

N° 365

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958  
DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 novembre 2002.

## PROPOSITION DE LOI

*sur la responsabilité des conducteurs vis-à-vis des mineurs.*

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRESENTEE

PAR MM. YVES CENSI, LAURENT HÉNART,  
XAVIER BERTRAND et ERIC WOERTH,

Députés.

---

Sécurité routière.

### EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 14 juillet 2002, le Président de la République, lors de sa traditionnelle intervention télévisée, faisait de la sécurité routière un des grands chantiers de son quinquennat.

L'élévation de ce dessein au rang de priorité nationale devrait être une évidence pour tous.

Le bilan humain, dressé chaque année par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, est éloquent. Les accidents mortels ont fait, en 2001, 7 720 tués sur les routes françaises dont 2077 sont des jeunes de quinze à vingt-quatre ans. Les jeunes représentent un quart des morts sur la route alors qu'ils représentent seulement 13 % de la population (1).

Les facteurs matériels sont connus. La vitesse est présente dans un accident mortel sur deux. L'alcool dans un accident mortel sur trois. L'inattention, l'inobservation coupable des règles élémentaires de conduite, la négligence font le reste. A cet égard, l'usage du téléphone portable au volant, dont il est unanimement reconnu qu'il multiplie les chances d'accident par quatre, est caractéristique de l'indifférence ou de l'inconscience affichées pour la vie des autres.

De telles données sont évidemment inacceptables et le seul fait que la plupart de nos voisins aient des taux de mortalité inférieurs, prouverait si besoin était, que des progrès sont réalisables. Il n'y a pas de fatalité à ces morts inutiles. L'usage de la voiture dans notre pays n'a pas pour corollaire un nombre incompressible de décès annuels.

---

(1) Les blessés sont 154 000.

La législation existe, incitatrice, préventive, répressive. La sanction est cependant rarement et difficilement appliquée (1).

---

(1) En roulant 24 h sur 24 h pendant près de trois mois au-dessus des limites autorisées, le conducteur ne serait verbalisé qu'une fois.

En l'état actuel, l'information et la répression sont les deux principales facettes existantes du dispositif public de lutte contre les mauvais comportements routiers.

Cependant, il est permis de penser que l'information et la contrainte, seules, ne parviendront jamais à juguler les comportements irresponsables de certains conducteurs. Il s'agit d'un problème directement lié à l'attitude des automobilistes au volant.

En effet, tant que le fait d'être conducteur d'une puissante berline justifiera dans l'inconscient collectif les excès de vitesse de son propriétaire, tant que la plupart des conducteurs auront une vision exclusivement individualiste de la conduite en société, aucune innovation technique, aussi inventive soit-elle, aucune loi ne pourra protéger efficacement les usagers de la route.

Ce dont il s'agit aujourd'hui, c'est d'envisager, dans la mesure du possible, de modifier profondément notre rapport à la conduite.

C'est pourquoi, à côté du diptyque information/répression, il conviendrait d'ériger un troisième axe d'intervention, au moins égal aux deux précédents en termes de moyens, l'éducation.

L'instruction, dès le plus jeune âge, devrait permettre d'orienter nos comportements et nos habitudes vers une plus grande responsabilité personnelle et collective. C'est le constat qu'avaient dressé les différents rapporteurs du Livre blanc sur la sécurité routière présenté au Premier ministre en 1989, « la sécurité routière... est d'abord un problème de société, de choix éthiques et civiques et de comportements individuels », ou ceux de la Table ronde sur la formation des usagers de la route et sur la formation des conducteurs en avril 1997, présentée à M. le ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme ainsi qu'à Mme la Secrétaire d'État aux transports, « La différence majeure (entre notre pays et les pays européens) réside dans le comportement des usagers de la route des conducteurs. Et si l'on veut vraiment progresser rapidement et durablement, c'est là que réside le principal « gisement de progrès ».

L'État par l'intermédiaire de l'éducation nationale notamment doit assumer une partie de cette tâche et intégrer le champ de l'éducation routière scolaire à ses enseignements. Actuellement un Français, de la maternelle à la terminale aura suivi 4 heures de cours d'instruction routière, contre 110 pour un Allemand. Cette prise de conscience, sûrement trop tardive, est cependant aujourd'hui manifeste, gageons que des efforts substantiels seront rapidement entrepris par les autorités de tutelle.

La sphère publique, cependant n'est ni première, ni la seule, à pourvoir à la formation ou à l'instruction des futurs conducteurs. La cellule familiale constituera toujours le lieu par excellence de formation des comportements routiers respectueux.

Existe-t-il en effet de meilleur apprentissage que l'expérience partagée pendant plusieurs années avec les adultes, le plus souvent les parents ? Comme la citoyenneté ou la civilité, l'importance de l'exemple donné au volant est dans l'enfance primordial pour donner les meilleures chances au conducteur futur.

Il vous est donc proposé, afin d'inciter les conducteurs à assumer leur responsabilité vis-à-vis des enfants, de créer un dispositif alliant à la répression, un système de formation permettant une meilleure transmission aux plus jeunes de comportements routiers responsables.

Ce dispositif permet de sanctionner plus durement, par le doublement du montant de la peine, un conducteur lorsque celui-ci se sera rendu coupable d'une infraction en présence d'un mineur.

Il sera cependant permis au conducteur d'éviter l'ensemble du montant de la sanction, ou une partie de celui-ci, s'il accepte de suivre un

stage de sensibilisation et de pédagogie spécifique aux dangers de la conduite.

Ce texte a vocation à prendre en compte de petites infractions, celles dont la répétition conduit à l'inconscience, à l'impression d'impunité et d'absence de danger. L'objet n'est pas de se concentrer sur les cas les plus graves, dans lequel un accident aura été causé et pour lequel, hélas, la valeur démonstrative de l'imprudence sera déjà réalisée.

Il n'y a pas d'infraction au code la route qui ne soit dangereuse. Un sens interdit, un dépassement hasardeux, un « feu grillé », même lentement, un stop non marqué, autant d'incivilités qui mettent en danger la vie des usagers de la route, la vie de ses passagers et la propre vie du conducteur.

Cette proposition de loi a donc deux objectifs.

Le premier concerne le comportement des conducteurs en leur faisant prendre conscience de l'importance qu'il y a à donner un exemple responsable aux jeunes, aujourd'hui, pour leur permettre de devenir les bons conducteurs de demain.

Le second est d'espérer que les conducteurs, par l'adoption d'une conduite plus « adulte » en présence d'enfant(s), éviteront de mettre leur(s) vie inutilement en danger.

C'est l'objet de la présente proposition de loi.

## PROPOSITION DE LOI

### **Article 1er**

Il est créé un stage spécifique de sensibilisation des conducteurs aux causes et conséquences des comportements contraires au code de la route quand ils sont en présence de mineurs à bord de leur véhicule.

La préparation des jeunes au partage de la route repose sur une action en direction des adultes qui assurent la protection et l'information des mineurs.

Le programme de ce stage, qui a pour but développer la responsabilité des conducteurs par le rappel de leurs droits et devoirs, est défini par décret pris en Conseil d'Etat.

### **Article 2**

Le fait pour tout conducteur, de ne pas respecter les obligations imposées par le code de la route dans sa partie réglementaire, alors qu'il se trouvait en présence d'au moins un mineur au moment des faits reprochés, porte automatiquement le montant des amendes de 2e, 3e et 4e classe fixées par ledit code, au double de l'amende forfaitaire majorée telle que définie par la code de procédure pénale à l'article R. 49-7.

Les dispositions de l'article 529-7 du code de procédure pénale relatives à la minoration des amendes pour les contraventions ne s'appliquent pas aux infractions au code de la route visées à l'alinéa 1er du présent article.

### **Article 3**

Pour les infractions punies par des contraventions de 2e et 3e classe visées par l'article 2, le conducteur peut substituer au paiement de l'amende le suivi d'un stage de sensibilisation prévu à l'article 1er.

L'action publique, pour les conducteurs concernés par le premier alinéa du présent article, est éteinte soit par le paiement de l'amende majorée au sens de R. 49-7 du code de procédure pénale et doublée, soit par le suivi du stage de sensibilisation.

#### **Article 4**

Pour les infractions punies par les contraventions de 4e classe visées par l'article 2, seul le montant de l'amende telle que majorée au sens de l'article R. 49-7 du code de procédure pénale est du, si le conducteur se soumet volontairement au stage de sensibilisation spécifique prévu à l'article 1er.

L'action publique, pour les conducteurs concernés par le premier alinéa du présent article, est éteinte soit par le paiement de l'amende majorée au sens de R. 49-7 du code de procédure pénale et doublée, soit par le paiement de l'amende majorée au sens de R. 49-7 du code de procédure pénale non doublée et par le suivi du stage de sensibilisation.

#### **Article 5**

Les stages de sensibilisation sont payés par les conducteurs auteurs en infraction.

La durée des stages ne peut excéder huit heures.

#### **Article 6**

Les modalités d'application des articles 2, 3, 4 et 5 sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

---

365 – Proposition de loi de M. Yves Censi sur la responsabilité des conducteurs vis-à-vis des mineurs