



Loi de modernisation de la justice du 21^e siècle

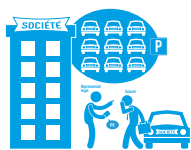
CE QUI ATTEND LES AUTOMOBILISTES

La loi de modernisation de la Justice du 21^e siècle
a été publiée le 19 novembre 2016.

Parmi ses dispositions, certaines concernent
les automobilistes et leur comportement sur la route.

**DÉCRYPTAGE ET COMMENTAIRES DES PRINCIPALES MESURES DE DROIT ROUTIER
PAR L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION.**

SOMMAIRE



Infractions et véhicules de société :
salariés vous devez être désignés

03



Une « amende forfaitaire délictuelle » pour
sanctionner la conduite sans permis et sans
assurance

05



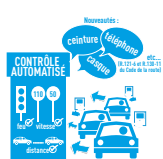
De nouveaux moyens de lutte contre la
conduite sans assurance

07



Un nouveau délit de conduite avec un faux
permis de conduire

09



Automatisation renforcée de la répression
routière

10



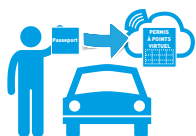
L'accès aux données embarquées des véhicules
aux forces de l'ordre

12



Le titulaire du certificat d'immatriculation
devra avoir le permis

14



Un permis à points virtuel pour les
contrevenants qui ne résident pas en France

15



Automobile Club Association :
qui sommes-nous ?

17

LA MESURE

INFRACTIONS ET VÉHICULES DE SOCIÉTÉS : SALARIÉS VOUS DEVEZ ÊTRE DÉSIGNÉS

Dans les cas de certaines infractions relevées sans interpellation physique du conducteur et commises avec un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale, le représentant légal de cette dernière, doit indiquer l'identité de la personne physique qui conduisait le véhicule.

A défaut de communiquer ces informations, le représentant légal est sanctionné par une contravention de 4^e classe.

Le représentant légal n'est cependant pas tenu de désigner le conducteur, s'il démontre qu'il y a eu vol, usurpation de plaque d'immatriculation ou événement de force majeure.

Dans un délai de 45 jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, le représentant légal d'une personne morale propriétaire ou détentrice d'un véhicule, pour lequel une infraction a été constatée est tenu de préciser :

- Soit l'identité, l'adresse et la référence du permis de conduire de la personne physique qui conduisait ce véhicule ;
- Soit les éléments permettant d'établir un vol, une usurpation de plaque d'immatriculation ou tout autre événement de force majeure.

Des pièces justificatives doivent être jointes à l'envoi, à savoir selon les cas : la copie du récépissé du dépôt de plainte pour vol ou destruction du véhicule ou pour usurpation de plaque d'immatriculation prévu par l'article L. 317-4-1, la copie de la déclaration de destruction de véhicule, ou les copies de la déclaration de cession du véhicule et de son accusé d'enregistrement dans le système d'immatriculation des véhicules, ou une déclaration motivée expliquant tout autre événement de force majeure, accompagné le cas échéant de documents justificatifs.

Ces informations peuvent être transmises :

- soit par lettre recommandée avec AR en utilisant le formulaire joint à l'avis de contravention,
- soit de façon dématérialisée sur le site de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) www.antai.gouv.fr en utilisant le formulaire en ligne. Dans ce cas les pièces justificatives sont transmises de manière numérisée aux formats indiqués. Un accusé d'enregistrement de la transmission, imprimable et téléchargeable, est présenté automatiquement à la personne dès qu'elle a validé et envoyé les informations demandées.

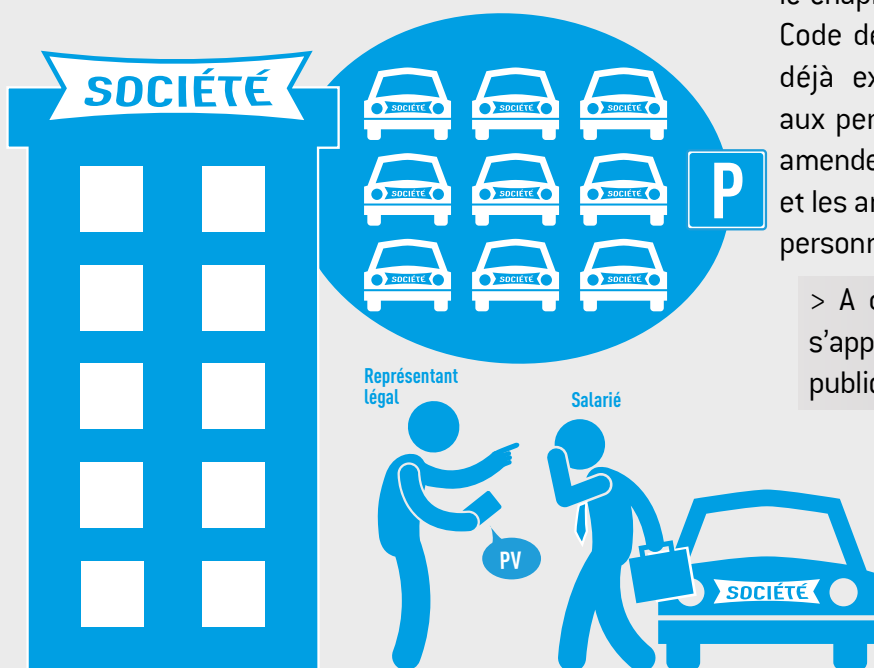
Si c'est le représentant légal qui a commis lui-même l'infraction, il doit « s'auto-désigner » en suivant la procédure pour être personnellement poursuivi.

S'il ne le fait pas mais qu'il paie directement l'avis de contravention, il sera poursuivi pour « non désignation du conducteur ».

> Cette mesure entre en vigueur le 01/01/2017.

Enfin, toujours concernant le monde de l'entreprise, le chapitre consacré aux amendes forfaitaires dans le Code de procédure pénale vient étendre un principe déjà existant concernant les amendes appliquées aux personnes morales. La loi prévoit que quand les amendes forfaitaires, les amendes forfaitaires minorées et les amendes forfaitaires majorées s'appliquent à une personne morale, leur montant est quintuplé.

> A défaut de précision dans la loi, cette mesure s'applique à compter du 20/11/2016 (lendemain de la publication de la loi).



LE COMMENTAIRE DE L'ACA

Conduire c'est aussi travailler... et justement, au travail, c'est sur la route que l'on meurt le plus.

En 2015, 483 personnes sont décédées dans un déplacement professionnel et 4 520 ont été hospitalisées suite à un accident survenu au cours d'une mission ou sur le trajet domicile-travail.

L'on touche là au sujet éminemment crucial de la prévention et de la gestion du risque routier en entreprise et de la responsabilité du chef d'entreprise en cas d'infractions commises par ses salariés avec les véhicules de la société. Il s'agit aussi d'assurer l'égalité devant la loi des conducteurs que le contrevenant soit simple particulier ou qu'il agisse en qualité de salarié.

SAUF QUE... la mesure pose la question de la mise en œuvre pratique de ce texte et des mesures d'accompagnement des entreprises.

Les photos prises à l'occasion des infractions (vitesse ou feu rouge) sont le plus souvent de qualité tellement mauvaise qu'elles ne

permettent que très rarement aux sociétés d'identifier avec certitude le conducteur qui a commis l'infraction.



En pratique, comment va faire un patron pour communiquer sereinement les informations, dans le cas d'une camionnette occupée et conduite par différents salariés au cours d'une même journée pour aller d'un chantier à l'autre ? En faisant remplir un carnet de bord heure par heure ? et avec quelle garantie quant à l'exactitude des informations qui y seront notées ?

En rendant la désignation obligatoire, le risque est qu'elle s'opère « au hasard » avec pour seul objectif de permettre au représentant légal d'éviter les poursuites. Bien sûr il y a une sécurité juridique : la dénonciation ne vaut pas présomption de culpabilité, et le salarié qui reçoit un avis de contravention après avoir été désigné, peut demander la photo et le cas échéant, contester être l'auteur certain de l'infraction. Dans ce cas, retour à la responsabilité pécuniaire du représentant légal, c'est-à-dire une amende mais pas de perte de points, situation que les pouvoirs publics veulent justement éradiquer. « Eviter » la perte de points restera possible juridiquement mais interviendra simplement plus loin dans le processus...

Ce que l'ACA recommande

1 La mise en place rapide de mesures d'accompagnement des entreprises en lien avec des acteurs institutionnels (CARSAT, CNAMTS, CRAM...) et associatifs de la prévention (ACA, ACP...) permettant l'organisation pratique de cette disposition et l'échange entre employeurs et salariés.

2 La formation des chefs d'entreprise en lien avec des structures et partenaires spécialisés (ACA, ACP...) . Le cas des infractions commises par les salariés d'une entreprise est parasité par beaucoup de rumeurs, de désinformation et le mythe bien ancré du permis intouchable du chef d'entreprise. Résultat ?

Une méconnaissance du sujet et une sous-estimation très nette des conséquences en termes de sécurité routière et de responsabilité. Un chef d'entreprise sait-il qu'en sa qualité de représentant légal, le fait de payer directement un avis de contravention adressé à la société suite à une infraction relevée de manière automatisée, lui fait encourir la perte de points de son permis de conduire ? Non.

Sait-il qu'à défaut de désigner l'auteur de l'infraction, il est responsable pécuniairement de l'infraction et que l'amende lui est personnelle et qu'il est interdit de la payer avec des fonds de la société ? Non.

Sait-il que déduire le montant d'une amende directement payé par la société sur la fiche de paie d'un salarié est interdit ? Non.

Sait-il que ne pas réagir à des comportements d'infractions répétés de salariés peut engager sa responsabilité au titre de son obligation de sécurité ? Non.

Une bonne formation des chefs d'entreprise inciterait, bien plus que la crainte de la sanction, à prendre la mesure du risque et les initiatives adéquates pour le traitement des infractions commises par leurs salariés en toute transparence et dans un climat apaisé.

3 Mettre la sécurité routière au cœur des préoccupations des entreprises. Le chef d'entreprise a une obligation de sécurité à l'égard des salariés et l'interdiction de leur faire prendre des risques. Il doit identifier et prévenir les risques notamment le risque routier. Depuis 2001, les entreprises ont obligation de créer un document d'évaluation des risques (document unique). Une obligation qui est pourtant loin d'être remplie par l'ensemble des entreprises. Il s'agit de renforcer les mesures d'accompagnement des entreprises souvent dépassées par l'ampleur de la tâche et intégrer l'infraction routière comme un élément à part entière de la prévention du risque routier. Au-delà des 2 millions de points qui ne sont pas retirés, c'est le nombre de victimes des accidents de la route qu'il s'agit de faire baisser.

4 Inciter les entreprises à s'engager pour la sécurité de leurs salariés en répondant à l'[Appel National](#) aux entreprises et en s'engageant activement et publiquement en faveur d'une route plus sûre pour leurs collaborateurs.

LA MESURE

UNE « AMENDE FORFAITAIRE DÉLICTEUELLE » POUR SANCTIONNER LA CONDUITE SANS PERMIS ET SANS ASSURANCE

Contrairement à la rédaction initiale du projet de loi, la conduite sans permis et le défaut d'assurance restent des délits sauf qu'on leur applique la procédure de l'amende forfaitaire réservée aux contraventions des quatre premières classes, en créant un nouveau dispositif baptisé, pour l'occasion, « amende forfaitaire délictuelle ».

En pratique, l'auteur des faits peut voir les poursuites contre lui s'arrêter, sans passer devant un tribunal correctionnel, s'il paie une amende forfaitaire.

Cette procédure particulière ne s'applique pas si le délit a été commis par un mineur, ou en état de récidive, ou si plusieurs infractions sont constatées en même temps dont l'une au moins ne peut donner lieu à une amende forfaitaire.

Elle concerne par ailleurs les délits constatés par un procès-verbal électronique (PVe).

Une fois le délit constaté et enregistré dans l'appareil, un avis d'infraction, une notice de paiement et un formulaire de requête en exonération, sont envoyés au domicile de la personne par lettre recommandée.

Si la personne règle dans les 45 jours, l'amende forfaitaire est fixée à 800 € pour la conduite sans permis et à 500 € pour le défaut d'assurance.

En cas de paiement direct à l'agent ou dans les 15 jours du constat de l'infraction ou de l'envoi de l'avis, ce montant est minoré à 640 € pour le défaut de permis et à 400 € pour le défaut d'assurance.

Si l'auteur ne règle dans les temps, le montant est majoré à 1 600 € pour la conduite sans permis et à 1 000 € pour la conduite sans assurance.

L'auteur de l'infraction peut aussi contester l'infraction en formulant une requête par courrier recommandé avec accusé de réception ou en ligne de manière dématérialisée sur le site www.antai.gouv.fr.

La contestation suppose pour être recevable sur la forme, de respecter la procédure imposée (délai, formulaire, pièces à joindre...) et le versement d'une consignation. L'auteur de la contestation peut être dispensé de consignation dans certaines situations comme par exemple en cas d'usurpation d'identité si elle est justifiée par un récépissé du dépôt de plainte.

La contestation peut soit aboutir et les poursuites être abandonnées, soit être rejetée car jugée irrecevable (car non motivée, incomplète...) ou peut faire l'objet d'un jugement par le tribunal.

La consignation est remboursée en cas de classement sans suite de l'infraction ou déduite du montant de l'amende prononcée par le tribunal en cas de condamnation.

Ce système d'amende forfaitaire délictuelle est supposé permettre une sanction plus rapide et plus sévère de ces délits routiers.

Pour la conduite sans assurance, alors que la peine encourue est de 3 750 € d'amende et des peines complémentaires, les juridictions condamnent majoritairement par voie d'ordonnance pénale (jugement sans convocation physique devant un tribunal) à des amendes de 308 € en moyenne, avec un délai de presque 8 mois entre les faits et la décision.

Concernant la conduite sans permis, alors que la peine encourue est de 1 an de prison, 15 000 € d'amende et des peines complémentaires, la réponse majoritaire est l'amende là aussi par voie d'ordonnance pénale pour une moyenne de 414 €, et un délai moyen de réponse pénale de plus de 6 mois.

La forfaitisation de la peine devrait aussi permettre d'uniformiser la réponse pénale et pallier des différences importantes de sanctions sur un même territoire selon les juridictions. Selon le lieu de condamnation, le montant moyen des peines d'amende varie de 150 € à 1 017 € pour le défaut de permis et de 178 € à 701 € pour le défaut d'assurance.

> Un décret devra préciser les modalités d'application de cette nouvelle procédure d'amende forfaitaire délictuelle.

LE COMMENTAIRE DE L'ACA

« Contraventionnaliser » ces infractions comme cela était initialement prévu aurait constitué un mauvais signal pour le public sur le plan de la sécurité routière.

Il était impératif de conserver à ces comportements la qualification de délits.

SAUF QUE... pour pallier une réponse pénale trop longue et des amendes très loin de ce qui est prévu par la loi, on crée une nouvelle procédure « d'amende forfaitaire délictuelle » qui dans l'esprit du contrevenant risque, comme la contraventionnalisation, de minimiser la gravité puisqu'elle permet (sauf exception) d'éviter le tribunal et des peines complémentaires.

L'amende forfaitaire même délictuelle n'éradiquera pas la problématique du recouvrement de l'amende c'est-à-dire de son paiement effectif par le contrevenant.

Les deux dernières années ont marqué une hausse du nombre de morts sur nos routes.

Outre l'alcool, les stupéfiants et la vitesse qui restent des invariants lourds dans l'accidentologie routière, l'augmentation des délits de défauts de permis et d'assurance a été significative.

En 2015, le nombre de verbalisations pour délits de conduite sans permis a augmenté de 2,8 % avec 132 309 personnes poursuivies.

Les conduites sans assurance sont en hausse de 2 % avec 106 753 délits constatés.

237 personnes sont mortes dans un accident impliquant un conducteur sans permis et 206 sont décédées dans un accident impliquant un véhicule non assuré.

Au-delà des infractions relevées à l'occasion de contrôles ou d'accidents, on estime, en France, que plus de 600 000 personnes conduisent sans permis et 750 000 sans assurance.

Ce que l'ACA recommande

- 1 **Une sanction dissuasive** pour que le passage du permis et la souscription d'une assurance soient perçus comme étant totalement incontournables.
- 2 **Le renforcement du recours aux stages de sensibilisation ciblés**, au titre notamment de peines complémentaires, pour une réponse forte et efficace sur ce type de comportements des conducteurs.
- 3 **Concernant la conduite sans permis, la poursuite efficace de la réforme du permis de conduire** pour être plus accessible financièrement et obtenu plus rapidement.
- 4 **Une exploitation rapide et efficace des mesures proposées** par la loi de modernisation de la justice du 21^e siècle (fichiers assurés, dispositifs LAPI...).



LA MESURE

DE NOUVEAUX MOYENS DE LUTTE CONTRE LA CONDUITE SANS ASSURANCE

• Création des fichiers des véhicules assurés et non assurés

A l'instar de la Belgique, la loi prévoit la création, en France, d'un fichier des véhicules assurés. Sa tenue et sa gestion seront confiées à l'organisme d'information en 2003 actuellement géré au sein de l'AGIRA (Association pour la Gestion des Informations sur le Risque en Assurance). Les éléments de ce fichier permettront, notamment grâce au croisement des données contenues dans le système d'immatriculations des véhicules (SIV), d'établir un fichier de véhicules susceptibles de ne pas satisfaire à l'obligation d'assurance.

La création de ce fichier devrait faciliter et renforcer le contrôle par les forces de l'ordre de l'obligation d'assurance qui est, à ce jour, réalisé à partir de la présentation d'une attestation d'assurance et du certificat apposé sur le véhicule.

Les éléments de ces fichiers pourront être exploités par le FGAO (Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages) qui aura, par ailleurs, également accès aux informations du SIV.

Chaque société d'assurance devra renseigner cette base nationale pour tous les véhicules assurés.

Elles devront, pour tous les véhicules qu'elles assurent, communiquer à l'organisme d'information les données suivantes : nom et adresse de la société d'assurance couvrant la responsabilité civile, numéro de contrat et sa période de validité et numéro d'immatriculation.

L'Etat, quant à lui devra, pour ses véhicules (bénéficiant d'un régime particulier), transmettre le numéro d'immatriculation et les coordonnées des autorités qui en sont responsables.

Une commission de suivi sera chargée de veiller au bon fonctionnement des fichiers. Sa composition sera fixée par voie réglementaire.

L'organisme d'information devra conserver ces données pendant 7 ans à compter de la fin du contrat d'assurance.

Les sociétés d'assurance seront aussi tenues de conserver pendant 7 ans à partir de la fin du contrat d'assurance, le nom et l'adresse du propriétaire ou du conducteur habituel ou du détenteur déclaré du véhicule. Cela permettra à l'organisme d'information de répondre à la demande d'une personne lésée dans un accident de la circulation. En cas de transfert de portefeuille, cette obligation repose sur la nouvelle société d'assurance.

• Utilisation élargie de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI)

Comme cela est déjà prévu pour la constatation des infractions impliquant le vol et le recel de véhicules volés, la loi prévoit une utilisation élargie du contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules plus couramment appelé « lecture automatisée des plaques d'immatriculation » (LAPI) pour contrôler le respect des dispositions du code de la route, notamment concernant l'assurance des véhicules.

• Utilisation de la vidéoprotection

L'utilisation de la vidéoprotection sera étendue. La transmission et l'enregistrement d'images prises sur la voie publique par ce moyen seront possibles pour assurer le respect de l'obligation d'être couvert par une assurance garantissant la responsabilité civile, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur.

• Majoration des amendes au profit du FGAO

La majoration de 50 % des amendes en cas de défaut d'assurance destinée à financer le FGAO comme le prévoit l'article L211-27 du Code des assurances sera étendue aux amendes forfaitaires et aux amendes de composition pénale.

> Un décret devra préciser les modalités d'application de toutes ces mesures ainsi que leur entrée en vigueur qui interviendra au plus tard le 31 décembre 2018.

LE COMMENTAIRE DE L'ACA

En France, jusqu'à 750 000 personnes conduiraient un véhicule qui n'est pas assuré soit entre 1 % et 2 % du parc automobile de particuliers.

En 2015, la part des véhicules sans assurance impliqués dans un accident mortel a atteint un pic. Dans 6 % des accidents mortels et 4,5% des accidents corporels, un véhicule n'est pas assuré. 206 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un véhicule non assuré.

Le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO) indemnise les victimes d'accidents de la route quand l'auteur n'est pas assuré ou pas connu.

En 2015, il a traité plus de 28 000 dossiers et versé 92 millions d'euros d'indemnisation aux victimes.

Il se retourne ensuite contre les responsables non assurés pour être remboursé. En 2015, 16 millions d'euros ont pu être récupérés auprès des responsables d'accidents non-assurés.

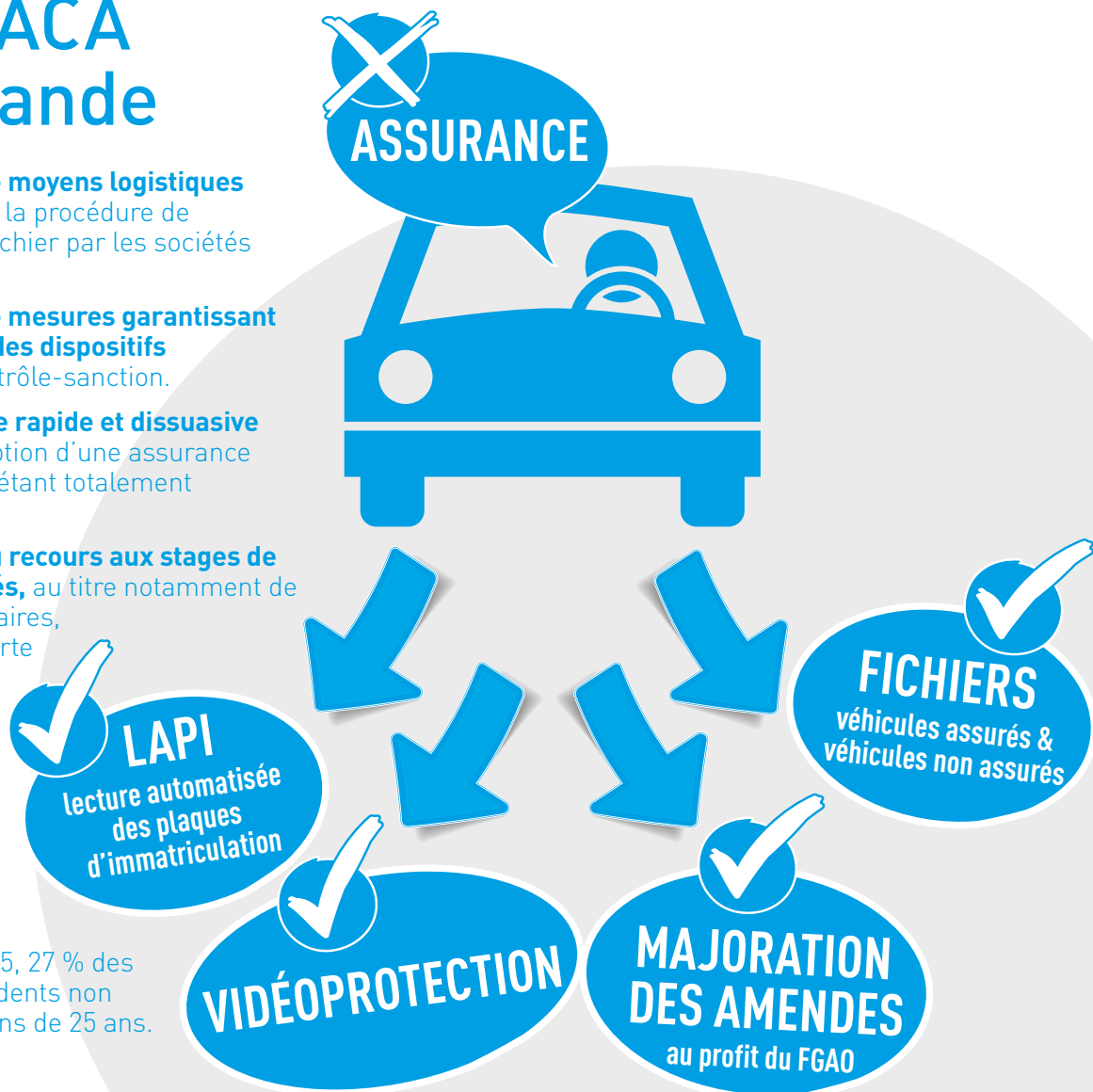
Ne pas s'assurer, c'est ainsi, en cas d'accident, devoir payer toute une vie pour avoir pris le risque d'économiser une cotisation d'assurance...

Ne pas s'assurer c'est faire supporter à l'ensemble des assurés le coût de la non-assurance en les faisant participer au financement du FGAO par une contribution de 2 % prélevée sur les primes d'assurance de responsabilité civile automobile.

Il est donc crucial d'identifier... et cela, avant l'accident... les personnes qui ne remplissent pas leur obligation d'assurance de leur véhicule.

Ce que l'ACA recommande

- 1 **La mise en place de moyens logistiques fiables** garantissant la procédure de renseignement du fichier par les sociétés d'assurance.
- 2 **La mise en place de mesures garantissant une totale fiabilité des dispositifs automatisés** de contrôle-sanction.
- 3 **Une sanction pénale rapide et dissuasive** pour que la souscription d'une assurance soit perçue comme étant totalement incontournable.
- 4 **Le renforcement du recours aux stages de sensibilisation ciblés**, au titre notamment de peines complémentaires, pour une réponse forte et efficace à ce type de comportements des conducteurs.
- 5 **La formation post-permis notamment des jeunes conducteurs** pour un comportement durablement responsable. En 2015, 27 % des responsables d'accidents non assurés avaient moins de 25 ans.



LA MESURE

UN NOUVEAU DELIT DE CONDUITE AVEC UN FAUX PERMIS DE CONDUIRE

Le Code de la route permet déjà de sanctionner le fait de conduire un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule, par un an de prison et 15 000 € d'amende.

La loi crée un autre délit qui sanctionnera le fait de conduire un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule, tout en faisant usage d'un permis de conduire faux ou falsifié. A la clé, 5 ans de prison et 75 000 € d'amende et des peines complémentaires comme la confiscation du véhicule qui a servi à l'infraction si le contrevenant en est propriétaire, l'interdiction de conduire certains véhicules à moteur même ceux pour lesquels un permis n'est pas exigé pendant 5 ans maximum, l'obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière etc... et celles applicables en matière de faux et prévues par le Code pénal (interdiction des droits civiques, interdiction d'exercice...). L'immobilisation du véhicule pourra aussi être décidée.

> A défaut de précision dans la loi, cette mesure s'applique à compter du 20/11/2016 (lendemain de la publication de la loi).

FAUX
PERMIS
DE CONDUIRE



LE COMMENTAIRE DE L'ACA

Le permis de conduire est l'un des documents administratifs les plus falsifiés.

Si le nouveau format « carte de crédit » du permis européen délivré depuis septembre 2013 s'avère plus sûr, il faudra attendre 2033 pour qu'il soit généralisé à l'ensemble des conducteurs français.

S'affranchir du permis de conduire et utiliser pour cela des moyens frauduleux mérite d'être sanctionné à la hauteur de l'enjeu de sécurité routière que cela pose.

En cas d'accident, rouler sans permis c'est rouler sans assurance avec toutes les conséquences pour les victimes en termes de recours et de procédures d'indemnisation, qui doivent alors être assurées par le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO), alimenté, en partie, par les cotisations des assurés.

Ce que l'ACA recommande

- 1 **L'application de sanctions suffisamment dissuasives** pour que l'apprentissage et les épreuves du permis soient perçus comme étant la seule voie possible pour obtenir le permis de conduire.
- 2 **Le renforcement des recours aux stages de sensibilisation** pour une réponse pénale ciblée, forte et efficace sur le comportement des conducteurs.
- 3 **La poursuite de la réforme du permis de conduire** afin qu'il soit plus accessible financièrement et obtenu plus rapidement.

**5 ANS DE
PRISON**

**+ 75 000 €
D'AMENDE**

**+ PEINES
COMPLÉMENTAIRES**
ex. : confiscation du véhicule

LA MESURE

AUTOMATISATION RENFORCÉE DE LA REPRESSION ROUTIÈRE

La loi allonge la liste des infractions pouvant être constatées par les appareils de contrôle automatique et par la vidéoprotection avec l'application du principe de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation qui s'appliquait déjà pour, par exemple, les excès de vitesse, le non-respect des feux rouges, des distances de sécurité...

Les infractions du Code de la route qui peuvent être constatées par des appareils de contrôle automatique homologués ou de vidéoprotection et qui entraînent la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation sont les suivantes :

- Le non port de la ceinture de sécurité (R.412-1).
- L'usage du téléphone tenu en main (R.412-6-1). L'infraction relative à l'utilisation interdite des oreillettes n'est pas concernée.
- L'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules (R.412-7).
- L'arrêt, le stationnement ou la circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence (R.412-8, R.417-10, R.421-7).
- Le non-respect des distances de sécurité (R.412-12).
- Le franchissement et le chevauchement des lignes continues (R.412-19, R.412-22).
- Le non-respect des signalisations imposant l'arrêt des véhicules (R.412-30, R.412-31 et R. 415-6).
- Le non-respect des vitesses maximales autorisées (R.413-14, R.413-14-1 et R.413-17).
- Le non-respect des règles de dépassement (R.414-4, R.414-6 et R.414-16).

- Le non-respect de l'obligation du port d'un casque homologué d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur (R.431-1).
- Le non-respect de l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur (L.324-2 / L.211-1 et 2 du Code des assurances).
- L'engagement dans l'espace compris entre deux lignes d'arrêt dont l'une est réservée aux cycles (R.415-2).

> Cette mesure s'applique à partir du 31/12/2016 sauf concernant la constatation du délit de défaut d'assurance qui sera effective au plus tard le 31/12/2018.

L'utilisation du contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules, plus couramment appelé lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI) sera élargie au contrôle du respect du Code de la route afin de faciliter le constat, la preuve des infractions et la recherche de leurs auteurs.

Les services de police et de gendarmerie nationales pourront mettre en œuvre des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules prenant la photographie de leurs occupants et ce, en tous points « appropriés ».

Cela permettra aussi d'identifier les conducteurs ne pouvant justifier d'un domicile en France et qui sont redevables d'une amende forfaitaire majorée, et de retenir leur véhicule comme le prévoit l'article L.121-4-1 du Code de la route.

> Un décret devra préciser les modalités d'application de cette mesure ainsi que son entrée en vigueur qui interviendra au plus tard le 31 décembre 2018.

LE COMMENTAIRE DE L'ACA

Depuis 2004, l'intensification des contrôles routiers a certes concouru à une évolution des comportements en faveur de la sécurité routière, mais a aussi amené à faire le constat de dysfonctionnements dans ce traitement « automatisé » des infractions.

Ces dysfonctionnements ont été et sont encore dénoncés par l'ACA notamment auprès des Ministres de la Justice successifs et du Défenseur des Droits.

Des évolutions sont intervenues (contestation en ligne, suivi des contestations en ligne...), mais des efforts sont encore nécessaires pour tendre vers une démarche qualité irréprochable du Centre national de traitement de Rennes, qui en 2015 a envoyé plus de 13,3 millions d'avis de contravention (vitesse et feu rouge).

La répression routière, dont l'automatisation va encore s'accroître, suppose donc plus que jamais d'être fiable pour être acceptée par les usagers et pour impacter favorablement et durablement leur comportement sur la route.

Enfin et surtout, la répression ne peut pas être la seule réponse à l'enjeu de la sécurité routière. Il s'agit impérativement de mettre enfin en œuvre un vrai continuum éducatif.

Ce que l'ACA recommande

- 1 **Une totale fiabilité de la chaîne contrôle-sanction** garantissant notamment une application simple des droits de la défense.
- 2 **Une démarche « qualité » constante de la chaîne contrôle-sanction** garantissant le changement durable des comportements des conducteurs.
- 3 **Un respect strict des règles de protection des données** dans le cadre du traitement automatisé.
- 4 **L'instauration rapide d'une formation continue des conducteurs**, à l'instar de l'Autriche où les formations post-permis ont permis de réduire d'un tiers la mortalité des jeunes conducteurs en quelques années seulement.

Nouveautés :

ceinture

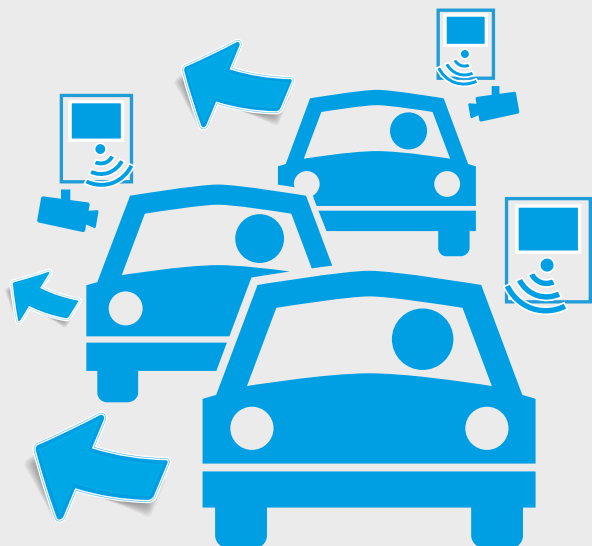
téléphone

casque

etc...

(R.121-6 et R.130-11 du Code de la route)

CONTRÔLE AUTOMATISÉ



LA MESURE

L'ACCÈS AUX DONNÉES EMBARQUÉES DES VÉHICULES AUX FORCES DE L'ORDRE

La loi prévoit un accès aux informations et données physiques et numériques des véhicules aux agents habilités à contrôler les véhicules et leurs conducteurs. Les données auxquelles les agents peuvent accéder sont celles relatives à l'identification et à la conformité des véhicules et de leurs composants.

D'un côté, la connexion à la prise de diagnostic OBD (On Board Diagnostic) installée dans l'habitacle de tous les véhicules légers et utilitaires fabriqués depuis 2004, permet de savoir si le véhicule est conforme ou non. D'un autre côté la lecture de numéros VIN (Vehicle Identification Number) des différents calculateurs présents sur le véhicule, permet de vérifier si certaines pièces n'ont pas été frauduleusement remplacées.

Cet accès doit permettre de vérifier que les prescriptions techniques du véhicule sont respectées et que le véhicule circulant est bien celui qui est autorisé et mentionné sur le certificat d'immatriculation. Cela permet aussi de s'assurer que le véhicule ou ses équipements n'ont pas été volés ou recelés.

Les autres informations et données embarquées, comme, par exemple, celles relatives à la circulation, ne peuvent en aucun être utilisées comme preuve d'une autre infraction au Code de la route.

Concernant les agents, sont seuls compétents pour procéder aux opérations les détenteurs d'un dispositif technique permettant la lecture des informations et données parmi :

- les officiers ou agents de police judiciaire de la gendarmerie ou de la police nationales territorialement compétents ;
- les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre des transports.

Quand elles sont de nature physique, les informations et données peuvent être relevées par l'ensemble des agents habilités à procéder aux contrôles des véhicules et de leurs véhicules comme prévu par le code de procédure pénale et le code de la route.

> Cette mesure s'applique à compter du 23 avril 2017, date d'entrée en vigueur du décret du 20 avril 2017, qui est venu fixer la liste des agents autorisés à accéder aux informations des véhicules.



LE COMMENTAIRE DE L'ACA

Cet accès aux données embarquées des véhicules est motivé par la lutte contre le vol des véhicules, véritable fléau.

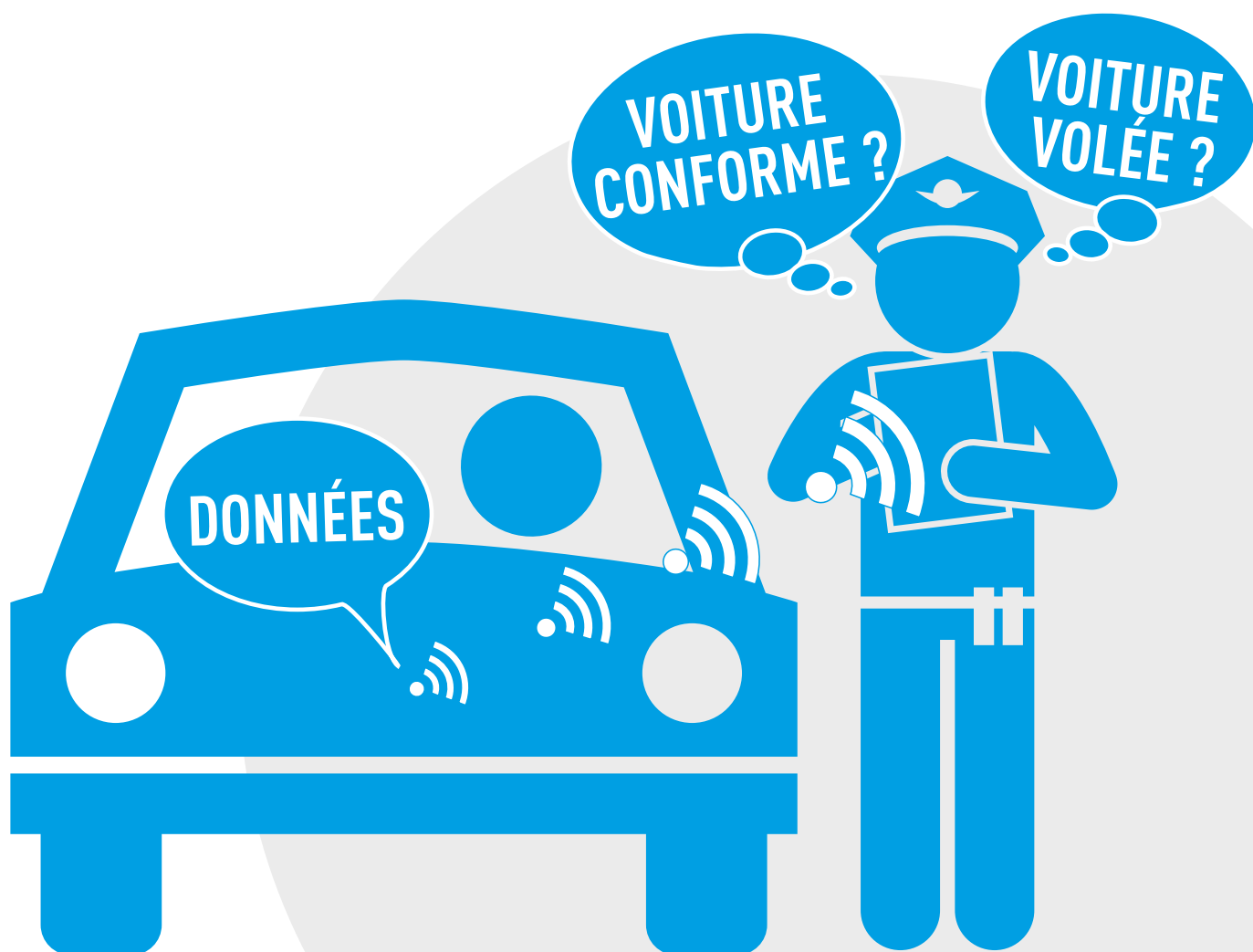
En France, plus de 111 000 véhicules sont volés chaque année, soit plus de 300 par jour sans compter les vols d'accessoires et de pièces, et ce pour un préjudice conséquent des usagers et de leurs assureurs.

Ce que l'ACA recommande

- 1 **Une campagne d'information large à destination des automobilistes** pour une bonne compréhension de la mesure et pour éviter toute désinformation sur un sujet aussi sensible que celui de l'accès aux données.
- 2 **La garantie, notamment par un processus de formation des agents des forces de l'ordre, d'un accès aux données effectué dans le cadre strict posé par la loi** sans qu'il puisse constituer un nouveau mode de poursuite d'infractions routières.
- 3 **La poursuite active du Plan national de lutte contre les vols et trafics de véhicules et de pièces détachées** présenté en octobre 2014 par le Ministère de l'Intérieur qui proposait parmi ses mesures d'intensifier les échanges d'informations entre police et gendarmerie nationales, d'intensifier la recherche et le contrôle des véhicules volés et des pièces détachées, d'enrayer l'essor des trafics de pièces détachées

sur Internet, de détecter la fraude par un contrôle renforcé des demandes d'immatriculation, de renforcer les contrôles en direction des professionnels de l'automobile...

- 4 **Une prise en compte active de l'évolution des véhicules et de leur connectivité.** Une étude « My Car My Data », menée par l'ACA, en partenariat avec la FIA, démontre que quand ils achètent une voiture, 76 % des Français sont intéressés par la connectivité, principalement pour le gain en sécurité qu'elle permet (57 %). Pour autant, des inquiétudes existent notamment sur la maîtrise des données du véhicule et le risque de les voir utilisées à des fins commerciales ou à des fins de poursuites par les autorités. Des freins qui pourront être levés par un cadre législatif général réclamé par 97 % des automobilistes.



LA MESURE

LE TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION DEVRA AVOIR LE PERMIS

Quand une personne (physique), propriétaire d'un véhicule, fera une demande d'immatriculation, le certificat ne pourra être établi à son nom qu'à condition qu'elle soit titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule immatriculé.

Si ce n'est pas le cas, le certificat d'immatriculation devra alors être établi au nom d'une personne titulaire du permis de conduire requis, que le propriétaire devra désigner.

Le propriétaire sera inscrit sur le certificat mais c'est la personne désignée qui aura la qualité de titulaire du certificat d'immatriculation, notamment en cas d'infraction relevée de façon automatisée (ex : flash vitesse ou feu rouge).

> Les conditions d'application de cette mesure devront encore être fixées par décret.

LE COMMENTAIRE DE L'ACA

Cette mesure a été pensée pour éviter que des conducteurs, en établissant leur carte grise au nom d'une personne qui n'a pas le permis de conduire, échappent à une perte de points en cas d'infraction relevée sans arrestation du conducteur (radars vitesse et feu rouge automatiques...).

SAUF QUE... les photos prises lors des contrôles automatisés sont quasi systématiquement inexploitable et ne permettent que très rarement d'identifier de manière certaine le conducteur, auteur d'une infraction.

Le titulaire de la carte grise pourra donc toujours désigner un tiers qui roule peu ou pas... sans trop de risque d'être inquiété eu égard au volume d'avis de contravention traité par le centre de Rennes ou de contester en arguant du doute quant à l'identité certaine du conducteur pour n'assumer qu'une responsabilité pécuniaire (prévue par le Code de la route) sans perte de points...

Ce que l'ACA recommande

- 1 Une fiabilité irréprochable de la chaîne contrôle-sanction.
- 2 La formation des conducteurs pour un comportement durablement responsable.
- 3 L'application des textes déjà existants permettant de sanctionner le « trafic de points » [article L223-9 du Code de la route] et les déclarations inexactes ou erronées notamment suite à la réception d'un avis de contravention automatisé (226-10 ou 441-1 du Code pénal).



CERTIFICAT d'immatriculation

Titulaire :



LA MESURE

UN PERMIS À POINTS VIRTUEL POUR LES CONTREVENANTS QUI NE RÉSIDENT PAS EN FRANCE

Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire délivré par une autorité étrangère et qui circulent en France se verront affecter un nombre de points virtuels, qui sera réduit en cas d'infraction entraînant un retrait de points (ex : excès de vitesse).

En cas de retrait de tous les points, l'administration notifiera aux conducteurs concernés l'interdiction de circuler sur le territoire français pendant un an.

Circuler sur le territoire français malgré la notification sera sanctionné par une peine de 2 ans de prison, 4 500 € d'amende et d'éventuelles peines complémentaires. L'immobilisation du véhicule sera également possible.

Le même système de récupération leur sera appliqué avec notamment la possibilité de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Ces conducteurs auront également droit à la communication du relevé intégral concernant leur permis « virtuel ».

> Un décret devra fixer les modalités d'application de cette mesure pour le moins innovante. L'entrée en vigueur de ce dispositif sera fixée par un décret et interviendra au plus tard 1 an après la promulgation de la loi.



LE COMMENTAIRE DE L'ACA

Cette mesure a pour objectif de lutter contre l'insécurité routière et de restaurer l'égalité de traitement entre les conducteurs.

71 personnes meurent chaque jour sur les routes européennes.

En France, les véhicules immatriculés à l'étranger représentent 7 % de la circulation (hors 2 roues motorisés) et constituent 3 % des véhicules motorisés impliqués dans les accidents mortels.

En 2015, 151 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger et 73 personnes dans un accident impliquant un poids lourds ou un autocar étranger.

Les conducteurs des véhicules immatriculés à l'étranger provoquent moins d'accidents mortels que les conducteurs de véhicules immatriculés en France, au km parcouru. Cette situation s'explique notamment par une utilisation forte du réseau autoroutier qui est plus sûr.

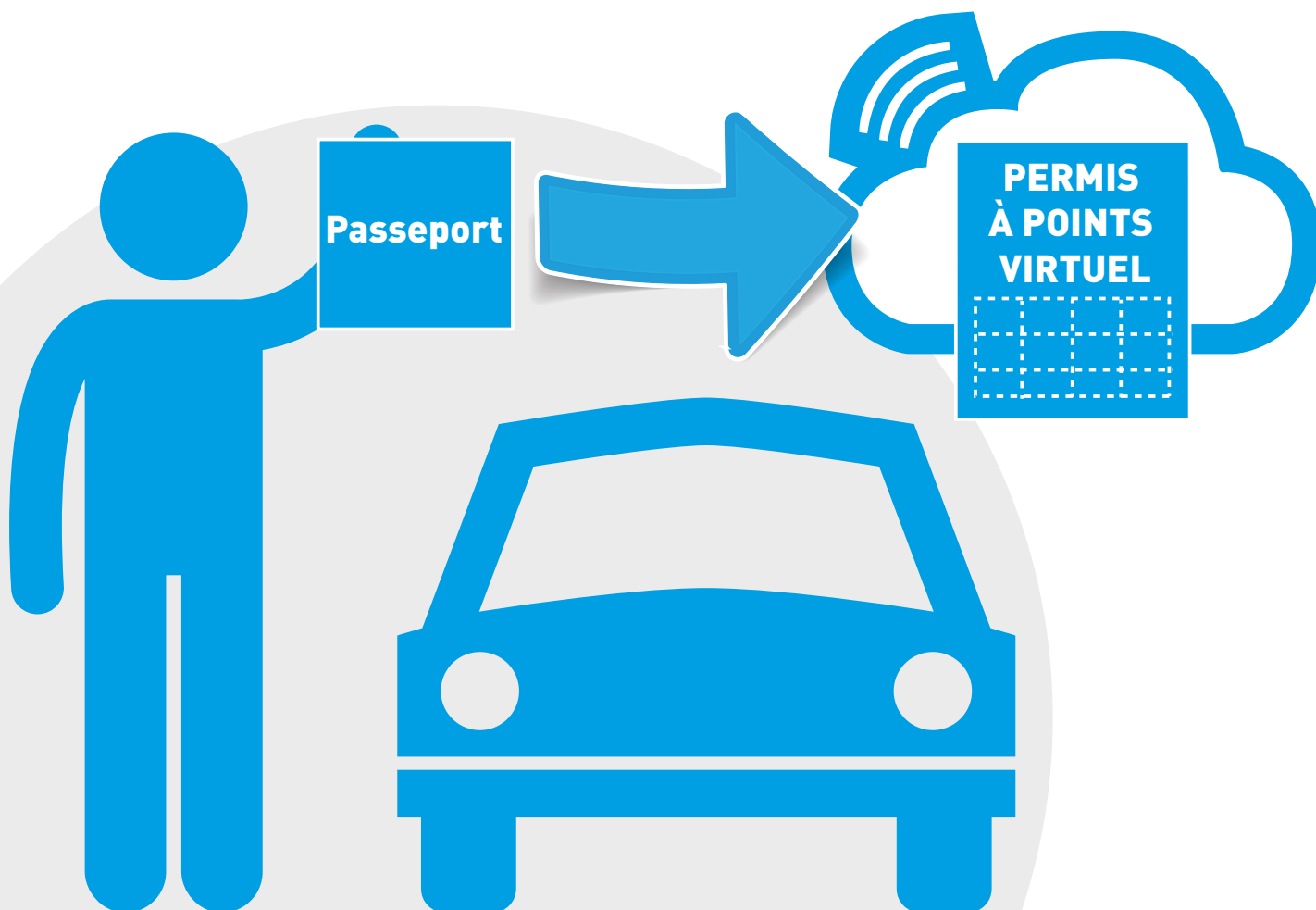
Pour autant la question du comportement et du respect des règles par les conducteurs circulant hors de leur territoire est préoccupante.

La France, en plus d'être un pays de transit, est aussi une destination touristique européenne très prisée. La proportion des voitures étrangères relevées en excès de vitesse s'élève à 25 % en moyenne, et peut atteindre, en été, jusqu'à 50 %, dans certains départements frontaliers.

Ce que l'ACA recommande

- 1 Une égalité de traitement entre les conducteurs,** que les contrevenants soient résidents en France ou non.
- 2 Des mesures logistiques d'ampleur permettant de garantir que le traitement de ces permis à points virtuels ne vont pas défavorablement impacter le fonctionnement du service du Fichier National des permis de conduire** (Ministère de l'Intérieur).

Ce dernier traite déjà chaque année plus de 8 millions d'infractions, retire près de 12,5 millions de points, invalide près de 70 000 permis pour solde nul et gère la reconstitution totale ou partielle des points (après un délai de 3, 2 ans ou 6 mois) de plus de 8 millions de conducteurs et enregistre plus de 21 000 stages de récupération de points suivis... avec à la clé certains dysfonctionnements dénoncés par l'ACA.
- 3 L'application stricte des dispositions européennes facilitant l'échange transfrontalier d'informations** concernant les infractions routières qui permettent d'identifier les conducteurs Européens en infraction et de les poursuivre.
- 4 L'application effective des dispositions déjà existantes prévoyant la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires** prononcées par les Etats membres de l'Union Européenne au titre des infractions routières, qui permettent de récupérer le montant des amendes... mais qui s'avèrent, aujourd'hui, rarement mises en œuvre « entretenant », le sentiment d'impunité des automobilistes.
- 5 La poursuite de la politique de contrôles renforcés des organismes dispensant des stages de récupération de points** auprès de qui les contrevenants titulaires d'un permis à points virtuel devraient, selon la loi, pouvoir se former.



AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION : QUI SOMMES-NOUS ?



Présidée par Didier Bollecker, l'Automobile Club Association (ACA) est une structure apolitique qui intervient sur tous les sujets touchant à la mobilité et offre, parallèlement, de multiples services aux usagers de la route, et notamment à ses 911 000 membres.

Née en avril 1900, avec l'émergence de la voiture, l'ACA a été longtemps pionnière : mise en place des premiers panneaux de signalisation routière, délivrance des rares « certificats de capacité » à la conduite des automobiles.

Pendant plusieurs décennies, l'Automobile Club Association sera le seul organisme habilité à délivrer des permis de conduire. Aujourd'hui, fruit de la fusion de plus de 20 Clubs régionaux, l'ACA est la représentante légitime des automobilistes et usagers de la route en France.

L'ACA sait se faire entendre : mise en place d'un contrôle technique à la fin des années 80, acceptation des crash-tests indépendants par les constructeurs automobiles, contrôle technique des infrastructures, modifications du permis à points, création de commissions consultatives d'usagers ...

A côté de ce rôle institutionnel, l'ACA propose de nombreux services aux automobilistes (protection juridique, assistance routière, voyage, assurance...), mène des programmes de sensibilisation et de formation des automobilistes, organise des ateliers d'auto-évaluation pour les seniors, propose des formations à la sécurité routière aux particuliers et aux entreprises, et réalise des stages de récupération de points.

Automobile Club Prévention, filiale de l'ACA est une société leader dans la prévention et la maîtrise du risque

routier professionnel (diagnostic, plans de prévention, stage de conduite préventive ...), grâce à 6 centres de formation en France.

L'Automobile Club Association est membre de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), qui regroupe 223 associations au niveau mondial, représentant plus de 70 millions de membres et leurs familles.

L'Automobile Club Association est ainsi le relais naturel des campagnes mondiales menées par la Fédération Internationale de l'Automobile, telles que :

- « Make Cars Green », pour la promotion de l'écoconduite ;
- « Action for Road Safety » et « Save Kids Live » pour la promotion de la sécurité routière à l'échelle mondiale.

L'Automobile Club Association relaie, en France, les actions lancées et développées en commun en Europe par les Automobile et Touring Clubs, telles que : EuroNCAP (crashtests), EuroTAP (test tunnels), EuroRAP (évaluation des routes), ainsi que des programmes d'évaluation portant sur la qualité des transports publics, la sécurité des passages piétons, les parkings relais, la qualité et la visibilité de la signalisation routière, la sécurité des chantiers de travaux routiers, la qualité et la sécurité des aires de services autoroutière, etc.

Plus d'informations sur :
www.automobile-club.org



CONTACTS

Service Presse de l'Automobile Club Association
03 69 06 46 06 / 03 68 00 38 00
service_presse@automobile-club.org