



N° 798

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 mars 2013.

PROPOSITION DE LOI

*visant à compléter les dispositifs de **formation pratique** à la **conduite** et à simplifier les démarches administratives relatives à l'accès aux **informations** et à la **contestation des amendes**,*

(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.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Alain CHRÉTIEN, Gilles CARREZ, Marc-Philippe DAUBRESSE, Thierry MARIANI, Marc LE FUR, Laure de LA RAUDIÈRE, Claude de GANAY, Jean-Marie SERMIER, Arlette GROSSKOST, Yves FOULON, Éric STRAUMANN, Olivier AUDIBERT-TROIN, Alain LEBOEUF, Franck MARLIN, Sophie ROHFRTSCH, Virginie DUBY-MULLER, Annie GENEVARD, Jean-Pierre VIGIER, Julien AUBERT, Laurent FURST, Michel HEINRICH, Fernand SIRÉ, Jean-Pierre DOOR, Yves ALBARELLO, Philippe LE RAY, Lionnel LUCA, Thierry SOLÈRE, Daniel GIBBES, Valérie BOYER, Guy GEOFFROY, Bernard PERRUT, Jean-Pierre DECOOL, Yves FROMION, Philippe MEUNIER, Dominique DORD, Philippe Armand MARTIN, Yannick FAVENNEC, Jean-Paul TUAIVA, Sylvain BERRIOS, Josette PONS, Étienne BLANC, Philippe COCHET, Jacques LAMBLIN, Lucien DEGAUCHY, Camille

de ROCCA SERRA, Gérald DARMANIN, Damien ABAD, Valérie
LACROUTE, Jean-Marie TETART et Stéphane DEMILLY,
députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le permis de conduire est appelé à évoluer. Depuis le 19 janvier 2013 et jusqu'en septembre 2013, un document transitoire sera fourni aux nouveaux titulaires du permis de conduire, dont le format habituel de « papier rose » sera à terme remplacé par une carte munie d'une puce électronique renseignant sur les mentions concernant chaque conducteur. Ce nouveau document entre dans le cadre d'une harmonisation du permis de conduire dans toute l'Union européenne. Ce document sera également plus difficile à falsifier.

Cette évolution démontre que le permis de conduire et plus largement l'enseignement et la formation sont appelés à évoluer. Le permis à points a été institué en 1992, il y a déjà vingt ans. Il apparaît donc comme nécessaire d'engager une réelle réflexion sur ce que sera le permis à points de demain. Aussi, il s'agit de proposer ici un panel de mesures permettant de mieux respecter les règles de la sécurité routière mais aussi de mieux les comprendre.

Notre environnement évolue avec notamment l'intégration de nouvelles technologies, il est important de considérer celles-ci comme autant de nouvelles opportunités permettant de faire évoluer l'apprentissage pratique de la conduite. Alors que la formation théorique au code de la route a bénéficié d'avancées technologiques permettant de travailler sur des séries de code chez soi, la formation pratique à la conduite reste inchangée. Or il est aujourd'hui possible d'en améliorer la qualité par des technologies nouvelles.

La mise en œuvre d'un simulateur de conduite permettrait ainsi de pallier aux inégalités de formation, que l'on soit formé en environnement rural ou en environnement urbain où le mode de conduite y est totalement différent. Il s'agit également de mieux appréhender tous les contextes de circulation et être confronté à toutes les disparités climatiques, tous les types de risques potentiels dans le cadre de l'apprentissage de la conduite. Un tel dispositif permettra par exemple d'améliorer le comportement et le degré de confiance d'un jeune conducteur lors de sa première conduite de nuit s'il ne l'a jamais expérimenté pendant sa formation pratique ou encore de lui faire assimiler des distances de freinage différentes sur une simulation de route hivernale s'il est formé hors de cette période par exemple. Il convient de souligner qu'un tel simulateur n'interviendrait pas en alternative à la formation pratique mais en complément. Sa régularité

pourrait être par exemple d'une heure d'utilisation toutes les cinq heures de conduite, avec des degrés de difficultés différents.

La question du coût d'un tel dispositif pour les auto-écoles ne doit pas être absente de la réflexion. Il convient d'une part de souligner qu'un tel simulateur permettra un apprentissage en petits groupes et une prise de conscience collective de l'analyse des situations par le formateur. Enfin, il est proposé ici un délai de cinq années pour la mise en œuvre d'un tel dispositif, lequel permettra à terme de proposer un complément à la formation sur route lorsque les leçons de conduite d'un élève sont trop espacées dans le temps en période de flux pour les auto-écoles.

Nous devons aussi éviter le « tout répressif » et faire comprendre les règles en faisant preuve de davantage de pédagogie, sans laquelle, la mise en place de nouveaux radars ne risque que de générer une incompréhension des automobilistes. Nous devons éviter des situations socialement dramatiques où un automobiliste préfère rouler sans permis, et donc sans assurance, pour éviter de perdre son emploi. Le bilan de la Sécurité Routière publié par l'ONISR* en 2011 avait établi que « *le nombre de conducteurs circulant sans permis serait d'environ 500 000* » (p. 391).

90 % des infractions constatées pour excès de vitesse proviennent des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h sans faire la différence en termes de retrait de point entre un automobiliste roulant à 140 km/h sur une autoroute et celui dépassant de 10 km/h la vitesse autorisée en ville. Peut-on sanctionner de la même façon ces deux types d'infractions ? La réponse est non, sachant qu'en ville, cela peut sembler justifié en raison des piétons, des vélos... mais que la perte d'un point pour un excès de vitesse de moins de 10 km/h est difficilement compréhensible sur une autoroute fluide.

Aussi, il vous est ici proposé de faire la distinction entre les excès de vitesse inférieurs à 10 km/h commis en ville et qui restent sanctionnés du retrait d'un point et d'une amende de quatrième classe et les excès de vitesse inférieurs à 10 km/h commis hors agglomération et sur autoroute (dont la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h), pour lesquels la sanction reste le paiement d'une amende de troisième classe, mais qui serait non assujettie à la perte d'un point.

Cette distinction ferait mieux accepter la règle, comme c'est déjà le cas dans d'autres pays européens. En Italie, un excès de vitesse inférieur à

* Office national interministériel de la sécurité routière.

10 km/h ne donne pas lieu à retrait de points (article 142 du code de la route). En Espagne, un excès inférieur à 20 km/h ne donne pas lieu à retrait de points lorsque la vitesse maximale autorisée est comprise entre 30 et 50 km/h. En Allemagne, un excès de vitesse inférieur à 20 km/h ne donne pas lieu à retrait de points (article 11.3.4 BKat). Au Luxembourg, un excès de vitesse inférieur à 20 km/h hors agglomération, 25 km/h sur autoroute ne donne pas lieu à retrait de points.

Il ne s'agit donc pas d'aller aussi loin que nos voisins, en appliquant cette distinction en ville où un excès de vitesse de moins de 10 km/h représente déjà un pourcentage important de la vitesse maximale autorisée, mais uniquement hors agglomération et sur autoroute.

Le principe de contestation d'une infraction au code de la route mérite également d'être réétudié dans le cas où la consignation est obligatoire. Le fait qu'un automobiliste qui souhaite contester une infraction, doive préalablement verser un montant de consignation supérieur au montant de l'amende minoré, contrevient au principe fondamental de la présomption d'innocence.

Aussi, nous proposons ici l'abrogation de ce système de consignation. Tout en respectant la présomption d'innocence, l'abrogation de la consignation ne fait pas renoncer pour autant à l'amende en cas de culpabilité avérée. En outre, cela aurait l'avantage de simplifier la procédure administrative en évitant tout remboursement en cas de reconnaissance de non-culpabilité de l'automobiliste.

Les différentes études ont démontré une méconnaissance globale des peines encourues en fonction des différents délits commis sur la route. L'information aux automobilistes doit être améliorée. Ce site d'information mis en œuvre par le ministère de l'intérieur se ferait sur la base de ce qui existe déjà pour chaque automobiliste qui peut, à l'aide d'un code, consulter le nombre de points lui restant sur son permis de conduire. Il s'agit donc ici d'augmenter les informations disponibles, relevant de la prévention mais aussi de permettre à chaque automobiliste un suivi simplifié et permanent de son capital points, amendes en cours et amendes payées, et contestations en cours.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Après l'article L. 221-1 du code de la route, il est inséré un article L. 221-1-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 221-1-1.* – La période d'apprentissage de la période de formation initiale de l'apprentissage dit anticipé de la conduite et celle en conduite supervisée doivent intégrer un simulateur de conduite en accompagnement de la formation pratique. Pour chaque catégorie de permis de conduire, un arrêté du ministre chargé de la sécurité routière définit le nombre de séances de simulateur, leur régularité et leur contenu.
- ③ « Un arrêté du ministre chargé de la sécurité routière en fixe les conditions d'application dans un délai de cinq années à compter de la promulgation de la loi n° du visant à compléter les dispositifs de formation pratique à la conduite et à simplifier les démarches administratives relatives à l'accès aux informations et à la contestation des amendes. »

Article 2

- ① L'article L. 223-2 du code de la route est complété par un IV ainsi rédigé :
- ② « IV. – Le dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 10 km/h et moins de 20 km/h donne lieu de plein droit à une réduction d'un point du nombre de points du permis de conduire. Il en est de même en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 10 km/h seulement si la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h. »

Article 3

- ① Le code de procédure pénale est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa de l'article 529-10 est complété par les mots : « de l'un des documents suivants » ;
- ③ 2° Le deuxième alinéa et le 2° du même article sont supprimés ;
- ④ 3° Le troisième alinéa de l'article 530-1 est supprimé.

Article 4

- ① Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Le troisième alinéa de l'article L. 223-3 est complété par deux phrases ainsi rédigées :
- ③ « L'intéressé peut également prendre connaissance du retrait de points le concernant en accédant à un site d'information dédié au permis à points mis en place par le ministre chargé de la sécurité routière. Un arrêté du même ministre fixe les modalités de création de ce site d'information permettant un accès simplifié aux informations spécifiques à chaque conducteur, permettant ainsi un suivi simplifié et permanent de son capital points, amendes en cours et amendes payées, et contestations en cours. »
- ④ 2° L'article L. 225-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑤ « La communication des mentions le concernant est également accessible par un site d'information dédié au permis à points mis en place par le ministre chargé de la sécurité routière. Un arrêté du même ministre fixe les modalités de création de ce site d'information permettant un accès simplifié aux informations spécifiques à chaque conducteur, permettant ainsi un suivi simplifié et permanent de son capital points, amendes en cours et amendes payées, et contestations en cours. »

