

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

Circulaire n° 2006-43 du 30 mai 2006 relative aux dispositions de la loi du 5 janvier 2006 relatives à la sécurité routière

NOR : *EQUS0611365C*

Le délégué interministériel à la sécurité routière à Mesdames et Messieurs les préfets de département ; Monsieur le préfet de police de Paris.

En application des décisions prises lors des comités interministériels de la sécurité routière des 24 janvier et 7^{er} juillet 2005, plusieurs nouvelles mesures ont été introduites dans le code de la route par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

Ces dispositions visent plus particulièrement le renforcement de la lutte contre les excès de vitesse de 50 km/h et plus, et le « débridage » des deux-roues à moteur.

1. Plusieurs dispositions visent à permettre l'immobilisation des véhicules en vue de leur confiscation en cas d'excès de vitesse de 50 km/h et plus, et à faciliter la mise en œuvre des mesures d'immobilisation et de mise en fourrière

*1.1. La possibilité d'immobilisation du véhicule
en cas d'excès de vitesse de 50 km/h et plus*

Cette mesure permet notamment de mettre fin à certains comportements particulièrement dangereux comme les courses illicites de véhicules traversant la France à très grande vitesse.

En cas d'excès de vitesse de 50 km/h ou plus, contravention de la cinquième classe punie d'une amende de 1 500 euros au plus et d'un retrait de six points du permis de conduire, la confiscation du véhicule peut être décidée par le juge lorsque le conducteur est propriétaire du véhicule.

Afin de permettre un recours plus fréquent au prononcé de cette peine et, surtout, d'en faciliter l'exécution, la loi a étendu la possibilité d'immobilisation à titre conservatoire du véhicule en vue de sa confiscation, auparavant simplement prévue pour les délits, aux contraventions de cinquième classe, parmi lesquelles figure principalement le grand excès de vitesse (art. L. 325-1-1 modifié du code de la route).

Cette immobilisation, qui ne peut être décidée qu'avec l'accord du procureur de la République, doit obligatoirement s'accompagner de la rétention immédiate du permis de conduire (art. L. 224-1 du code de la route).

Il convient de préciser qu'en cas d'excès de vitesse compris entre 40 et moins de 50 km/h, la procédure de l'amende forfaitaire n'est pas compatible avec cette rétention (circulaire du garde des sceaux Crim. 2003-08 E8 du 10 juin 2003 NOR : JUSD0330088C). En conséquence cette infraction doit être relevée par formulaire timbre-amende, cas « A », ou, à défaut, par procès-verbal.

*1.2. L'extension du champ du délit d'obstacle à l'immobilisation
à l'ensemble des cas d'immobilisation et à la mise en fourrière*

L'article L. 224-5 du code de la route ne sanctionnait auparavant l'opposition à une mesure d'immobilisation du véhicule que pour le seul cas d'immobilisation consécutif à une rétention immédiate du permis de conduire en l'absence de personne susceptible de prendre en charge le véhicule.

Le déplacement des dispositions de cet article dans le chapitre relatif à l'immobilisation et à la mise en fourrière (art. L. 325-3-1 nouveau du code de la route) étend le champ de ce délit à l'ensemble des cas d'immobilisation du code de la route.

Ce délit est désormais constitué chaque fois que le conducteur s'oppose à une mesure d'immobilisation, qu'il s'agisse d'une mesure de sûreté (le véhicule est interdit de circuler car son état ne le permet pas) ou d'une décision prise en vue d'une éventuelle confiscation du véhicule.

Il se distingue de la contravention existante de non-respect d'une mesure d'immobilisation (art. R. 325-2 du code de la route) par la nécessité d'un élément intentionnel, par exemple l'opposition délibérée du conducteur à la mise en place d'un dispositif d'immobilisation.

Le nouvel article L. 325-3-1 étend également le champ de ce délit à l'opposition à un ordre d'envoi en fourrière. Par exemple, est constitutif de ce délit le fait pour un conducteur de se précipiter dans son véhicule alors que la grue a commencé à soulever le véhicule, tout en refusant le paiement des frais qui sont dus.

Ce délit étant passible d'une peine d'emprisonnement, et donc d'une mesure de garde à vue, il est possible d'user de la

coercition pour présenter le mis en cause à l'officier de police judiciaire territorialement compétent.

2. Les sanctions existantes contre le « débridage » des deux-roues à moteur sont renforcées

2.1. Les enjeux relatifs à la lutte contre le « débridage » des deux-roues à moteur

En 2005, 1 237 conducteurs et passagers de deux-roues motorisés (356 cyclomotoristes et 881 motocyclistes) ont été tués et 32 130 blessés. Avec moins de 1 % du trafic, les motocyclistes représentent 16,6 % des personnes tuées et leur risque d'être tué par kilomètre parcouru est 20 fois plus élevé que celui d'un automobiliste.

Par rapport à l'année 2004, le nombre de cyclomotoristes tués a augmenté de 3,8 % et celui des motocyclistes de 1,3 %, alors que celui de l'ensemble des usagers a diminué de 4,9 %.

Les cyclomoteurs dont la vitesse maximale autorisée est limitée par construction à 45 km/h et qui sont utilisés principalement par de jeunes conducteurs, sont souvent modifiés en vue d'en augmenter la vitesse bien au-delà de la limite autorisée. Ces véhicules ont ainsi des performances incompatibles avec l'expérience de leurs jeunes utilisateurs.

Un certain nombre de motocyclettes de grosse cylindrée sont elles aussi modifiées afin d'en augmenter la puissance au-delà de la limite autorisée (74,8 kW). Cette augmentation qui peut atteindre 100 %, procure à ces motocyclettes très accessibles des capacités d'accélération très supérieures à celles de la totalité des autres véhicules en circulation et contribue ainsi à rendre leur usage tout particulièrement dangereux.

Ces mesures contre le « débridage » visent à mieux lutter contre l'accidentalité des jeunes cyclomotoristes et à promouvoir une circulation plus apaisée des motocyclistes.

2.2. L'extension aux motocyclettes et aux quadricycles à moteur des sanctions existantes pour le « débridage » des cyclomoteurs et la vente de pièces à cet effet

Le délit de fabrication, d'importation, d'exportation, d'exposition, d'offre, de mise en vente, de proposition à la location ou d'incitation à l'achat ou à l'utilisation d'un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur d'un cyclomoteur, est étendu aux motocyclettes et, par cohérence, aux quadricycles à moteur (art. L. 317-5 modifié du code de la route).

Il en est de même pour la réalisation par un professionnel de transformations ayant le même effet.

Ces délits sont punis, au plus, de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende, et de diverses peines complémentaires. Les pièces et le véhicule concernés peuvent être saisis et confisqués et le professionnel se voir interdire d'exercer son activité jusqu'à cinq ans.

Cette définition exclut la transformation d'un de ces véhicules lorsque les limites réglementaires sont respectées. Cependant le véhicule ainsi modifié n'est plus conforme à sa réception et sa circulation reste passible de la contravention de quatrième classe existante (art. R. 321-4 du code de la route, amende forfaitaire de 135 euros).

Est également exclue du champ d'application de cette disposition la vente de pièces modifiant les autres caractéristiques de ces véhicules ou leur aspect esthétique. Cependant, si ces pièces ne sont pas homologuées, lorsque cette homologation est requise par le code de la route, son vendeur est passible de la contravention de 4^e classe existante (art. R. 321-4 du code de la route, amende forfaitaire de 135 euros).

2.3. L'aggravation des sanctions pour la commercialisation de deux et quatre-roues à moteur non réceptionnés ou non conformes à leur réception

Le nouvel article L. 321-1 du code de la route élève au niveau du délit l'importation, l'exposition, la mise en vente, la vente, la proposition de location ou l'incitation à l'utilisation d'un cyclomoteur, d'une motocyclette ou d'un quadricycle à moteur non réceptionné ou qui n'est plus conforme à sa réception.

Il vise plus particulièrement à mettre fin à la vente, notamment par des professionnels, de véhicules ayant subi des transformations augmentant leurs performances.

Cette définition exclut la commercialisation de véhicules destinés à une utilisation en dehors des voies ouvertes à la circulation publiques, par exemple ceux destinés exclusivement à la compétition (motos de pistes ou de cross). Faute d'un affichage très clair de cette restriction d'usage sur les lieux de vente, les professionnels concernés sont passibles du délit susvisé.

Est également exclue du champ d'application de cette disposition la commercialisation de véhicules modifiés avec des pièces homologuées, lorsque cette homologation est requise par le code de la route.

Ce délit est puni au plus de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende, et de diverses peines complémentaires. Le véhicule peut être saisi et confisqué, et le professionnel se voir interdire d'exercer son activité jusqu'à cinq ans.

Le nouvel article L. 321-1 prévoit une dérogation par décret pour les véhicules destinés à participer à des épreuves ou manifestations sportives. Le projet de décret en préparation définira les conditions de commercialisation des véhicules appartenant à un type réceptionné et modifiés pour cette destination.

*

* *

Les actions engagées au cours de ces trois dernières années ont permis une évolution significative dans la lutte contre l'insécurité routière. Les efforts contre l'accidentalité des usagers de deux-roues motorisés doivent s'accroître.

Ces mesures offrent des moyens juridiques supplémentaires permettant de nouvelles avancées dans ce domaine.
Je vous demande de veiller à leur bonne utilisation et de me rendre compte de toutes difficultés susceptibles d'être rencontrées dans leur application.

R. Heitz