



N° 1698

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 janvier 2014.

PROPOSITION DE LOI

*visant à lutter contre les nuisances de certains engins motorisés
en milieu urbain,*

(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

Bruno LE ROUX, Rémi PAUVROS, Pascal POPELIN, Yves BLEIN, Sylviane ALAUX, Jean-Pierre ALLOSSERY, Christian ASSAF, Avi ASSOULY, Pierre AYLAGAS, Frédéric BARBIER, Christian BATAILLE, Catherine BEAUBATIE, Luc BELOT, Jean-Luc BLEUNVEN, Daniel BOISSERIE, Christophe BOUILLON, Kheira BOUZIANE, Emeric BRÉHIER, François BROTTE, Gwénégan BUI, Jean-Claude BUISINE, Sylviane BULTEAU, Vincent BURRONI, Yann CAPET, Laurent CATHALA, Jean-Yves CAULLET, Guy CHAMBEFORT, Jean-Paul CHANTEGUET, Marie-Anne CHAPDELAINE, Jacques CRESTA, Seybah DAGOMA, Carlos DA SILVA, Guy DELCOURT, Sébastien DENAJA, Fanny DOMBRE COSTE, Françoise DUBOIS, Jean-Pierre DUFAU, William DUMAS, Jean-Paul DUPRÉ, Philippe DURON, Sophie ERRANTE, Marie-Hélène FABRE, Olivier FAURE, Hervé FÉRON, Richard FERRAND, Michèle FOURNIER-ARMAND, Christian

FRANQUEVILLE, Geneviève GAILLARD, Hélène GEOFFROY, Jean-Patrick GILLE, Pascale GOT, Marc GOUA, Laurent GRANDGUILLAUME, Élisabeth GUIGOU, Thérèse GUILBERT, Danièle HOFFMAN-RISPAL, Joëlle HUILLIER, Christian HUTIN, Françoise IMBERT, Michel ISSINDOU, Éric JALTON, Armand JUNG, Marietta KARAMANLI, Conchita LACUEY, Jean LAUNAY, Jean-Luc LAURENT, Anne-Yvonne LE DAIN, Jean-Pierre LE ROCH, Michel LEFAIT, Michel LESAGE, Bernard LESTERLIN, Michel LIEBGOTT, François LONCLE, Lucette LOUSTEAU, Thierry MANDON, Jean-René MARSAC, Martine MARTINEL, Frédérique MASSAT, Sandrine MAZETIER, Michel MÉNARD, Kléber MESQUIDA, Luce PANE, Hervé PELLOIS, Jean-Claude PEREZ, Philippe PLISSON, Élisabeth POCHON, Émilienne POUMIROL, Patrice PRAT, Catherine QUÉRÉ, Dominique RAIMBOURG, Bernard ROMAN, Gilles SAVARY, Julie SOMMARUGA, Gérard TERRIER, Catherine TROALLIC, Daniel VAILLANT, Jacques VALAX, et Paola ZANETTI, et les membres du groupe socialiste, républicain et citoyen (1) et apparentés (2),

députés.

(1) *Ce groupe est composé de Mesdames et Messieurs* : Ibrahim Aboubacar, Patricia Adam, Sylviane Alaux, Jean-Pierre Allossery, Pouria Amirshahi, François André, Nathalie Appéré, Christian Assaf, Avi Assouly, Pierre Aylagas, Alexis Bachelay, Guillaume Bachelay, Jean-Paul Bacquet, Gérard Bapt, Frédéric Barbier, Ericka Bareigts, Claude Bartolone, Christian Bataille, Delphine Batho, Marie-Noëlle Battistel, Laurent Baumel, Philippe Baumel, Nicolas Bays, Catherine Beaubatie, Jean-Marie Beffara, Luc Belot, Karine Berger, Gisèle Biémouret, Philippe Bies, Erwann Binet, Jean-Pierre Blazy, Yves Blein, Patrick Bloche, Daniel Boisserie, Pascale Boistard, Christophe Borgel, Florent Boudié, Marie-Odile Bouillé, Christophe Bouillon, Brigitte Bourguignon, Malek Boutih, Kheira Bouziane, Emeric Bréhier, Jean-Louis Bricout, Jean-Jacques Bridey, François Brottes, Isabelle Bruneau, Gwenegan Bui, Sabine Buis, Jean-Claude Buisine, Sylviane Bulteau, Vincent Burroni, Alain Calmette, Jean-Christophe Cambadélis, Colette Capdevielle, Yann Capet, Christophe Caresche, Fanélie Carrey-Conte, Martine Carrillon-Couvreur, Christophe Castaner, Laurent Cathala, Jean-Yves Caullet, Nathalie Chabanne, Guy Chambefort, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Anne Chapdelaine, Dominique Chauvel, Pascal Cherki, Jean-David Ciot, Alain Claeys, Jean-Michel Clément, Marie-Françoise Clergeau, Philip Cordery, Valérie Corre, Jean-Jacques Cottel, Catherine Coutelle, Jacques Cresta, Pascale Crozon, Seybah Dagoma, Yves Daniel, Carlos Da Silva, Pascal Deguilhem, Florence Delaunay, Guy Delcourt, Carole Delga, Sébastien Denaja, Françoise Descamps-Crosnier, Sophie Dessus, Jean-Louis Destans, Michel Destot, Fanny Dombre Coste, René Dosière, Philippe Doucet, Sandrine Doucet, Françoise Dubois, Jean-Pierre Dufau, Anne-Lise Dufour-Tonini, Françoise Dumas, William Dumas, Jean-Louis Dumont, Laurence Dumont, Jean-Paul Dupré, Yves Durand, Philippe Duron, Olivier Dussopt, Christian Eckert, Henri Emmanuelli, Corinne Erhel, Sophie Errante, Marie-Hélène Fabre, Alain Fauré, Martine Faure, Olivier Faure, Matthias Fekl, Vincent Feltesse, Hervé Féron, Richard Ferrand, Jean-Pierre Fougerat, Hugues Fourage, Michèle Fournier-Armand, Christian Franqueville, Michel Françaix, Jean-Claude Fruteau, Jean-Louis Gagnaire, Geneviève Gaillard, Yann Galut, Hélène Geoffroy, Jean-Marc Germain, Jean-Patrick Gille, Jean Glavany, Daniel Goldberg, Geneviève Gosselin, Pascale Got, Marc Goua, Linda Gourjade, Laurent Grandguillaume, Estelle Grelier, Jean Grellier, Jérôme Guedj, Élisabeth Guigou, Thérèse Guilbert, Chantal Guittet, David Habib, Razy Hammadi, Mathieu Hanotin, Danièle Hoffman-Rispal, Joëlle Huillier, Sandrine Hurel, Monique Iborra, Françoise Imbert, Michel Issindou, Éric Jalton, Serge Janquin, Henri Jibrayel,

Régis Juanico, Armand Jung, Laurent Kalinowski, Marietta Karamanli, Philippe Kemel, Chaynesse Khirouni, Bernadette Laclais, Conchita Lacuey, Jérôme Lambert, Colette Langlade, Jean Launay, Pierre Léautey, Pierre-Yves Le Borgn', Jean-Yves Le Bouillonec, Patrick Lebreton, Gilbert Le Bris, Anne-Yvonne Le Dain, Jean-Yves Le Déaut, Viviane Le Dissez, Michel Lefait, Dominique Lefebvre, Jean-Marie Le Guen, Annick Le Loch, Axelle Lemaire, Patrick Lemasle, Catherine Lemorton, Christophe Léonard, Annick Lepetit, Jean-Pierre Le Roch, Bruno Le Roux, Arnaud Leroy, Michel Lesage, Bernard Lesterlin, Michel Liebgott, Martine Lignières-Cassou, Audrey Linkenheld, François Loncle, Lucette Lousteau, Jean-Pierre Maggi, Jean-Philippe Mallé, Thierry Mandon, Jacqueline Maquet, Marie-Lou Marcel, Jean-René Marsac, Martine Martinel, Frédérique Massat, Sandrine Mazetier, Michel Ménard, Patrick Mennucci, Kléber Mesquida, Franck Montaugé, Pierre-Alain Muet, Philippe Nauche, Ségolène Neuville, Nathalie Nieson, Philippe Noguès, Maud Olivier, Monique Orphé, Michel Pajon, Luce Pane, Christian Paul, Rémi Pavvros, Germinal Peiro, Jean-Claude Perez, Sylvie Pichot, Sébastien Pietrasanta, Martine Pinville, Christine Pires Beaune, Philippe Plisson, Élisabeth Pochon, Pascal Popelin, Dominique Potier, Émilienne Poumirol, Michel Pouzol, Patrice Prat, Joaquim Pueyo, François Pupponi, Catherine Quéré, Valérie Rabault, Monique Rabin, Dominique Raimbourg, Marie Récalde, Marie-Line Reynaud, Eduardo Rihan Cypel, Denys Robiliard, Alain Rodet, Marcel Rogemont, Frédéric Roig, Barbara Romagnan, Bernard Roman, Dolores Roqué, Gwendal Rouillard, René Rouquet, Alain Rousset, Béatrice Santais, Odile Saugues, Gilbert Sauvan, Gilles Savary, Gérard Sebaoun, Christophe Sirugue, Julie Sommaruga, Suzanne Tallard, Pascal Terrasse, Gérard Terrier, Thomas Thévenoud, Sylvie Tolmont, Jean-Louis Touraine, Stéphane Travert, Catherine Troallic, Cécile Untermaier, Jean-Jacques Urvoas, Daniel Vaillant, Hélène Vainqueur-Christophe, Jacques Valax, Clotilde Valter, Michel Vauzelle, Olivier Véran, Fabrice Verdier, Michel Vergnier, Patrick Vignal, Jean-Michel Villaumé, Jean Jacques Vlody, Paola Zanetti.

(2) Dominique Baert, Serge Bardy, Marie-Françoise Bechtel, Chantal Berthelot, Jean-Luc Bleunven, Guy-Michel Chauveau, Yves Goasdoué, Édith Gueugneau, Christian Hutin, Jean-Luc Laurent, Annie Le Houerou, Serge Letchimy, Gabrielle Louis-Carabin, Hervé Pellois, Napole Polutélé, Boinali Said.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La circulation abusive de certains types de motos et de quads en milieu urbain, engendre de graves nuisances sonores et met en danger les riverains. Des individus inconscients s'adonnent à des conduites extrêmement dangereuses dans certains quartiers au mépris de la sécurité et de la tranquillité des habitants. Appréhender les conducteurs en infraction sans provoquer d'accidents est une mission extrêmement délicate pour les agents de police. Les maires et les forces de l'ordre ont de plus en plus de difficultés à lutter contre ce phénomène qui se développe de manière importante dans de nombreuses villes.

La police et la gendarmerie luttent pourtant avec engagement contre les nuisances engendrées par ce type de véhicules. Leurs détenteurs font l'objet chaque année de plus de 20 000 contraventions pour sanctionner les usagers qui utilisent leur deux-roues motorisé ou leur quad dans des conditions de sécurité inacceptables.

Cependant, l'état actuel du droit ne permet pas aux forces de l'ordre une pleine efficacité dans leur engagement pour lutter contre ce phénomène. Le législateur s'était pourtant déjà saisi du sujet en 2008 afin de donner à la police et à la gendarmerie les moyens de sanctionner plus efficacement ces pratiques. De nettes améliorations avaient d'ailleurs, à l'unanimité, été apportées au code de la route en vigueur. Force est néanmoins de constater que des failles subsistent au sein du dispositif existant. L'objet de cette proposition de loi est d'y remédier en complétant l'œuvre de nos prédécesseurs.

Un bref récapitulatif du dispositif législatif en place est donc d'abord nécessaire afin de pouvoir définir les points d'amélioration que la représentation nationale pourrait apporter à celui-ci.

Il faut avant toute chose rappeler que la législation en vigueur distingue deux cas de figure: le cas des véhicules soumis à réception de celui des véhicules non soumis à réception. Ainsi il convient de différencier, parmi les mini-motos et les quads mis sur le marché, ceux qui ont fait l'objet d'une réception, et qui sont donc autorisés à circuler sur la voie publique, et les autres. En effet, certains modèles de motocyclettes ou de cyclomoteurs dont la taille a été abaissée et certains modèles de quads ont été conçus pour être autorisés à circuler normalement. Ces mini-motos

et quads relèvent alors du droit commun applicable à tout véhicule admis à emprunter la voie publique.

À côté de cette catégorie de véhicule, figurent les mini-motos et quads non soumis à réception. Ils n'ont pas besoin d'homologation particulière mais, en contrepartie, ne peuvent pas circuler sur la voie publique. C'est le cas de la majorité des véhicules concernés par cette proposition de loi.

S'agissant de la première catégorie de véhicule (soumis à réception), la loi s'attache surtout à lutter contre le débridage des deux-roues et la revente de véhicules débridés entre particuliers. Elle s'applique donc notamment aux mini-motos et quads conçus pour la route.

Concernant la commercialisation de véhicules ou de pièces de véhicules non homologués alors qu'ils sont soumis à réception, la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, modifiée par la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, a correctionnalisé le fait d'importer, de vendre, de proposer à la location, d'inciter à acheter ou à utiliser un véhicule non réceptionné mais ayant vocation à l'être ou qui n'est plus conforme à celle-ci (le plus souvent suite à un débridage du véhicule). Ce délit est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende (article L. 321-1 du code de la route). Lorsqu'il est commis par un professionnel, les peines sont de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

En revanche, la répression de l'usage, sur les voies ouvertes à la circulation publique, d'un véhicule soumis à réception mais non réceptionné ou qui n'est plus conforme à celle-ci est moins clairement définie. L'article R. 321-4 du code de la route stipule que le fait de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule à moteur sans qu'il ait fait l'objet d'une réception est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Ce même article prévoit, à son 4^e alinéa, que le commerce de dispositifs ou d'équipements non homologués (des pots d'échappement notamment) est puni d'une contravention de quatrième classe. Le 5^e alinéa réprime quant à lui leur usage par une contravention de première classe.

L'article R. 325-8 du code de la route permet également de lutter contre la pratique du débridage. Il stipule d'une part que : « Lorsqu'un véhicule paraît exagérément bruyant, le fonctionnaire ou agent peut prescrire de le présenter à un service de contrôle du niveau sonore en vue de sa vérification » et d'autre part que « lorsqu'un cyclomoteur paraît avoir

été équipé d'un dispositif ayant pour effet de permettre de dépasser les limites réglementaires fixées à l'article R. 311-1 en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur ou avoir fait l'objet d'une transformation à cette fin, l'agent peut prescrire de le présenter à un service de contrôle en vue de vérifier la conformité du véhicule aux dispositions de l'article R. 311-1 ». Dès lors le conducteur peut être autorisé par le fonctionnaire ou agent verbalisateur à conduire le véhicule dans un établissement de son choix pour y faire procéder aux réparations nécessaires ; en pareil cas, une fiche de circulation provisoire est établie. Si le véhicule n'est pas en conformité, il encourt une contravention de la quatrième classe.

Par ailleurs, l'article R. 318-3 du code de la route prévoit que les véhicules à moteur ne doivent pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains et que toute opération tendant à supprimer ou à réduire l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux est interdite. Une contravention de quatrième classe s'applique en cas de non-respect de ces dispositions.

Ainsi, l'arsenal législatif et réglementaire en place est, dans le cas de figure des véhicules soumis à réception, souvent redondant et donc source d'inefficacité pour lutter contre les nuisances engendrées par ce type d'engins. Il nécessite une clarification et une simplification autant qu'une plus grande sévérité dans les sanctions prévues.

Concernant les véhicules non soumis à réception, la loi n° 2008-491 du 26 mai 2008 relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés et évoquée en introduction s'est tout particulièrement attachée à mieux encadrer la commercialisation et l'utilisation des mini-motos, mini-quads et engins assimilés. Cette loi, votée à l'unanimité par l'Assemblée nationale en 2008 sur la base de deux propositions de loi de l'UMP d'une part et du groupe SRC d'autre part, visait déjà à encadrer et sanctionner l'utilisation et la commercialisation abusive de véhicule non soumis à réception. Ils échappaient en effet jusqu'alors à la législation en vigueur.

Ainsi cette loi, à travers les articles L. 321-1-1 et L. 321-1-2 du code de la route, a limité la pratique de la mini-moto à des terrains spécialement aménagés à cet effet, et a réservé son usage par des jeunes de moins de 14 ans à la seule pratique sportive dans le cadre d'une association agréée. Elle a par ailleurs interdit de vendre ces engins à des mineurs. La méconnaissance des obligations prévues étant passible d'une contravention

de la cinquième classe. Le législateur a également mis en place la confiscation automatique de l'engin en cas de récidive et laisse au juge la possibilité de prononcer la peine complémentaire de confiscation du véhicule dès la première infraction. Enfin, cette loi a institué une identification obligatoire des mini-motos afin de pouvoir plus facilement lutter contre l'utilisation abusive de ces engins.

Ce texte a donc le mérite de codifier clairement le dispositif mis en place pour lutter contre la commercialisation et l'usage abusif des véhicules non soumis à réception. Cinq ans après sa promulgation, il semble néanmoins que son efficacité soit limitée tant les phénomènes décrits plus haut n'ont cessé de polluer la vie des habitants de nombreux centre-ville.

Ainsi, pour rendre l'intervention des forces de l'ordre efficace et faire cesser ces comportements insupportables pour la population, il paraît indispensable de les doter de moyens juridiques d'action renforcés.

Cette proposition de loi vise donc d'une part à homogénéiser le cadre législatif en place pour lui donner plus de cohérence et plus d'efficacité, en vue notamment de sa future traduction réglementaire par l'administration et de son utilisation par les forces de l'ordre. Elle vise d'autre part à durcir les sanctions quant à de telles pratiques.

I) Concernant les véhicules soumis à réception

De nombreuses redondances et contradictions figurent au sein du code de la route dans ses dispositions visant à lutter contre la commercialisation et l'utilisation abusives d'engins ou de pièces normalement soumis à réception mais non réceptionner aussi bien en ce qui concerne sa partie réglementaire que législative.

1) La commercialisation

L'article L. 321-1 sanctionne d'un délit puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende le fait d'importer, de vendre, de proposer à la location, d'inciter à acheter ou à utiliser un véhicule non réceptionné mais ayant vocation à l'être ou qui n'est plus conforme à celle-ci. Ces dispositions visent à lutter notamment contre le débridage des deux roues et la revente de véhicules débridés entre particuliers (l'article L. 317-5 du code de la route sanctionne quant à lui, spécifiquement pour les professionnels, de deux ans de prison et 30 000 euros d'amende le fait de fabriquer, d'importer, d'exporter, de

vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un dispositif de débridage).

Or, le quatrième alinéa de l'article R. 321-4 du code de la route stipule que le commerce de dispositifs ou d'équipements non homologués (des pots d'échappement notamment) est puni d'une contravention de quatrième classe.

Il semble ici peu cohérent de sanctionner d'un délit et d'une lourde peine le commerce de véhicules non homologués pour ne punir que d'une contravention de la quatrième classe le commerce de dispositifs ou d'équipements non homologués. Il serait logique de sanctionner avec autant de fermeté ces deux infractions en conservant la qualification délictuelle aussi bien pour les véhicules que pour tout composant de ces derniers.

2) L'utilisation

Le code de la route opère la même distinction entre les véhicules d'un côté et les dispositifs ou équipements non homologués de l'autre pour sanctionner leur utilisation. Le troisième alinéa de l'article R. 321-4 prévoit que le fait de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule à moteur sans qu'il ait fait l'objet d'une réception est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Le 5^e alinéa du même article réprime cependant l'usage de dispositifs ou d'équipements non homologués par une contravention de première classe. Ainsi, l'usage de pots d'échappement non homologués par exemple est uniquement réprimé par une contravention de première classe, d'un montant forfaitaire de 11 euros.

Ce dispositif n'est pas satisfaisant et contradictoire puisqu'un véhicule disposant d'un équipement non homologué ne peut pas être considéré comme réceptionné. Dès lors quel régime de sanction appliquer ? La loi doit s'émanciper de ces stipulations réglementaires et prévoir des mesures qui sanctionnent l'utilisation de tout véhicule, dispositif ou équipement non réceptionné mais ayant vocation à l'être ou qui n'est plus conforme à celle-ci. Une contravention de cinquième classe doit alors pouvoir s'appliquer dans le cas d'une telle infraction.

II) Concernant les véhicules non soumis à réception

1) Le régime de contravention

Depuis la loi du 26 mai 2008, les articles L. 321-1-1 et L. 321-1-2 du code de la route limitent judicieusement la pratique de la mini-moto et des quads non soumis à réception à des terrains spécialement aménagés à cet effet, réservent leur usage par des jeunes de moins de 14 ans à la seule pratique sportive dans le cadre d'une association agréée et interdit la vente de ces engins à des mineurs. Ces véhicules doivent désormais être obligatoirement identifiés afin de pouvoir plus facilement lutter contre leur utilisation abusive.

L'esprit de ces dispositions est donc bien conforme à l'objectif de lutte contre le danger que représente l'utilisation de ces véhicules en dehors du cadre sportif ou privé prévu à cet effet. À cet égard, la méconnaissance des obligations prévues à l'article L. 321-1-1 est passible d'une contravention de la cinquième classe (1 500 euros et 3 000 euros en cas de récidive).

Pourtant la principale difficulté réside dans l'interpellation, très délicate, des utilisateurs de tels véhicules lorsqu'ils circulent sur la voie publique. L'obligation de plaques d'immatriculation représente une évolution salubre permettant une sanction *a posteriori*, néanmoins, cette disposition prévue par l'article L. 321-1-2 n'est associée à aucun type de sanction en cas de non-respect. Il semble donc pertinent de punir de la même façon qu'à l'article L. 321-1-1 – par une contravention de cinquième classe – toute infraction à cette règle.

2) Le régime de confiscation

Le législateur a par ailleurs prévu certaines conditions dans lesquelles l'engin peut être confisqué. En cas de récidive aux dispositions de l'article L. 321-1-1, son dernier alinéa prévoit que la confiscation est de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction. L'article L. 321-5 prévoit quant à lui que « les personnes physiques coupables des contraventions définies à l'article L. 321-1-1 encourent également la peine complémentaire de confiscation » dès la première infraction (laissée à la discrétion du juge).

Or, devant la complexité à laquelle font face les forces de l'ordre pour lutter contre ce phénomène, il serait plus efficace de permettre à celles-ci de confisquer de plein droit le véhicule dès la première infraction à l'article L. 321-1-1. De la même façon, il faudrait étendre cette sanction au

non-respect des dispositions de l'article L. 321-1-2 concernant l'immatriculation de ce type de véhicule.

III) Concernant la lutte contre les nuisances sonores

Nonobstant la catégorie de véhicule concerné, qu'il s'agisse d'engins soumis ou non à réception, la lutte contre leur utilisation abusive passe aussi par la lutte contre les nuisances sonores qu'ils peuvent occasionner pour les riverains.

Le code de la route prévoit déjà, à l'article R. 325-8, que : « Lorsqu'un véhicule paraît exagérément bruyant, le fonctionnaire ou agent peut prescrire de le présenter à un service de contrôle du niveau sonore en vue de sa vérification ». Dès lors le conducteur peut être autorisé par le fonctionnaire ou agent verbalisateur à conduire le véhicule dans un établissement de son choix pour y faire procéder aux réparations nécessaires ; en pareil cas, une fiche de circulation provisoire est établie. Si le véhicule n'est pas en conformité, il encourt une contravention de la quatrième classe.

Par ailleurs, l'article R. 318-3 stipule que les véhicules à moteur ne doivent pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains et que toute opération tendant à supprimer ou à réduire l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux est interdite. Une contravention de quatrième classe s'applique également en cas de non-respect de ces dispositions.

Il semblerait judicieux de renforcer ce dispositif réglementaire par la loi. D'une part en transformant les contraventions de quatrième classe en contravention de cinquième classe dans les deux cas de figure présentés ci-dessus afin de renforcer réellement leur effet dissuasif. D'autre part en instituant un système plus coercitif visant à vérifier le niveau sonore du véhicule suspect. En cas de véhicule qui « paraît exagérément bruyant », l'immobilisation et la mise à la fourrière serait de plein droit le temps d'effectuer le contrôle. Les frais de fourrière et de contrôle reviendraient alors à la charge de l'utilisateur (en plus de la contravention) ou de l'État suivant le résultat du contrôle.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Après le premier alinéa de l'article L. 321-1 du code de la route est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Les dispositions et les sanctions prévues par l'alinéa précédent s'appliquent pour tout équipement non conforme à un type homologué ou à un type ayant fait l'objet d'une réception, lorsque l'agrément de ce dispositif ou équipement est imposé par le présent code ou par les textes réglementaires pris pour son application. »

Article 2

- ① Avant le dernier alinéa de l'article L. 321-1 du code de la route est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « L'utilisation des véhicules ou des équipements visés aux deux précédents alinéas est punie d'une contravention de la cinquième classe. »

Article 3

- ① Le septième alinéa de l'article L. 321-1-1 du code de la route est ainsi rédigé :
- ② « La confiscation du véhicule utilisé pour commettre l'infraction est alors de plein droit, sauf décision contraire de la juridiction. »
- ③ Le huitième alinéa de l'article L. 321-1-1 du code de la route est ainsi rédigé :
- ④ « La récidive des contraventions prévues aux alinéas précédents est punie conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal. »

Article 4

- ① L'article L. 321-1-2 du code de la route est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

- ② « Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application est puni d'une contravention de la cinquième classe.
- ③ « La récidive des contraventions prévues aux alinéas précédents est punie conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal. La confiscation du véhicule qui contrevient aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application est de plein droit, sauf décision contraire de la juridiction. »

Article 5

- ① Après l'article L. 318-1, il est inséré un article L. 318-1-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 318-1-1.* – Les véhicules à moteur ne doivent pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains.
- ③ « Le moteur doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux en bon état de fonctionnement sans possibilité d'interruption par le conducteur.
- ④ « Toute opération tendant à supprimer ou à réduire l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux est interdite.
- ⑤ « Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.
- ⑥ « L'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3. »

Article 6

- ① Après l'article L. 318-2, il est inséré un article L. 318-2-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 318-2-1.* – Lorsqu'un véhicule paraît exagérément bruyant, le fonctionnaire ou agent habilité à prononcer l'immobilisation peut prescrire l'immobilisation et la mise en fourrière du véhicule en vue de sa vérification à l'aune des dispositions prévues par l'article L. 318-2 du code de la route ou de celles prises pour son application.

- ③ « En cas d'infraction, les frais de ces opérations sont à la charge du propriétaire du véhicule. »

