises. Elle a pris un certain nombre d'options, dont elle sait le caractère sévère. C'est un choix très net qu'elle a opéré en faveur d'une réelle répression et d'une réelle prévention. Elle a, de ce fait, abandonné des dispositions qui lui apparaissaient trop chimériques pour pouvoir modifier sensiblement une situation de fait dramatique et douloureuse.

Elle s'est engagée essentiellement en faveur d'une connaissance directe du comportement fautif des automobilistes, placée sous l'autorité du Garde des Sceaux.

A. — *Suppression du classement  
mais communication élargie du comportement des automobilistes.*

Avant tout, s'est posée la question de savoir s'il fallait ou non maintenir ce jugement de valeur, posé sur chacun, établi par les Pouvoirs publics et transmis à des personnes privées.

Jugement de valeur, sans valeur réelle d'ailleurs, puisque y apparaîtrait vierge et parfait en tout point le simple titulaire du permis de conduire qui jamais, depuis l'obtention de celui-ci, ou rarement, n'aurait repris en main un véhicule.

Le Garde des Sceaux, à la tribune de l'Assemblée, a parlé du « désir de perfectionnement » que créerait chez le conducteur la prise de conscience de son comportement. Il était facile de sourire et de lui répondre que, contesté dans les lycées et universités, rejeté par les psychiatres comme créateur de complexes et de traumatismes, le classement ne fera que « rendre orgueilleux les bons conducteurs ou les conducteurs chanceux et donc les faire pécher inutilement » (M. Bignon, *Journal officiel*, Assemblée Nationale, p. 1249).

Votre commission n'a pu souscrire à la croyance en cette vertu émulative de la décoration ou du blâme ainsi octroyés. Elle a craint, au contraire, qu'il ne s'en suive un étiquetage plaqué indéfiniment et en permanence sur chacun.

Le problème des dangers que font courir les mauvais conducteurs demeure et impose la nécessité d'une répression accrue et implacable des « assassins de la route ». Donner aux juges les possibilités de punir fortement les récidivistes et aux entreprises d'assurances celles de pénaliser les « chauffards », tel est finalement l'objet de notre décision.

Votre commission n'a pas, en effet, été insensible à la nécessaire et souhaitable modulation des primes d'assurance en fonction des risques présentés par les automobilistes.

Elle a donc opté en faveur d'une solution qui évite les inconvénients d'une « mise en carte » attentatoire à la dignité de chacun, mais qui permet d'éclairer les autorités judiciaires et administratives ainsi que les compagnies d'assurance sur le comportement réel des conducteurs.

La suppression de l'article 2 *bis* relatif au classement est en effet liée à une modification très sensible de l'article 5 concernant la communication des données propres à chaque automobiliste.

En remplacement de l'écran que constitue le classement normatif établi par les autorités judiciaires, l'intéressé, les administrations en quête de chauffeur et les entreprises d'assurance pourront, à leur demande, recevoir communication d'un relevé partiel du fichier, mentionnant les seules infractions, réellement sanctionnées, aux articles L. premier, L. 12, L. 14 (2°), L. 19 et R. 266 du Code de la route. Il s'agit des infractions qui servaient de base au classement.

L'atteinte au droit du secret est nulle en comparaison de la possibilité ainsi offerte de pénaliser sévèrement les conducteurs dangereux.

Ce faisant, votre commission va plus loin que ne le faisait l'Assemblée, mais sa rigueur n'a de pair que sa volonté d'améliorer la sécurité routière.

#### B. — *L'unité du fichier, sous la seule autorité du Garde des Sceaux.*

C'est une seconde option qu'a prise votre commission en vous proposant de supprimer le chapitre et l'article du projet qui prévoit le regroupement des informations d'ordre administratif.

Il ne s'agit pas, bien entendu, d'empêcher une centralisation qui existe déjà et qui doit se poursuivre parce qu'elle est utile. Mais cela relève davantage de l'organisation et de la coordination

des services des divers ministères intéressés que de la loi, d'autant que les documents concernés peuvent varier fréquemment. Cet abandon apparemment désinvolte de l'effort de rassemblement de données éparses n'a d'autre objet que de concentrer notre intérêt sur ce qui est essentiel et d'apporter le maximum de garanties.

Le fichier à deux têtes qui résulte du texte de l'Assemblée Nationale n'est pas sans danger ni illogisme.

C'est pourquoi, afin de renforcer les moyens du Ministère de la Justice, nous vous proposons la suppression de l'article premier relatif à la centralisation des renseignements administratifs sous le contrôle du Ministère de l'Intérieur. Désormais, le fichier unique sera placé sous l'autorité du Ministre de la Justice. Il comprendra, outre les condamnations mentionnées à l'article 2, les décisions administratives portant restriction de validité, retrait provisoire, suspension, annulation et interdiction de délivrance d'un permis de conduire ainsi que les avertissements prévus à l'article 274-1 du Code de la route, mentions qui, en raison de leur gravité, doivent être inscrites sous l'autorité et le contrôle du Garde des Sceaux.

\*  
\* \*

La modification apportée à l'article 7 n'est qu'une conséquence de ces options essentielles. Le droit et l'obligation de rectification demeurent en effet. Il est bien entendu que toutes mesures doivent être prises par voie réglementaire pour que les rectifications de décisions administratives soient répercutées sur le fichier.

\*  
\* \*

La création de ce nouveau fichier central présente inévitablement des dangers pour les libertés et garanties individuelles ; elle intervient à l'heure même où le casier judiciaire est l'objet de critiques multiples. Mais elle peut contribuer pourtant à accroître la sécurité de nos routes et la prudence de chacun d'entre nous. C'est pourquoi, sous réserve des amendements qui vous sont présentés, votre commission vous propose d'adopter le texte du projet qui vous est soumis.

## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article premier.

**Amendement :** Supprimer cet article et en conséquence le chapitre premier du projet.

Art. 2.

**Amendement :** Ajouter *in fine* à cet article l'alinéa suivant ainsi rédigé :

4° De toutes décisions administratives portant restriction de validité, retrait provisoire, suspension, annulation et interdiction de délivrance d'un permis de conduire, ainsi que des avertissements prévus à l'article R. 274-1 du Code de la route.

Art. 2 bis (nouveau).

**Amendement :** Supprimer cet article.

Art. 3.

**Amendement :** Dans le deuxième alinéa de cet article, remplacer les mots :

... l'une des décisions prévues au 3° de l'article premier et aux 1° et 2° de l'article 2.

par les mots :

... l'une des décisions prévues à l'article 2.

Art. 5.

**Amendement :** Rédiger comme suit cet article :

Un relevé partiel des infractions commises par une même personne à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur peut être communiqué sur leur demande :

- au conducteur intéressé ;
- aux administrations publiques et aux autorités militaires pour les personnes employées comme conducteurs de véhicule terrestre à moteur ou sollicitant un tel emploi ;
- aux entreprises d'assurances pour les personnes dont elles garantissent ou sont appelées à garantir la responsabilité encourue du fait des dommages causés par les véhicules terrestres à moteur.

Il ne pourra comprendre que les infractions visées aux articles L. premier, L. 12, L. 14 (2°), L. 19 et à l'article R. 266 du Code de la route, lorsque ces infractions auront été effectivement sanctionnées par l'autorité judiciaire ou administrative.

Art. 7.

**Amendement :** Supprimer les deuxième et troisième alinéas de cet article.

## PROJET DE LOI

*(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)*

### CHAPITRE PREMIER

#### **Centralisation des renseignements relatifs aux permis de conduire et aux autorisations et pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules.**

##### Article premier.

Il sera procédé sous l'autorité et le contrôle du Ministère de l'Intérieur, à la centralisation :

1° De tous renseignements relatifs aux permis de conduire les véhicules terrestres à moteur, délivrés par l'autorité civile ;

2° De tous les renseignements concernant les autorisations et pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules ;

3° De toutes décisions administratives portant restriction de validité, retrait provisoire, suspension, annulation et interdiction de délivrance d'un permis de conduire, ainsi que des avertissements prévus à l'article R 274-1 du Code de la route.

### CHAPITRE II

#### **Centralisation des décisions judiciaires sanctionnant les infractions commises à l'occasion de la conduite des véhicules et classement des conducteurs.**

##### Art. 2.

Il sera tenu, sous l'autorité et le contrôle du Garde des Sceaux, un fichier des conducteurs qui regroupera :

1° Les condamnations judiciaires prononcées pour l'une des infractions commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre et énumérées limitativement par décret, à l'exclusion des contraventions de première classe ;

2° Les condamnations pénales qui affectent la validité du permis de conduire ou portent interdiction du droit de conduire, prononcées pour des infractions autres que celles visées à l'alinéa

précédent, ainsi que toutes décisions qui imposent l'obligation de ne pas conduire certains véhicules ou qui subordonnent le maintien d'une mesure de semi-liberté ou de liberté conditionnelle à la condition de ne pas conduire certains véhicules ;

3° Les condamnations ou sanctions de la nature de celles énumérées aux 1° et 2° ci-dessus, et les condamnations ou sanctions entraînant l'annulation ou la suspension du permis de conduire prononcées à l'étranger contre des Français ou des personnes nées en France, lorsque lesdites condamnations ou sanctions ont été portées à la connaissance du Ministre de la Justice en exécution de conventions internationales.

#### Art. 2 bis (nouveau).

Un classement des conducteurs selon le danger que présente leur comportement sera établi par le Ministre de la Justice en fonction des infractions commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur.

Seront seules prises en compte, pour l'application de l'alinéa précédent, les infractions visées aux articles L premier, L 12 et L 19, ainsi qu'à l'article L 14, 2° et à l'article R 266 du Code de la route, lorsque ces infractions auront été effectivement sanctionnées par l'autorité judiciaire ou administrative.

Pour l'établissement de ce classement, il sera tenu compte de la nature des infractions ainsi que de la gravité, du nombre et de la fréquence des sanctions prononcées.

### CHAPITRE III

#### **Communication des renseignements centralisés.**

#### Art. 3.

Le relevé intégral des mentions applicables à une même personne ne peut être délivré qu'à l'intéressé, aux autorités judiciaires et au préfet saisi du procès-verbal d'une infraction autorisant la suspension du permis de conduire, à l'exclusion de toute autre personne.

Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 7 bis (nouveau) ci-après ne figurent pas sur ce relevé les renseignements relatifs aux condamnations judiciaires et aux sanctions administratives lorsque s'est écoulé un délai de six ans sans que soit à nouveau

intervenue l'une des décisions prévues au 3° de l'article premier et aux 1° et 2° de l'article 2. Dans le cas prévu à l'article 1750 du Code général des impôts, ce délai ne peut être inférieur à la durée de la privation du permis.

Le délai prévu à l'alinéa précédent court, pour les condamnations judiciaires, à compter du jour où la condamnation est devenue définitive et, pour les sanctions administratives, à compter du jour de la décision.

Art. 4.

..... Supprimé .....

Art. 5.

Les renseignements relatifs à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire, aux autorisations et pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules, ainsi qu'au classement du conducteur, sont communiqués sur leur demande :

- au conducteur intéressé ;
- aux administrations publiques et aux autorités militaires pour les personnes employées comme conducteur de véhicule terrestre à moteur ou sollicitant un tel emploi ;
- aux entreprises d'assurances pour les personnes dont elles garantissent ou sont appelées à garantir la responsabilité encourue du fait des dommages causés par les véhicules terrestres à moteur.

Art. 6.

Aucun renseignement nominatif ne peut être divulgué en dehors des cas expressément prévus aux articles 3 et 5 ci-dessus.

Art. 7.

La rectification des renseignements relatifs à des décisions judiciaires peut être ordonnée par le Ministère public ou demandée par l'intéressé, dans les conditions prévues à l'article 778 du Code de procédure pénale.

Au cas où le Procureur de la République n'a pas cru devoir faire droit à une demande de rectification du classement, la partie intéressée peut saisir, par voie de simple requête et sans frais, le Président du Tribunal de grande instance de son domicile.

L'ordonnance rendue par ce magistrat n'est susceptible d'aucune voie de recours. Elle est exécutée à la diligence du Parquet.

La rectification des renseignements relatifs à des décisions administratives est demandée par l'intéressé à l'autorité qui a pris la décision.

A peine de nullité des mentions contestées, cette autorité est tenue d'opérer la rectification, dans les deux mois de la demande, si elle n'est pas en mesure de rapporter la preuve de l'exactitude de ces renseignements.

Art. 7 bis (nouveau).

Les dispositions de l'article 769 du Code de procédure pénale sont applicables aux renseignements centralisés en application de la présente loi.

Art. 8.

Quiconque a pris le nom d'une personne dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer la centralisation, au nom de cette personne, d'une condamnation judiciaire ou d'une décision administrative sera puni des peines prévues par l'article 780 du Code de procédure pénale.

Art. 8 bis (nouveau).

Quiconque, en prenant un faux nom ou une fausse qualité, s'est fait délivrer le relevé des mentions centralisées en application de la présente loi et applicable à un tiers sera puni des peines prévues par l'article 781 du Code de procédure pénale.

Sera puni des mêmes peines, celui qui aura obtenu, soit directement soit indirectement, communication de renseignements nominatifs dont la divulgation n'est pas expressément prévue par la présente loi.

Art. 9.

..... Supprimé .....

Art. 10.

Des décrets en Conseil d'Etat fixeront les conditions d'application de la présente loi.