



N° 995

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 mai 2018

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA  
LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE, SUR  
LA PROPOSITION DE LOI

*renforçant la lutte contre les rodéos motorisés (n° 940)*

PAR MME NATALIA POUZYREFF  
Députée

---



## SOMMAIRE

	PAGES
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. LES RODÉOS MOTORISÉS, UNE SOURCE DE NUISANCES IMPORTANTES POUR LES RIVERAINS</b> .....	7
<b>II. UN CADRE JURIDIQUE AMÉLIORÉ PAR LA LOI DU 26 MAI 2008 MAIS QUI DOIT AUJOURD'HUI ÊTRE COMPLÉTÉ</b> .....	8
1. Des obligations de sécurité et de prudence .....	8
2. Une application jurisprudentielle extensive du code de la route .....	9
3. Un cadre juridique complexe distinguant les engins soumis à réception et ceux non soumis à réception.....	10
a. Les engins soumis à réception.....	10
b. Les engins non soumis à réception .....	10
<b>DISCUSSION GÉNÉRALE</b> .....	13
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	23
<i>Article unique</i> (articles L. 236–1, L. 236–2 et L. 236–3 [nouveaux] du code de la route) : Création d'un dispositif permettant de mieux lutter contre les rodéos urbains .....	23
<i>Après l'article unique</i> .....	35
<i>Titre</i> .....	38



MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi a été déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale le 14 mai 2018 par les membres des groupes La République en Marche et Mouvement Démocrate et apparentés. Elle vise à endiguer un **phénomène inquiétant**, celui des rodéos motorisés, qui représentent un danger tant pour leurs auteurs que pour les usagers de la route et qui engendrent des nuisances, notamment sonores, pour les riverains.

Ce texte s'inscrit dans la continuité de la loi n° 2008-491 du 26 mai 2008 relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés, également d'origine parlementaire, qui avait été adoptée par les deux assemblées à l'unanimité. Cette loi **a constitué un indéniable progrès en renforçant substantiellement notre cadre juridique** s'agissant des mini-motos. Ces dernières, destinées à l'origine à l'apprentissage du cross par des enfants, ont vu leur utilisation dévoyée par l'apparition d'une nouvelle génération d'engins motorisés vendus à bas prix et utilisés sur la voie publique, dans des conditions souvent dangereuses pour leurs utilisateurs et source de nuisances sonores pour les riverains.

Ce dispositif législatif et réglementaire a produit un effet dissuasif sur les utilisateurs de ces engins dans les zones habitées. Néanmoins, les faits divers **impliquant non seulement des mini-motos et des quads mais aussi des scooters, motos et autres moto-cross** sont en pleine recrudescence. Le cadre légal en vigueur depuis 2008 doit être complété et plusieurs propositions de loi, émanant de divers groupes, ont avancé d'utiles pistes de réflexion, qui ont inspiré le présent texte.

Il s'agira dorénavant, si cette proposition de loi était adoptée, de **réprimer des comportements** qui compromettent délibérément la sécurité ou la tranquillité publique. En outre, sont prévues un certain nombre de peines complémentaires, parmi lesquelles la confiscation obligatoire du véhicule ayant servi à commettre l'infraction, ce qui devrait avoir un réel effet dissuasif. Enfin, ce texte permettra d'**agir en amont** en réprimant également la provocation publique à l'infraction de rodéos motorisés.

Cette législation devra s'accompagner de dispositions réglementaires visant à encourager l'action des forces de l'ordre dans ce domaine et à **généraliser les bonnes pratiques en matière de prévention et de sensibilisation des différents publics aux dangers des rodéos motorisés**.



## I. LES RODÉOS MOTORISÉS, UNE SOURCE DE NUISANCES IMPORTANTES POUR LES RIVERAINS

En 2017, selon les données communiquées à votre rapporteure par le ministère de l'Intérieur, un **total de 8 700 rodéos a été constaté par la police nationale, dans des zones urbaines et particulièrement des quartiers prioritaires de la politique de la ville.**

Initialement circonscrit aux quartiers dits sensibles, ce phénomène tend à s'étendre en périphérie des centres urbains et parfois même dans les campagnes. En 2017, la gendarmerie nationale a recensé 6 614 interventions contre 5 335 en 2016, soit une augmentation de 19,3 % en un an !

Le début de l'année 2018 est une nouvelle fois marqué par une hausse sensible des interventions par la gendarmerie pour des faits de rodéos (+ 19,8 %).

Tous les véhicules terrestres à moteur étant susceptibles de participer à des rodéos motorisés, les forces de sécurité intérieure ne disposent pas de données statistiques pour discriminer les moyens utilisés. Pour autant, il ressort de leurs interventions que l'utilisation de deux roues, et particulièrement de scooters, est privilégiée.

Popularisés par certains films d'action, les participants aux rodéos urbains s'exonèrent du respect des règles les plus élémentaires de la sécurité routière – véhicules non homologués, conducteurs sans casque, limitations de vitesse non respectées... –, ce qui peut parfois avoir des conséquences dramatiques. Ainsi, en août 2017, un adolescent de 13 ans est mort à Coignières (Yvelines) au guidon de son motocross. Sans casque, il a percuté un arbre. Le lendemain, un autre motard de 20 ans a succombé à une collision avec un autre amateur de rodéos à Wissous (Essonne) <sup>(1)</sup>.

L'intervention des forces de l'ordre est extrêmement délicate car ces engins, en particulier les motocross, ne sont pas faits pour être conduits en ville par des personnes inexpérimentées, ce type de véhicule montant rapidement en puissance et leurs pneus à grands crampons n'offrant pas une bonne adhérence au bitume. Dès lors, les policiers et les gendarmes font face à une difficulté majeure : ils doivent interpellier les conducteurs en faute sans mettre en péril leur propre sécurité, celle de la population ou celle des contrevenants.

En février 2017, un motard en plein rodéo a volontairement percuté deux policiers <sup>(2)</sup>, ne les blessant heureusement que légèrement. En mai 2017, un adolescent de Massy (Essonne) a tenté d'échapper aux forces de l'ordre sans

---

(1) AFP, 13 août 2017.

(2) <http://www.leparisien.fr/massy-91300/massy-un-motard-en-plein-rodéo-urbain-renverse-volontairement-deux-policiers-07-02-2017-6662169.php>

casque sur son quad et s'est tué en percutant un bus : l'enquête a exclu la thèse de la course-poursuite, mais la mort de ce jeune de 17 ans a provoqué deux nuits d'échauffourées <sup>(1)</sup>.

D'autres exemples, moins dramatiques, illustrent l'ampleur que peuvent prendre ces rodéos. En août 2017, près de 300 jeunes partis de Grigny ont investi une route nationale pour un rodéo géant. De nombreux véhicules, scooters ou minimoto, n'avaient pas de plaques d'immatriculation apparentes et leurs conducteurs se comportaient de façon dangereuse. Le groupe a parcouru une dizaine de kilomètres avant de s'arrêter au niveau d'une station essence à Saint-Germain-lès-Corbeil, où ils ont continué à faire vrombir leurs moteurs et, notamment, à rouler sur la roue arrière <sup>(2)</sup>.

## **II. UN CADRE JURIDIQUE AMÉLIORÉ PAR LA LOI DU 26 MAI 2008 MAIS QUI DOIT AUJOURD'HUI ÊTRE COMPLÉTÉ**

Aucune disposition législative ou réglementaire ne permet aujourd'hui de lutter spécifiquement contre les rodéos urbains créant de fait une réelle difficulté pour caractériser ce type d'infraction. Les forces de l'ordre, en vue d'interpeller les contrevenants, doivent régulièrement se référer à plusieurs délits tels que le refus d'obtempérer, la mise en danger de la vie d'autrui ou les dégradations volontaires...

Le code de la route comporte toutefois deux types de dispositions qui permettent d'appréhender les auteurs de tels faits dans certaines conditions.

Il s'agit, d'une part, des prescriptions en matière de sécurité et de prudence qui s'imposent au conducteur (limitation de vitesse, port d'un casque homologué obligatoire, interdiction de conduire sous l'emprise de stupéfiants...), et, d'autre part, des dispositions relatives aux conditions dans lesquelles les véhicules sont autorisés à circuler sur la voie publique.

### **1. Des obligations de sécurité et de prudence**

Le code de la route prévoit de nombreuses obligations de sécurité et de prudence qui s'imposent au conducteur. Celles-ci étant trop nombreuses pour être énumérées ici, on se contentera d'en rappeler quelques-unes fréquemment négligées par les participants à des rodéos urbains.

En application de l'article R. 413-2 du code de la route, la **vitesse des véhicules est limitée à 50 km/h en agglomération.**

---

(1) AFP, *op. cit.*

(2) <http://www.leparisien.fr/grigny-91350/saint-germain-les-corbeil-pres-de-300-jeunes-sur-des-deux-roues-defient-la-police-09-07-2017-7122219.php>



En circulation, tout conducteur ou passager d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur doit être **coiffé d'un casque de type homologué**. Ce casque doit être attaché (article R. 431-2).

Les conducteurs de cyclomoteurs, de cycles à plus de deux roues, de cycles attelés d'une remorque ou d'un side-car ne doivent **jamais rouler de front sur la chaussée** (article R. 431-6).

Hors agglomération, le long des routes pavées ou en état de réfection, la circulation des cycles et cyclomoteurs à deux roues sans remorque ni side-car, est autorisée sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons. Dans ce cas, les **conducteurs sont tenus de circuler à l'allure du pas** à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations (article R. 431-10).

L'usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants est prohibé au volant (article L. 235-1).

## **2. Une application jurisprudentielle extensive du code de la route**

Le champ d'application de la partie législative du code de la route n'est pas expressément défini, à la différence de la partie réglementaire (l'article R. 110-1 précise que les dispositions réglementaires du code de la route ne régissent la circulation que sur les voies ouvertes à la circulation publique).

Par conséquent, la **partie législative du code de la route, en l'absence de précision dans le texte, s'applique sur l'ensemble du territoire**. Ainsi, la jurisprudence a reconnu l'application des dispositions législatives du code la route sur :

- une voie privée (Crim. 3 oct. 1983, n° 83-90.714) ;
- une aire de stationnement d'un centre commercial (Crim. 9 janv. 1980, n° 79-80.256) ;
- des dunes non ouvertes à la circulation publique (Crim. 15 févr. 1982, n° 81-92.845).

Il convient enfin de préciser que la **notion de voie ouverte à la circulation publique ne repose pas sur la distinction entre voie publique et voie privée**. En effet, les juges qui apprécient souverainement la qualification de voie ouverte à la circulation publique reconnaissent ce caractère à certaines voies privées dès lors que l'accès à la voie est libre.

Ainsi, une voie privée desservant un lotissement a pu être qualifiée de voie ouverte à la circulation publique (Crim. 27 avril 1981) de même que le parking d'un centre commercial (Crim. 9 janvier 1980) ou une voie de sortie d'un parking privé à usage public dans la cour d'une gare (Crim. 19 février 1986).

### **3. Un cadre juridique complexe distinguant les engins soumis à réception et ceux non soumis à réception**

L'article L. 110-1 du code de la route définit le terme de « *véhicule à moteur* » comme « *tout véhicule terrestre pourvu d'un moteur de propulsion, y compris les trolleybus, et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails* ». L'article L. 211-1 du Code des assurances définit quant à lui les termes de « *véhicule terrestre à moteur* » comme « *tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol, et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque même non attelée* ».

#### ***a. Les engins soumis à réception***

Les articles R. 321-6 et suivants du code de la route disposent qu'un véhicule doit satisfaire à différentes prescriptions techniques avant sa mise en circulation, c'est-à-dire aux fins qu'il soit autorisé à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique. Dès lors qu'un modèle a obtenu une réception communautaire dans un État membre, cette réception vaut pour l'ensemble de l'Union européenne et ce modèle peut être mis en circulation en France sous réserve d'être muni d'un certificat de conformité. Le véhicule qui satisfait à ces prescriptions est dit « réceptionné ». Après avoir fait l'objet d'une procédure de réception, le véhicule doit être immatriculé avant de pouvoir circuler sur la voie publique.

S'agissant des scooters par exemple, la réception consiste en particulier à vérifier la conformité du modèle de véhicule et de ses composants ou entités techniques à la directive 2002/24/CE du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues, complétée par le Règlement (UE) n° 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, qui fixe de nouvelles exigences en matière de sécurité et d'environnement.

Or, certains modèles de motocyclettes ou de cyclomoteurs dont la taille a été abaissée et de quads ont été conçus pour être autorisés à circuler sur la voie publique. Ces mini-motos et quads relèvent alors du droit commun applicable à tout véhicule admis à circuler sur la voie publique.

#### ***b. Les engins non soumis à réception***

Les engins non soumis à réception, qui représentent l'essentiel des mini-motos, ont longtemps fait l'objet de peu de mesures d'encadrement, dès lors qu'ils n'avaient pas vocation à circuler sur la voie publique.

La loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance a marqué un tournant en la matière en réprimant d'une contravention de la cinquième classe le fait de circuler avec un deux-roues, un tricycle ou un

quadricycle à moteur non soumis à réception, « *sur les voies ouvertes à la circulation publique ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public* ».

La loi n° 2008-491 du 26 mai 2008 relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés a encore sensiblement renforcé le dispositif permettant de lutter contre la circulation des engins non réceptionnés sur la voie publique. Elle a notamment :

– restreint l'utilisation des quads et mini-motos non soumis à réception dont la vitesse peut excéder, par construction, 25 km/h en prévoyant qu'ils ne pourraient circuler que sur des terrains adaptés à leur pratique<sup>(1)</sup> dans des conditions fixées par décret ;

– aménagé pour les mineurs de moins de quatorze ans un régime particulier, qui interdit de mettre à leur disposition ou de louer des quads et mini-motos non soumis à réception dont la vitesse peut excéder, par construction, 25 km/h, à l'exception du cadre d'une association sportive agréée ;

– prévu qu'en cas de récidive, la confiscation du véhicule, peine complémentaire à l'infraction constituée par le fait de circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique avec un engin non soumis à réception serait de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction ;

– institué une obligation d'identification auprès de l'autorité administrative des cyclomoteurs, des motocyclettes, des tricycles à moteur et des quadricycles à moteurs non soumis à réception mais dont la vitesse peut excéder par construction 25 km/h. Le terme d'identification a été retenu afin de ne pas induire de confusion avec la procédure d'immatriculation des véhicules réceptionnés, ces engins n'étant pas autorisés à circuler sur la voie publique.

---

(1) Dans son rapport n° 256 sur la loi du 26 mai 2008 précitée, le sénateur Jean-Patrick Courtois précisait que : « Toutefois, la notion de terrains adaptés ne doit pas être interprétée au sens de l'article R. 331-21 du code du sport qui définit ce qu'est un terrain, un circuit ou un parcours dédiés à l'organisation de manifestations sportives. Un terrain adapté pourra consister en un terrain privé respectant certaines normes de sécurité et préservant la tranquillité publique, sans qu'il soit nécessaire que des manifestations sportives puissent y être organisées. Il reviendra au décret d'apprécier ce qui est raisonnable. ».



## DISCUSSION GÉNÉRALE

*Lors de sa réunion du mercredi 30 mai 2018, la Commission examine la proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés (n° 940) (Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure).*

**Mme la présidente Yaël Braun-Pivet.** Nous allons procéder à l'examen de la proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés, dont Mme Natalia Pouzyreff est rapporteure. Cette proposition a été déposée le 14 mai 2018 par les membres des groupes La République en Marche et MODEM et apparentés. Son article unique a vocation à incriminer des comportements compromettant délibérément la sécurité ou la tranquillité des usagers de la route.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Mes chers collègues, en effet, cette proposition de loi vise à renforcer la lutte contre les rodéos motorisés. Le texte résulte d'une concertation engagée par des députés de la majorité avec les ministères de l'intérieur et de la justice.

Pour ceux qui ne seraient pas familiers avec le phénomène des rodéos motorisés, sachez qu'il est en nette recrudescence, au cœur des zones d'habitation, en périphérie des centres urbains – notamment sur les autoroutes – et parfois dans les campagnes. Ce phénomène a été importé des États-Unis. En 2017, un total de 8 700 rodéos – appelés « *cross bitume* » – a été constaté dans les zones urbaines par la police nationale.

Cette proposition de loi vise à inscrire dans le code de la route un nouveau délit, ces comportements mettant non seulement en danger la vie des contrevenants, mais créant également un risque pour les autres usagers de la route et pour les piétons à proximité. En outre, de tels agissements s'accompagnent le plus souvent de fortes nuisances sonores exaspérant les riverains.

Les engins les plus fréquemment utilisés sont des motos, des scooters, des quads, voire des mini-motos destinées normalement aux enfants et non homologuées. Cependant tous les véhicules motorisés, soumis à réception ou non, seront concernés par les dispositions de la proposition de loi.

La proposition de loi est composée d'un unique article. Elle est compacte et centrée sur ce délit car elle vise l'efficacité : les forces de l'ordre pourront beaucoup plus facilement caractériser l'infraction ; les sanctions et peines complémentaires seront très dissuasives ; la confiscation obligatoire permettra de limiter la récidive, que le contrevenant soit le propriétaire ou ait la libre disposition du véhicule ; la comparution du contrevenant pourra être immédiate – le délit étant passible d'un an d'emprisonnement – et le véhicule immobilisé.

Il convient aussi de préciser que la notion de « *voie ouverte à la circulation publique* » permettra de ne pas distinguer entre voie publique et voie privée. À partir du moment où leur accès est libre, les voies privées – comme les parkings – seront concernées.

Ce texte constituera un outil efficace pour les forces de l'ordre et les collectivités.

Nous devons prendre la mesure des risques liés au non-respect des obligations de sécurité, mais également rendre leur tranquillité aux riverains exaspérés par la réitération de tels agissements. En résumé, nous souhaitons prévenir tout accident et ne laisser subsister aucun sentiment d'impunité.

**Mme Marie Guévenoux.** Comme l'a souligné la rapporteure, je rappellerai que de nombreuses initiatives parlementaires, émanant de différents groupes et des deux chambres, ont pour objet de traiter ce grave problème. Je pense en particulier à celle du sénateur de mon département.

Ces rodéos motorisés se déroulent sur quasiment tout le territoire – urbain, certes, mais aussi rural. Dans l'Essonne, depuis quatre ans, la direction départementale de la sécurité publique a mis en place des mesures de prévention pour sensibiliser les jeunes aux dangers des rodéos motorisés, pour eux-mêmes comme pour les usagers de la route. Depuis 2017, 631 élèves en ont bénéficié.

Il faut saluer l'action des forces de l'ordre – police comme gendarmerie – qui interviennent parfois dans des conditions extrêmement dangereuses afin de mettre un terme à ces rodéos, suite aux appels et signalements qu'elles reçoivent. En parallèle, elles entreprennent des enquêtes de fond – par le biais d'opérations de fouilles et d'un important travail d'investigation.

Malgré ces efforts, quatre-vingt-dix-sept rodéos motorisés ont été recensés dans mon département en 2017 et soixante-deux depuis le début de l'année 2018. Deux d'entre eux se sont soldés par la mort de deux jeunes conducteurs. Sur ma circonscription, un rodéo motorisé a entraîné trois cents jeunes sur une nationale entre Grigny et Saint-Germain-lès-Corbeil, menaçant leur sécurité et la vie des usagers de la route. Il est donc urgent d'intervenir.

La rapporteure l'a rappelé, en l'état actuel du droit, les rodéos motorisés ne constituent pas une infraction en soi. Ils ne sont pas définis juridiquement. Les infractions susceptibles d'être relevées sont dans le code de la route avec, le cas échéant, le refus d'obtempérer ou la mise en danger de la vie d'autrui, lorsque cette dernière peut être caractérisée.

En conséquence, la proposition de loi crée une infraction spécifique, assortie de circonstances aggravantes, et prévoit la confiscation judiciaire obligatoire du véhicule, même si l'utilisateur n'en est pas le propriétaire. Cette

confiscation est importante car elle produira un impact immédiat et durable, qui évitera la réitération des actes incriminés.

Sauf décision contraire et motivée de la juridiction, le véhicule sera retiré de la circulation et le propriétaire ne pourra le récupérer avant jugement, contrairement à une confiscation administrative. Les véhicules utilisés n'étant pas tous volés et certains ayant une réelle valeur vénale, les propriétaires souhaitent souvent les récupérer. C'est en tout cas ce que constatent les forces de l'ordre sur mon territoire.

Par ailleurs, l'incitation, l'organisation et la promotion des rodéos motorisés sont également visées. Il conviendra de s'assurer que ces nouvelles dispositions recouvrent bien la publicité et la communication sur les réseaux sociaux, comme les tournages de clips de ce type de rodéos, non déclarés sur la voie publique. Je crois qu'un de vos amendements traite du sujet, madame la rapporteure.

Grâce à cette proposition de loi, les acteurs de terrain disposeront d'outils opérationnels. Les maires, les services et les habitants seront heureux de savoir que l'on dote les forces de l'ordre de ces outils avant l'été, période particulièrement propice à ce type d'activité.

Le groupe La République en Marche, à l'initiative, comme d'autres avec lui, de cette proposition de loi, la soutiendra bien évidemment.

**M. Robin Reda.** Toutes les semaines, la presse quotidienne régionale, voire la presse nationale, relate des délits de ce type. Ces rodéos sauvages, qu'on appelle parfois abusivement « rodéos urbains », touchent également nos espaces périurbains et nos zones rurales. Ils laissent les élus locaux, les maires et les services de police municipale ou nationale dans le désarroi le plus complet. Pourquoi ? Car l'arsenal législatif est inadapté et le sentiment d'impunité très fort.

Pourtant, ces rodéos motorisés mettent en péril la vie de leurs auteurs, mais aussi celle de nombreux piétons, cyclistes ou automobilistes, tous confrontés à ces comportements dangereux. J'ai encore en mémoire cette maman grièvement blessée alors qu'elle se promenait avec son enfant dans sa poussette...

Nous devons donc nous doter de moyens efficaces et rapides pour mettre un terme à ces troubles. De nombreuses initiatives parlementaires ont vu le jour et je remercie la majorité de s'atteler rapidement au sujet. Au sein du groupe Les Républicains, notre collègue Sébastien Huyghe a déposé une proposition de loi dès l'automne 2017. Il a d'ailleurs déposé des amendements à la présente proposition de loi. De même, notre collègue sénateur Vincent Delahaye, en liaison avec M. Jean-Marie Vilain, maire de Viry-Châtillon, ville de ma circonscription, et moi-même avons aussi porté des initiatives.

J'ai rencontré Mme Jacqueline Gourault, ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'Intérieur, au sujet de cette proposition de loi. Le groupe Les Républicains laisse bien volontiers l'initiative à la majorité et au groupe MODEM et apparentés pour se focaliser sur l'objectif : aller vite et frapper fort, à l'approche d'une période estivale toujours propice à la commission de ces actes et à la recrudescence des troubles dans nos villes et nos villages.

Je soulignerai simplement quelques points qui me semblent importants. Ces rodéos sont organisés avec des véhicules soumis à réception – véhicules circulant habituellement sur la voie publique –, mais également avec des véhicules non soumis à réception – véhicules de circuit. Souvent, tous ces véhicules sont « customisés » ou « tunés », si vous me permettez ces anglicismes, avec des dispositifs rarement homologués. En la matière, actuellement, aucune sanction n'est dissuasive. Il faudrait réévaluer le montant – trop faible – des contraventions pour commerce de véhicules non homologués, ou plus conformes, ou d'équipements non homologués. L'amende prévue, de première classe, est de onze euros. De même, le défaut de plaque d'immatriculation ou d'identification des véhicules de circuit, pourtant tenus de s'immatriculer, n'est pas sanctionné. Cela rend d'autant plus difficile l'appréhension de ces délinquants.

En outre, tout ce travail – que je souhaite rapide et le plus unanime possible – sera vain si les forces de l'ordre n'ont ni les moyens, ni les techniques, ni la formation nécessaires pour interpellier les auteurs de ces actes sur le terrain. La vidéoprotection est un moyen essentiel pour identifier les véhicules et les délinquants. Les techniques qui permettent d'appréhender les individus en toute sécurité en sont un autre.

**Mme Isabelle Florennes.** Les élus locaux comme nationaux attendaient cette proposition de loi depuis plusieurs années maintenant. Juridiquement démunis, de nombreux maires ont entrepris d'agir individuellement ou collectivement contre ce phénomène qui a pris une ampleur inédite dans certaines zones urbaines. Vidéoverbalisation, aménagements et équipements dédiés, arrêtés municipaux, les outils déployés par les élus sont nombreux mais insuffisamment dissuasifs pour mettre fin à ces pratiques dangereuses – à la fois pour ceux qui les exercent et pour les riverains qui les subissent au quotidien.

La législation actuelle ne traite pas cette problématique dans sa globalité : jusqu'ici, le législateur s'est uniquement concentré sur l'identification, le débridage, la commercialisation et la circulation des véhicules. Non seulement cet arsenal est difficilement applicable, notamment pour ce qui est de la circulation des engins non soumis à réception – punie d'une contravention de cinquième classe –, mais surtout, il n'empêche pas la tenue de ces rodéos.

Le groupe MODEM et apparentés estime que la proposition de loi dont nous allons débattre cible plus précisément le phénomène et contient un dispositif complet qui dotera les forces de l'ordre d'outils efficaces. Le délit de participation à un rodéo motorisé est défini et vise tous les véhicules terrestres à moteur sans



distinction. C'est une bonne chose puisque nous savons qu'en la matière, les amateurs de rodéos peuvent se montrer très créatifs...

Un délit d'incitation, d'organisation ou de promotion de ces rodéos urbains est mis en place. Enfin, une déclinaison de peines complémentaires vient renforcer les dispositions précédentes.

Le texte, tel qu'il nous est proposé aujourd'hui, répond pleinement aux attentes légitimes des élus et des collectivités. C'est pour cela que le groupe MODEM et apparentés en est cosignataire.

Toutefois, et afin que ce nouvel article trouve toute sa place au sein du code de la route, nous vous proposerons plusieurs amendements, que ma collègue Aude Luquet vous présentera.

Nous estimons que ce texte est nécessaire aux collectivités, aux élus locaux et aux forces de l'ordre. Ces derniers font face seuls, avec leurs moyens, depuis trop longtemps à cette délinquance routière ; il est indispensable que nous leur apportions notre soutien. Le groupe MoDem et Apparentés ne peut que saluer la réponse ici proposée et donc la porter pleinement.

**Mme Maina Sage.** Pour le groupe UDI, Agir et Indépendants, le constat est sans appel : 8 700 rodéos sauvages ont été constatés en 2017 et les interventions de la gendarmerie nationale ont connu une hausse de près de 20 %.

Ce phénomène touche l'ensemble du territoire républicain, y compris outre-mer. En Polynésie française, en 2012, le taux de mortalité routière était de 9,85 pour 100 000 habitants – à comparer avec les 5,55 de l'Hexagone. Ces rassemblements de voitures, motocyclettes et scooters sont problématiques.

Madame la présidente, vous nous avez incités à réaliser des journées d'immersion au sein des organes judiciaires, de la police ou la gendarmerie. Au mois de février, à l'initiative du colonel de gendarmerie de Polynésie française que je souhaite remercier, j'ai sillonné, jusqu'à tard dans la nuit, la zone urbaine de Papeete. Avec les équipes de la gendarmerie nous nous sommes justement concentrés sur ce type de rassemblement. Au-delà des questions de nuisances et de sécurité des tiers, j'ai été frappée par la jeunesse des organisateurs de ces rassemblements... S'agissant des deux roues, ce sont parfois des mineurs.

Lors de la réunion préalable avec les gendarmes et les forces mobiles, ce point avait été particulièrement souligné. Il peut être dangereux, en effet, de les interpeller de manière brutale. Par ailleurs, au-delà de la sanction, nous devons nous focaliser sur la prévention et accompagner nos forces de l'ordre sur le terrain, en leur donnant les moyens d'agir – véhicules banalisés, rondes, discussion avec ces jeunes, travail de sensibilisation lors des rassemblements. Le phénomène étant en croissance de 20 %, il faut lutter contre ce problème à la racine. Il ne faut pas que cela devienne un tonneau des Danaïdes... Certes, la répression est importante

et nous soutenons votre démarche, mais elle doit s'accompagner d'une prévention accrue.

J'ai pu le constater, les forces de l'ordre ont une approche différenciée car le public est jeune et se met lui-même en danger. Il faut avant tout protéger ces enfants et ces jeunes – c'est tout l'objectif du durcissement des peines. Par ailleurs, nous devons nous interroger sur les raisons du développement de ce phénomène.

Pour conclure, madame la présidente, je défendrai l'amendement CL21 que j'ai déposé. Il vise à homologuer les peines d'emprisonnement. En effet, la Polynésie est compétente en matière de code de la route. Nos lois locales prévoient des articles précisant les différentes peines mais, en préalable, ces peines doivent être homologuées au niveau national. La rapporteure m'a demandé de retirer mon amendement afin que nous puissions le retravailler pour la séance publique. Je suis favorable à ce retrait.

**M. Hervé Saulignac.** Le constat est partagé sur l'ampleur du phénomène, sa croissance et notre difficulté à l'endiguer, ainsi que sur le caractère insuffisant du dispositif législatif pour remédier à ces rodéos motorisés.

Pour autant, la dissuasion n'existe-t-elle pas déjà ? Il me semble que si. Renforcer cette dissuasion sera-t-il suffisant ? Le groupe Nouvelle Gauche ne le croit pas. Sans mésestimer le phénomène, qui ne touche d'ailleurs pas que les territoires urbains, il est surprenant que ce texte vise à interdire ce qui est déjà prohibé par la loi...

Certes, il est peut-être nécessaire de qualifier les rodéos motorisés comme infraction, mais qui dit rodéo motorisé suppose notamment vitesse excessive, qui est une infraction au code de la route. Vous évoquez des peines complémentaires « *en cas d'imprégnation alcoolique ou d'usage de produits stupéfiants par le conducteur* » : heureusement, le législateur n'a pas attendu 2018 pour réprimer de tels comportements ! Notre arsenal pénal sanctionne déjà ceux qui conduisent en ayant consommé trop d'alcool ou usé de produits stupéfiants.

N'est-on pas en train de voter ce que je qualifierai de « loi spectacle » ? Une loi qui vise à donner le sentiment que l'on agit sur un sujet grave, qui touche à la sécurité publique, à la vie de nos enfants du fait de comportements dangereux, mais dont nous allons très rapidement constater l'inefficacité ? Ce type de dérive contribue à affaiblir le droit.

S'agissant d'un sujet grave, nous avons l'obligation de le traiter avec efficacité. Cela suppose d'abord de donner des moyens aux forces de l'ordre de faire leur travail. Or elles sont très souvent dépassées par le nombre de délinquants, par leur concentration, par le caractère massif du phénomène.

Il s'agit ensuite de renforcer les sanctions sur les véhicules non homologués – la sanction étant en l'état actuel du droit purement symbolique.

Enfin, il s'agit de renforcer les possibilités de saisie des véhicules utilisés lors de ces rodéos. Nous apporterons ainsi une réponse plus musclée, et efficace, à un sujet de société que nous ne parvenons pas à endiguer.

**M. Ugo Bernalicis.** Les rodéos sont effectivement un sujet d'inquiétude... Mais je ne pense pas que ce phénomène ait été importé des États-Unis. Il y a une semaine, lors d'une réunion qui rassemblait tous les parlementaires du Nord – dont Sébastien Huyghe qui s'est penché sur le sujet –, j'ai échangé avec le préfet du Nord, qui m'a avoué qu'il lui arrivait aussi de faire n'importe quoi avec sa mobylette lorsqu'il était jeune. J'espère qu'il ne m'en voudra pas d'en faire état ! Le phénomène n'est pas non plus particulièrement nouveau ; je le constate d'ailleurs à Lille depuis au moins une dizaine d'années.

Comment faire pour endiguer le phénomène ? La France Insoumise n'est pas opposée à la simplification et à l'agrégation de différents délits dans un seul et même délit. Néanmoins, nous devons être attentifs à ne pas alourdir de manière trop substantielle la sanction de ce type de comportement en passant d'une somme de petits délits au code de la route – de niveau contraventionnel – à des peines de prison...

Au sein de cette commission, nous débattons régulièrement de l'emprisonnement. Certes, un jeune qui fait des rodéos doit être sanctionné. Pour autant, doit-il finir en prison ? Je ne pense pas que ce soit la mesure la plus éducative...

Faut-il saisir les véhicules ? Oui car la saisie est efficace et coercitive.

En l'état actuel du droit, sommes-nous démunis ? Il ne me semble pas. Il faut simplement user de différentes dispositions du code de la route et du code pénal. Par exemple, dans ma circonscription, des rodéos ont été organisés dans le cadre d'une braderie ; deux personnes ont été blessées. La semaine dernière, le préfet a donc mis en place un dispositif spécifique qui a permis d'interpeller neuf personnes et de saisir plusieurs véhicules. Cette proposition de loi n'a pas été votée et nous pouvons malgré tout agir – saisir des véhicules, distribuer des amendes, interpeller les contrevenants, les renvoyer devant le tribunal.

Je tiens par ailleurs à saluer la conduite des forces de police qui refusent d'organiser des courses-poursuites, sachant pertinemment que cela ne sert à rien et peut même être dangereux pour les policiers et pour l'ensemble de la population. À l'inverse, le travail d'enquête réalisé permet d'interpeller les individus concernés lorsque le véhicule est à l'arrêt et de saisir ce véhicule.

Dans ce contexte, la question des moyens est primordiale.

Le groupe la France Insoumise soutient donc l'esprit de cette proposition de loi mais je souhaite mener des discussions avec les forces de police de ma circonscription, pour faire notamment le bilan de l'intéressante opération du week-

end dernier, et évaluer si cette proposition de loi aurait pu les aider à mieux travailler. Nous affinerons ensuite notre position pour la séance publique.

Nous proposons par ailleurs deux amendements qui visent à ne pas circonscrire le délit à une catégorie sociale particulière. On entend souvent que les rodéos concernent surtout les jeunes des quartiers populaires. Mais les propriétaires de grosses cylindrées ne sont pas en reste, je le constate dans la rue où j'habite... Leur comportement est tout aussi dangereux et idiot et doit, à ce titre, être également sanctionné.

**M. Stéphane Peu.** Le groupe de la Gauche démocrate et républicaine soutient cette proposition de loi, car les rodéos motorisés sont une véritable plaie dans nos quartiers.

D'abord, le bruit qu'ils occasionnent empêche de dormir une bonne partie de la nuit des gens qui ont eu une journée de travail épuisante et doivent se lever tôt. C'est la qualité des relations sociales qui est ainsi entachée et on risque de voir des personnes faire justice elles-mêmes – cela s'est déjà produit –, ce que nul ici ne souhaite.

Ensuite, faire des rodéos en pleine rue est dangereux pour les mamans, les bébés dans les landaus, les personnes âgées, etc. Là encore, on a déjà connu des drames.

Or les forces de police et les bailleurs qui sont confrontés à ce problème nous expliquent que l'arsenal juridique est insuffisant, parce que les amendes ne sont pas assez dissuasives et qu'une doctrine policière a banni les courses-poursuites depuis la catastrophe de Bagnolet, il y a trois ou quatre ans. Certes, c'est une bonne chose, mais les forces de polices sont impuissantes et dans l'incapacité d'agir.

Je suis donc favorable à une loi qui punira plus fermement ces délits, notamment grâce à des amendes plus dissuasives. Nous présenterons des amendements, en séance publique, visant à accroître la possibilité de réquisitionner les véhicules stationnés, ne serait-ce que pour vérifier leur conformité technique et savoir à qui ils appartiennent.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Je vous remercie pour vos propos : nous partageons tous le même objectif. Soyez certains que la question de la sensibilisation de tous les publics est au cœur de nos préoccupations. Ces phénomènes touchent très fréquemment les quartiers populaires et quand il s'agit de jeunes mineurs c'est la primauté à l'éducation qui doit toujours l'emporter.

Vous l'avez compris, il s'agit de refréner ces comportements, qui mettent en danger l'intégrité physique des contrevenants – on a relevé malheureusement des cas de décès –, et qui portent atteinte à la sécurité d'autrui.

Madame Guénevoux, monsieur Reda, je vous remercie d'avoir insisté sur la saisonnalité de ces actions. Nous sommes bien conscients de la nécessité d'agir rapidement pour faire en sorte que cette loi soit définitivement adoptée pendant l'été.

On ne peut pas laisser penser que certaines routes ou certains parkings seraient des zones de non-droit et il est très important que la population voie que les forces de l'ordre agissent véritablement. Plusieurs d'entre vous ont précisément salué l'attitude responsable de ces dernières, qui n'engagent pas de courses-poursuites.

Pour que cette proposition de loi soit vraiment suivie d'effets rapidement, il faudra, comme vous le souhaitez, madame Sage, monsieur Bernalicis, qu'elle soit accompagnée d'une circulaire du ministre qui sera de nature à répondre aux questions que vous avez soulevées et encouragera les policiers et les gendarmes à réprimer ce type d'agissement.

Certains d'entre vous ont déposé des amendements qui sont davantage d'ordre réglementaire que législatif. Je vous propose d'y revenir dans quelques instants.

*La Commission en vient à l'examen de l'article unique de la proposition de loi.*



## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article unique*

(articles L. 236-1, L. 236-2 et L. 236-3 [nouveaux] du code de la route)

### **Création d'un dispositif permettant de mieux lutter contre les rodéos urbains**

#### **Résumé du dispositif et effets principaux :**

L'article unique de la proposition de loi instaure un dispositif qui complète le droit existant – davantage orienté sur les véhicules – permettant d'incriminer des comportements compromettant délibérément la sécurité ou la tranquillité des usagers de la route. Il crée un chapitre VI au sein du titre III du code de la route relatif au comportement du conducteur, composé de trois articles.

#### **Dernières modifications législatives intervenues :**

La loi n° 2008-491 du 26 mai 2008 relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés a sensiblement renforcé le dispositif permettant de lutter contre la circulation des engins non réceptionnés sur la voie publique.

#### **Modifications apportées par votre commission des Lois :**

Outre plusieurs amendements de précision présentés par votre rapporteure, la commission des Lois a adopté deux amendements de Mme Aude Luquet visant à sanctionner de la même manière la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiants et le fait de refuser de se soumettre aux contrôles permettant de détecter la consommation desdits produits.

#### **1. La création d'une infraction permettant de sanctionner les comportements compromettant délibérément la sécurité ou la tranquillité des usagers de la route**

Le **I du nouvel article L. 236-1** crée une nouvelle infraction, passible d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende, en cas de conduite répétant, de manière intentionnelle, des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique (alinéa 4). En effet, si, en application de l'article 121-3 du code pénal, « *il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre* », il peut y avoir délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement.

Visant tout véhicule terrestre à moteur, **la nouvelle infraction s'appliquera indifféremment à ceux soumis à réception et à ceux qui n'y sont pas soumis.**

Si l'infraction est commise sur les voies ouvertes à la circulation publique ou dans les lieux ouverts à la circulation publique ou au public, les conducteurs de ces véhicules non soumis à réception seront donc susceptibles d'encourir également les peines introduites par la loi du 26 mai 2008. Il s'agira alors d'un concours d'infractions qui pourra donner lieu à des poursuites distinctes. Les infractions se verront appliquer la règle du non-cumul des peines prévue à l'article 132-3 du code pénal, à savoir que « *lorsque plusieurs peines de même nature sont encourues, il ne peut être prononcé qu'une seule peine de cette nature dans la limite du maximum légal le plus élevé* ».

Outre l'évident objectif de sécurité publique poursuivi par cet article, la nouvelle infraction permettra de répondre à une problématique réelle en termes de **tranquillité publique**. Ainsi, faire des « *runs* » sur un vaste parking bien dégagé n'est pas forcément dangereux pour autrui, mais trouble la tranquillité du voisinage si des habitations sont situées à proximité. La caractérisation du trouble à la tranquillité d'autrui est déjà connue du droit pénal notamment à l'article R. 623-2 du code pénal réprimant les bruits et tapages injurieux ou nocturnes, à l'article R. 1337-7 du code de la santé publique s'agissant plus précisément de la tranquillité du voisinage ou à l'article R. 318-3 du code de la route relatif à l'émission de « *bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains* » du fait du dispositif d'échappement des véhicules à moteur. S'agissant de la répression quotidienne de ces trois infractions, les constatations sont établies de manière relativement aisée, sans nécessiter de recours à un sonomètre.

En l'absence de précision contraire, le dispositif prévu dans le nouvel article L. 236-1 du code de la route a vocation à s'appliquer sur tout le territoire national y compris sur les voies privées adjacentes à des entrepôts. Néanmoins, la caractérisation de la violation d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue dans la partie réglementaire du code de la route pourra être subordonnée au fait que l'auteur se trouvait sur une voie ouverte à la circulation publique.

Les **II à IV de l'article L. 236-1** prévoient trois **circonstances aggravantes** lorsque les faits sont commis :

– en **réunion**, les peines étant alors portées à deux ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende (alinéa 5) ;

– par une personne ayant fait usage de **stupéfiants** (alinéa 7) ou sous l'emprise d'un **état alcoolique** (alinéa 8), les peines étant portées à trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende (alinéa 6) ;

– par une personne ayant **fait usage de stupéfiants et sous l'empire d'un état alcoolique**, les peines étant portées à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende (alinéa 9).



## 2. La création d'un délit d'incitation au rodéo urbain

Le nouvel article L. 236-2 du code de la route prévoit qu'est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait d'**inciter à participer à un rodéo urbain**, de l'organiser ou de promouvoir la participation à un tel événement (alinéa 10).

L'incitation est une provocation directe alors que la promotion (qui consiste à présenter quelque chose sous un jour favorable) apparaît comme une provocation indirecte.

En application de l'article 121-7 code pénal, est complice d'un crime ou d'un délit la personne qui, sciemment, par aide ou assistance, en a facilité la préparation ou la consommation. Néanmoins, certaines formes de provocation ne réunissent pas les conditions d'incrimination de la provocation au titre de la complicité. Par conséquent, le législateur a érigé, dans certains cas, la **provocation en infraction autonome**, permettant de poursuivre le provocateur comme auteur principal.

C'est notamment le cas à l'article L. 3421-4 du code de la santé publique s'agissant de la provocation à l'usage illicite de l'une des substances ou plantes classées comme stupéfiants, alors même que cette provocation n'a pas été suivie d'effet.

Cet article trouve toute sa place dans le dispositif car, comme on l'a vu plus haut, il n'est pas aisé d'appréhender les contrevenants. Il est donc tout à fait **utile de créer un mécanisme permettant d'empêcher, en amont, la commission de l'infraction**.

Il convient par ailleurs de noter qu'il existe déjà dans le code de la route des dispositions qui sanctionnent soit le fait d'inciter à la commission d'une infraction (article L. 317-5 s'agissant de l'incitation à acheter ou utiliser un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites de vitesse réglementaires, article L. 321-1 relatif à la mise à disposition de véhicules non soumis à réception dont la vitesse excède 25 km/h ou le fait de favoriser l'utilisation de ces véhicules en méconnaissance des dispositions réglementaires déterminant les conditions d'utilisation, article L. 413-2 pour le fait d'inciter à acheter ou à utiliser un dispositif de nature à perturber le fonctionnement d'appareils servant à la constatation d'infractions) soit le fait de l'organiser (article L. 411-7 qui sanctionne de six mois d'emprisonnement et de 18 000 euros d'amende le fait d'organiser une course de véhicules à moteur sans avoir obtenu l'autorisation).

### 3. Des peines complémentaires hautement dissuasives

Le nouvel article L. 236-3 du code de la route prévoit que les personnes s'étant rendues coupables de l'une des deux infractions nouvellement créées aux articles L. 236-1 et L. 236-2 sont passibles des sept peines complémentaires présentées ci-après :

– la confiscation obligatoire du véhicule ayant servi à commettre l'infraction, si la personne en est le propriétaire ou en a la libre disposition. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine, par une décision spécialement motivée (1°).

La confiscation est régie notamment par l'article 131-21 du code pénal, aux termes duquel « *la confiscation porte sur tous les biens meubles ou immeubles, quelle qu'en soit la nature, divis ou indivis, ayant servi à commettre l'infraction ou qui étaient destinés à la commettre, et dont le condamné est propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, dont il a la libre disposition* ».

Le code de la route prévoit déjà, pour certaines infractions, la confiscation de plein droit de l'objet qui a servi à commettre l'infraction. Ainsi, l'article L. 413-4 réprime la commercialisation d'appareils antiradars en prévoyant que la confiscation de l'appareil est de plein droit en cas de condamnation ;

– la suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire (2°) ;

– l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus (3°) ;

– la peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante (4°) ;

– la peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal (5°) ;

– l'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus (6°) ;

– l'obligation d'accomplir à ses frais un stage de sensibilisation à la sécurité routière (7°).

En outre, l'immobilisation du véhicule peut être prescrite, dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du présent code.

**Les dispositions du code de la route relatives à l'immobilisation et à la mise en fourrière (articles L. 325-1 à L. 325-1-2)**

**Article L. 325-1 :** Les véhicules dont la circulation ou le stationnement en infraction aux dispositions du présent code ou aux règlements de police ou à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules à moteur ou à la réglementation du transport des marchandises dangereuses par route compromettent la sécurité ou le droit à réparation des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique et de leurs dépendances, notamment par les véhicules de transport en commun, ainsi que les véhicules en infraction aux dispositions des articles 269 à 283 *ter* du code des douanes, peuvent à la demande et sous la responsabilité du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, même sans l'accord du propriétaire du véhicule, dans les cas et conditions précisés par le décret prévu aux articles L. 325-3 et L. 325-11, être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction.

Peuvent également, à la demande et sous la responsabilité du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, même sans l'accord du propriétaire du véhicule, être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction les véhicules qui, se trouvant sur les voies ouvertes à la circulation publique ou sur leurs dépendances, sont privés d'éléments indispensables à leur utilisation normale et insusceptibles de réparation immédiate à la suite de dégradations ou de vols.

L'immobilisation des véhicules se trouvant dans l'une des situations prévues aux deux alinéas précédents peut également être décidée, dans la limite de leur champ de compétence, par les agents habilités à constater les infractions au présent code susceptibles d'entraîner une telle mesure.

**Article L. 325-1-1 :** En cas de constatation d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel la peine de confiscation du véhicule est encourue, l'officier ou l'agent de police judiciaire peut, avec l'autorisation préalable du procureur de la République donnée par tout moyen, faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule.

Si la juridiction ne prononce pas la peine de confiscation du véhicule, celui-ci est restitué à son propriétaire, sous réserve des dispositions du troisième alinéa. Si la confiscation est ordonnée, le véhicule est remis au service des domaines en vue de sa destruction ou de son aliénation. Les frais d'enlèvement et de garde en fourrière sont à la charge de l'acquéreur. Le produit de la vente est tenu, le cas échéant, à la disposition du créancier gagiste pouvant justifier de ses droits, pendant un délai de deux ans. À l'expiration de ce délai, ce produit est acquis à l'État.

Si la juridiction prononce la peine d'immobilisation du véhicule, celui-ci n'est restitué au condamné qu'à l'issue de la durée de l'immobilisation fixée par la juridiction contre paiement des frais d'enlèvement et de garde en fourrière, qui sont à la charge de ce dernier.

En cas de relaxe, le propriétaire dont le véhicule a été mis en fourrière sur autorisation du procureur de la République peut, selon des modalités précisées par arrêté du ministre de la Justice, demander à l'État le remboursement, au titre des frais de justice, des frais d'enlèvement et de garde en fourrière qu'il a dû acquitter pour récupérer son véhicule.

**Article L. 325-1-2 :** Dès lors qu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue, le représentant de l'État dans le département où cette infraction a été commise peut faire procéder à titre provisoire à

l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction. Il en informe immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République.

Lorsque l'immobilisation ou la mise en fourrière prévue à l'article L. 325-1-1 n'est pas autorisée par le procureur de la République dans un délai de sept jours suivant la décision du représentant de l'État prise en application du premier alinéa, le véhicule est restitué à son propriétaire. En cas de mesures successives, le délai n'est pas prorogé.

Lorsqu'une peine d'immobilisation ou de confiscation du véhicule est prononcée par la juridiction, les règles relatives aux frais d'enlèvement et de garde en fourrière prévues à l'article L. 325-1-1 s'appliquent.

Lorsque l'auteur de l'infraction visée au premier alinéa du présent article n'est pas le propriétaire du véhicule, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. Les frais d'enlèvement et de garde en fourrière sont à la charge du propriétaire.

Les frais d'enlèvement et de garde du véhicule immobilisé et mis en fourrière pendant une durée maximale de sept jours en application du présent article ne constituent pas des frais de justice relevant de l'article 800 du code de procédure pénale.

Il convient de noter que **ces peines complémentaires s'inspirent directement de celles actuellement prévues à l'article L. 233-1 du code de la route**, qui sanctionne le fait pour tout conducteur d'omettre d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un fonctionnaire ou agent chargé de constater les infractions. La seule peine non prévue par cet article est liée à la spécificité de la lutte contre les rodéos urbains : il s'agit de celle prévue au 6° du nouvel article L. 236-3 du code de la route qui prévoit l'interdiction de conduire certains véhicules terrestres pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé.

#### **4. Les modifications apportées par votre commission des Lois**

Outre plusieurs amendements de précision présentés par votre rapporteure et un amendement rédactionnel de M. Sébastien Huygues, la commission des Lois a adopté deux amendements de Mme Aude Luquet visant à sanctionner de la même manière la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiants et le fait de refuser de se soumettre aux contrôles permettant de détecter la consommation desdits produits. Cet alignement paraît logique pour éviter qu'une personne sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiants ne s'oppose à un contrôle sachant qu'elle risque ainsi une peine plus douce (deux ans d'emprisonnement au lieu de trois).

\*

\* \*

*La Commission est saisie de l'amendement CL6 de M. Sébastien Huyghe.*

**M. Robin Reda.** L'alinéa 4 de l'article unique fait référence à des violations d'obligations particulières de sécurité. Mon collègue Sébastien Huyghe propose de supprimer le mot « *particulières* » car il risque de biaiser

l'interprétation du dispositif et par conséquent de restreindre son champ d'application.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Cette précision, qui existe d'ores et déjà dans le code pénal et le code de la route, est utile pour caractériser l'infraction. Je vous demande donc de retirer cet amendement. À défaut, j'émetts un avis défavorable.

**M. Robin Reda.** Dans l'esprit œcuménique de cette proposition de loi, je le retire.

*L'amendement est retiré.*

*La Commission en vient à l'amendement CL7 de M. Sébastien Huyghe.*

**M. Robin Reda.** Je précise que je suis attaché à cet amendement. Il semble opportun de préciser que le rodéo sauvage est un délit. Si l'arsenal est suffisant, la notion délictuelle est importante.

**Mme Natalia Pouzyreff.** Monsieur Reda, je vous rassure : il s'agit bien d'un délit. D'ailleurs, c'est l'objet de cette proposition de loi qui est compacte et musclée, pour reprendre un terme de M. Saulignac.

Insérer ici les mots : « *constitue un délit* » nous obligerait à les ajouter également dans tous les autres articles législatifs instituant des délits. La coutume veut que l'on écrive seulement les mots : « *est puni d'un an d'emprisonnement et* ».

**M. Rémy Rebeyrotte.** Nous avons souhaité que les rodéos motorisés soient un délit reconnu comme tel pour que la confiscation obligatoire des véhicules et la comparution immédiate d'une personne soit possible avec, comme l'a dit M. Saulignac, la prudence qui s'impose. Nous donnons aux forces de l'ordre les moyens de lutter plus efficacement contre ce sentiment d'impunité. Certes, des possibilités de contraventions existent déjà, mais pour pouvoir saisir les véhicules qui tournent tous les soirs tant en milieu urbain que rural – nous n'avons voulu stigmatiser personne, monsieur Bernalicis, et des rodéos sont organisés aussi sur les places de nos petits villages – il faut que l'infraction soit un délit.

**M. Ugo Bernalicis.** Vous nous dites qu'à l'heure actuelle, on ne peut pas confisquer les véhicules si l'infraction n'est pas un délit. Aussi, je me demande comment on a fait pour saisir les véhicules à Lille. Je ne dis pas que ce n'est pas compliqué puisqu'il faut mettre en œuvre plusieurs moyens juridiques, mais reconnaissez qu'il est déjà possible de le faire. La question est bien celle de simplifier et de pouvoir appliquer le dispositif plus efficacement.

**M. Rémy Rebeyrotte.** C'est déjà possible si le véhicule présente un certain nombre d'infractions. Mais s'il est immatriculé légalement, qu'il n'a pas été débridé, etc. il est plus difficile de le saisir. C'est souvent sur d'autres motifs de

caractère administratif que l'on saisit le véhicule. On donne ici aux forces de l'ordre un arsenal juridique pour qu'ils puissent le confisquer au titre du délit.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Pouvoir caractériser plus facilement le délit est un gage d'efficacité. En outre, le fait que ce délit soit passible d'un an de prison permettra à la police de mettre immédiatement en garde à vue les contrevenants et de procéder à toutes les mesures nécessaires.

**M. Hervé Saulignac.** Je ne comprends pas pourquoi, alors que vous admettez que le comportement de ces délinquants relève du délit, vous refusez de l'inscrire dans la loi, comme le propose M. Reda.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Je crois avoir déjà répondu à cette question : le fait d'écrire dans la loi les mots « *est puni d'un an d'emprisonnement* » implique automatiquement que c'est un délit. N'alourdissons pas inutilement les textes !

**Mme la présidente Yaël Braun-Pivet.** Monsieur Saulignac, il n'est absolument pas nécessaire de préciser dans le texte que c'est un délit. C'est bien un délit compte tenu de la peine encourue.

**Mme Naïma Moutchou.** Comme vient de le dire la présidente, il va de soi que cette infraction est un délit puisqu'elle est punie d'un an d'emprisonnement. On ne s'en sortirait pas s'il fallait préciser pour chacune des infractions qu'il s'agit d'une contravention, d'un délit ou d'un crime !

La vraie plus-value de ce texte, c'est le caractère confiscatoire obligatoire du véhicule. Actuellement, la confiscation est permise, mais compte tenu des complications que cela entraînait, le juge avait tendance à ne pas confisquer le véhicule.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CL5 de M. Sébastien Huyghe.*

*La Commission étudie l'amendement CL19 de M. Ugo Bernalicis.*

**M. Ugo Bernalicis.** Cet amendement vise à lutter contre les nuisances sonores causées par des accélérations répétées, au démarrage, au point fixe ou en circulation, en zone habitée ou au voisinage d'une zone habitée au moyen d'un véhicule de tourisme excédant trente-six chevaux.

En fait, nous visons ceux qui accélèrent brusquement et font un bruit pétaradant qui dérange tout le monde et pas seulement la nuit – cela peut se produire aussi un dimanche après-midi. Il ne s'agit pas de restreindre la mesure à une certaine catégorie de véhicules et à une catégorie sociale particulière, comme vous le proposez, mais bien d'élargir le périmètre.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Tous les véhicules motorisés sont concernés par cette proposition de loi. Une grosse cylindrée qui violerait les obligations prévues au nouvel article L. 236-1 rentrerait dans le champ de ce texte.

**M. Robin Reda.** Monsieur Bernalicis, votre amendement m’amuse beaucoup. J’ai compris que vous stigmatisiez ou que vous tentiez de stigmatiser une forme de classe sociale.

Je ne sais pas où vous vous habitez, mais je vois beaucoup de grosses cylindrées en banlieue qui ne sont pas conduites par des ressortissants monégasques ! Vous ratez votre cible. Je suis tout à fait d’accord pour que l’on punisse de la même manière les comportements ostentatoires et les troubles sonores, mais je ne suis pas certain qu’il faille l’ajouter dans la loi.

Je profite de votre amendement pour poser une question : comment les jeunes qui utilisent des véhicules se procurent-ils ces véhicules ? Comment les financent-ils ? Comment peuvent-ils les acheter s’ils sont mineurs ? Quelle est la responsabilité des vendeurs et des parents ?

**M. Ugo Bernalicis.** Notre amendement permet de voir large et ne concerne pas uniquement les personnes qui habiteraient dans des quartiers populaires – d’ailleurs, la catégorie sociale n’est pas nécessairement liée au lieu d’habitation. Des gens aisés, qui ne sont pas du tout des délinquants ni des *dealers*, ont plaisir à conduire ce type de véhicule et à faire vrombir le moteur. Un tel comportement m’est aussi pénible que le *wheeling* ! Avec cet amendement, nous voulons donc montrer que la proposition de loi ne vise pas uniquement les jeunes des quartiers populaires qui font du *wheeling* avec leur scooter.

**M. Rémy Rebeyrotte.** Monsieur Bernalicis, d’une certaine manière c’est vous qui stigmatisez une catégorie. Pour avoir été maire, je peux vous dire que c’est dans le centre-ville, et pas dans le quartier populaire, que des rodéos ont été et sont encore organisés par des jeunes, et des moins jeunes, issus du milieu rural comme du milieu urbain. On ne veut stigmatiser personne, seulement ceux dont le comportement porte atteinte à la tranquillité des personnes et à leur sécurité.

**M. Ugo Bernalicis.** Nous proposons d’introduire dans le texte la lutte contre les nuisances sonores occasionnées par les accélérations intempestives. Vous le savez, les comportements ne sont pas répartis uniformément par catégorie sociale.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Le phénomène des nuisances sonores existe et relève du règlement. Tant qu’il n’y a pas mise en danger, le texte ne s’applique pas. En tout état de cause, ce phénomène n’est pas rattaché à une catégorie sociale. Je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, j’y suis défavorable.

**M. Ugo Bernalicis.** Je maintiens l'amendement. Et nous pourrions rediscuter de ce sujet d'ici à l'examen du texte en séance publique.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CL8 de la rapporteure.*

*Elle examine ensuite l'amendement CL11 de Mme Aude Luquet.*

**Mme Aude Luquet.** Cet amendement vise à compléter l'alinéa 7 en ajoutant à la circonstance aggravante de conduite sous l'emprise de stupéfiants le cas où le conducteur refuse de se soumettre à un tel dépistage et à le considérer comme un délit, et ainsi d'être en cohérence avec les dispositions relatives aux circonstances aggravantes en cas d'atteinte involontaire aux personnes dans un accident de la route.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Je suis favorable à cet amendement. Effectivement le fait de refuser de se soumettre à un dépistage ne doit pas engendrer une circonstance moins aggravante que ce n'est le cas pour l'usage avéré de ces substances.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle étudie l'amendement CL10 de Mme Aude Luquet.*

**Mme Aude Luquet.** Cet amendement est dans le même esprit que le précédent. Il vise à compléter l'alinéa 8 en ajoutant à la circonstance aggravante de conduite sous l'emprise d'un état alcoolique le cas où le conducteur refuse de se soumettre à un tel dépistage.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Même avis que pour l'amendement précédent. Favorable.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Elle est saisie ensuite de l'amendement CL12 de Mme Aude Luquet.*

**Mme Aude Luquet.** On estime à plus de 600 000 le nombre de personnes circulant aujourd'hui en France sans permis.

Afin de prendre en compte cette réalité et le risque que cela représente, il convient d'ajouter aux circonstances aggravantes prévues à l'article L. 236-1 du code pénal celle d'un conducteur n'étant pas titulaire du permis de conduire ou ayant vu son permis annulé, invalidé, suspendu ou retenu.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Je suis sensible à vos arguments. Toutefois, nous souhaiterions prendre le temps d'examiner comment la mesure que vous proposez pourrait être appliquée. Aussi, je vous demande de retirer votre amendement.



**Mme Aude Luquet.** Je suis d'accord pour qu'on le retravaille. Je le retire.

*L'amendement est retiré.*

*Puis elle en vient à l'amendement CL2 de Mme Marie-France Lorho.*

**Mme Marie-France Lorho.** Cet amendement vise à prévoir une disposition supplémentaire en cas de récidive, en portant la peine à six ans d'emprisonnement et 90 000 euros d'amende. Ces rodéos motorisés étant souvent le fait de coupables ayant une impression d'impunité, je crois que la prévision de ce durcissement en cas de récidive constituerait un ajout pédagogique à la loi.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Il nous paraît excessif d'aller au-delà du droit commun. Les peines aggravées sont portées à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende et elles correspondent d'ailleurs au niveau des peines encourues pour un homicide involontaire. Avis défavorable.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle examine l'amendement CL9 de la rapporteure.*

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Le présent amendement précise la rédaction de la proposition de loi en remplaçant les termes « *inciter à la commission d'une manifestation* » par « *inciter directement autrui à commettre* » l'infraction ainsi que les termes « *en promouvoir la commission* » par « *faire, par tout moyen, la promotion des faits prévus à l'article L. 236-1 ou d'un tel rassemblement* ».

La rédaction du texte actuel est ambiguë dans la mesure où l'expression « *inciter à la commission d'une manifestation* » pourrait laisser croire qu'est sanctionnée une personne qui incite à une manifestation au cours de laquelle se déroulent ensuite des rodéos urbains alors même qu'elle n'incite pas directement à l'organisation de tels rodéos. Il convient donc de préciser clairement que ce qui est sanctionné, c'est l'incitation à commettre l'infraction nouvelle.

De la même manière, l'expression « *en promouvoir la commission* » pourrait faire croire qu'il s'agit de réprimer « *la promotion de la commission d'une manifestation* ». Il est donc préférable d'indiquer que c'est la promotion de la commission des infractions qui est réprimée.

Enfin, le mot « *manifestation* » est remplacé par le mot « *rassemblement* », plus adapté juridiquement.

J'en profite pour répondre à la question de Mme Marie Guévenoux : la promotion inclut les réseaux sociaux.

**M. Rémy Rebeyrotte.** En tant que responsable du groupe La République en Marche sur ce texte, je tiens à remercier tous ceux qui ont contribué au travail

législatif sur les rodéos motorisés. Nous savons qu'une proposition de loi a été déposée sous la précédente législature mais qu'elle n'a pas pu aboutir, le texte n'ayant pas été examiné par le Sénat. Je salue aussi ceux de mes collègues comme Mireille Clapot qui ont insisté pour que notre assemblée se remette rapidement à l'ouvrage.

Ce texte intervient au moment même où se met en place la police de sécurité du quotidien, qui favorisera son application. Il est important de sensibiliser nos collègues maires et élus du territoire pour les inciter à discuter de ces questions au sein des conseils locaux ou intercommunaux de prévention de la délinquance et à s'emparer de ce dispositif afin d'obtenir des résultats meilleurs encore. Les élus se trouvent aujourd'hui démunis face à ce phénomène. Pour eux, l'été n'est pas synonyme de soleil aux terrasses des cafés mais de craintes devant les nuisances et les dangers générés par ces rodéos.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Elle en vient à l'amendement CL22 de la rapporteure.*

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Il paraît opportun d'ajouter une réserve pour protéger, en cas de confiscation, le propriétaire de bonne foi s'il s'est fait voler son véhicule ou s'il l'a prêté pour un autre usage.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Elle est saisie de l'amendement CL3 de Mme Marie-France Lorho.*

**Mme Marie-France Lorho.** Il s'agit d'ajouter aux peines complémentaires une mission d'intérêt général au sein de l'hôpital des grands accidentés de la route de Garches, qui accomplit une œuvre médicale et sociale admirable. Citons un extrait d'un article de *L'Humanité* qui lui est consacré : « *Séverine a réappris à conduire. Elle surmonte son appréhension de la route, surtout la nuit, mais garde un regard acerbe sur les autres conducteurs : "Ils croient que parce qu'ils ont de la tôle autour d'eux, ils sont intouchables. Ils téléphonent en roulant, ne mettent pas leur clignotant, changent de file sans prévenir. C'est terrible, cette inconscience. On devrait les emmener faire un tour à Garches. Moi aussi, avant, je croyais que ça n'arrivait qu'aux autres"* ».

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** L'alinéa 15 prévoit déjà qu'une peine complémentaire consistant en une peine de travail d'intérêt général puisse être prononcée. Il n'est pas possible d'aller plus loin dans la précision. Avis défavorable.

**M. Stéphane Peu.** Je trouve l'idée intéressante car, au-delà de la sanction, cela permettrait de faire œuvre de pédagogie. Et je ne dis pas cela parce que Mme Lorho a cité mon journal préféré ! (*Sourires.*)

*La Commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article unique modifié.*

*Après l'article unique*

*La Commission est saisie de l'amendement CL20 de M. Ugo Bernalicis.*

**M. Ugo Bernalicis.** Nous vous proposons d'étendre le dispositif aux nuisances sonores provoquées par les yachts, les jet-skis et les hors-bords.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** La caractérisation du trouble à la tranquillité d'autrui est déjà connue du droit pénal. Avis défavorable.

**M. Ugo Bernalicis.** Je ne comprends pas ce genre d'arguments. Vous avez bien élaboré un nouveau dispositif pour lutter contre les rodéos mécanisés alors que le droit actuel permet déjà d'agir. Mon amendement n'a d'autre but que de le transposer aux engins motorisés qui sillonnent la mer et qui sont source d'autant de nuisances et de dangers que les engins motorisés qui circulent sur la route. On pourrait partir du principe que les rodéos motorisés s'entendent au sens large, que cela soit sur la route ou sur la mer.

**M. Robin Reda.** Votre intervention, monsieur Bernalicis, me donne une autre idée d'amendement en vue de la séance : il viserait à réprimer de la même façon les nuisances sonores engendrées par les manifestants, leurs haut-parleurs et leurs grosses caisses. (*Sourires.*)

**M. Stéphane Peu.** La proposition de loi ne traite pas seulement des nuisances sonores provoquées par les rodéos motorisés mais aussi de leur dangerosité. Les comportements des conducteurs de jet-skis s'apparentent tout à fait à ceux de quads ou de motos. Ce sont d'ailleurs parfois les mêmes. Or actuellement, il est impossible de leur confisquer leur véhicule.

**M. Rémy Rebeyrotte.** Cette proposition n'est pas dénuée d'intérêt mais elle relève d'un autre texte. C'est une affaire de marées, finalement. (*Sourires.*)

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle en vient à l'amendement CL13 de M. Jean-Noël Barrot.*

**M. Jean-Noël Barrot.** Je voudrais à mon tour saluer le travail de la rapporteure et dire combien je suis heureux que le groupe Mouvement démocrate et apparentés soit signataire de cette proposition de loi.

Les amendements CL13 et suivants renvoient à une problématique qui concerne principalement les territoires ruraux. Je veux parler du comportement incivique d'une minorité de motards qui empruntent les routes sinueuses de certaines vallées en commettant des excès de vitesse – contre lesquels l'arsenal existant est suffisant – ou en retirant les silencieux de leur pot d'échappement pour

faire le plus de bruit possible. Si nous avons besoin de lutter contre les rodéos mécanisés, c'est pour des raisons de sécurité mais également pour réduire les nuisances sonores qu'ils engendrent. Nous savons que le bruit est un enjeu de santé publique et qu'il a en conséquence un coût pour les finances publiques. Une étude de l'observatoire régional de la santé en Ile-de-France a établi que la pollution sonore liée au trafic routier faisait perdre entre sept mois et deux ans d'espérance de vie aux Franciliens.

L'amendement CL13 vise à insérer dans la partie législative du code de la route le principe selon lequel les véhicules doivent être construits en minimisant les émissions de bruits.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Cette modification va au-delà du champ de la proposition qui est volontairement circonscrite à un certain type de comportement.

Par ailleurs, votre amendement est déjà satisfait. L'article L. 318-1 dispose que « *Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à minimiser la consommation d'énergie, la création de déchets non valorisables, les émissions de substances polluantes, notamment de dioxyde de carbone ainsi que les autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique.* »

Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement.

**M. Jean-Noël Barrot.** Cette mention de la santé publique couvre les nuisances sonores. Je retire donc mon amendement.

*L'amendement est retiré.*

*La Commission examine, en présentation commune, les amendements CL16 et CL17 de M. Jean-Noël Barrot.*

**M. Jean-Noël Barrot.** Les amendements CL16 et CL17 sont des clins d'œil à celles et ceux qui ont travaillé à une version antérieure de la proposition de loi, adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale en 2016 en première lecture. Ils reprennent en effet deux de ses articles.

L'amendement CL16 vise à renforcer la lutte contre les nuisances sonores causées par les véhicules à moteur en instaurant au niveau législatif une obligation de les équiper d'un dispositif d'échappement silencieux.

L'amendement CL17 permet d'immobiliser un véhicule exagérément bruyant.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Ces dispositions relèvent davantage du domaine réglementaire. Les nuisances sonores sont réprimées de façon simple par des contraventions. Quand d'autres véhicules ne se trouvent pas à

proximité, les nuisances sonores ou les excès de vitesse ne constituent pas une atteinte à la sécurité publique qui est le cœur de l'article unique. Je vous demande de retirer vos amendements, monsieur Barrot.

*Les amendements sont retirés.*

*La Commission en vient à l'amendement CL14 de M. Jean-Noël Barrot.*

**M. Jean-Noël Barrot.** Pour défendre cet amendement, j'évoquerai un territoire cher à mon cœur, la vallée de Chevreuse, lieu de choix pour les motards. Une petite minorité d'entre eux retire le silencieux ou la chicane de leur pot d'échappement mais s'ils se font arrêter par les gendarmes sur le bord de la route, ils peuvent repartir après avoir payé une amende dès lors qu'ils remettent en place la chicane. L'arsenal n'est pas suffisamment dissuasif : dans cette vallée, il y a plus d'amendes pour absence de dispositif silencieux que pour excès de vitesse.

Cet amendement propose de sanctionner le retrait de silencieux par une immobilisation du véhicule, même si son propriétaire est en mesure de replacer le dispositif.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Cela relève du domaine réglementaire.

**M. Jean-Noël Barrot.** J'essaierai de convaincre les ministres d'œuvrer sur le plan réglementaire. Quant à moi, je continuerai de mener des actions de prévention avec le soutien de la gendarmerie et de la fédération française des motards en colère, notamment en distribuant des autocollants « Jamais sans ma chicane » que je tiens à votre disposition, chers collègues.

*L'amendement est retiré.*

*La Commission en vient à l'amendement CL15 de M. Jean-Noël Barrot.*

**M. Jean-Noël Barrot.** Cet amendement vise à sanctionner de la même façon un véhicule non conforme et l'utilisation d'équipements et de dispositifs non homologués.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Cela relève là encore du domaine réglementaire. En outre, le dispositif proposé paraît un peu disproportionné car il s'applique de manière indifférenciée à tout type d'équipements non homologués alors que certains ne présentent pas un caractère particulièrement dangereux ou nuisible.

*L'amendement est retiré.*

*L'amendement CL21 de Mme Maina Sage est également retiré.*

*Titre*

*La Commission est saisie de l'amendement CL4 de Mme Marie-France Lorho*

**Mme Marie-France Lorho.** Cet amendement vise à intégrer dans le titre de la proposition de loi les insupportables nuisances sonores générées par les rodéos motorisés. J'imagine n'être pas la seule à avoir reçu des plaintes de nos concitoyens à ce sujet.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Les rodéos urbains sont à l'origine de nombreuses nuisances, dont les nuisances sonores ne forment qu'une part. Rajouter une telle mention dans le titre ne me paraît pas pertinent. L'important est de mettre en place un dispositif efficace de lutte, ce à quoi nous nous attelons.

**Mme Marie-France Lorho.** Je souhaitais mettre l'accent sur les nuisances sonores, qui sont un enjeu très important pour nos concitoyens.

**M. Rémy Rebeyrotte.** Il ne faudrait pas, madame Lorho, que la proposition de loi apparaisse limitée aux nuisances sonores. L'enjeu est beaucoup plus vaste.

*La Commission rejette l'amendement.*

**Mme la présidente Yaël Braun-Pivet.** Avant de mettre aux voix l'ensemble du texte, je vais donner la parole à ceux qui le souhaitent pour une explication de vote.

**M. Ugo Bernalicis.** Je vais m'en tenir aujourd'hui à une abstention bienveillante en attendant de voir quelles améliorations seront apportées en séance. J'aimerais notamment que le stage de sécurité routière constitue non plus une peine complémentaire mais une peine à part entière et que l'on incite les magistrats à recourir à cette sanction, qui a une vertu pédagogique de nature à prévenir la récidive. Cela me semble plus intéressant que des amendes simples ou des peines d'emprisonnement contre-productives.

**Mme Mireille Clapot.** Ayant beaucoup œuvré pour que cette proposition de loi soit discutée, je suis ravie de la qualité du débat de ce matin. Ses dispositions vont contribuer à améliorer les conditions de vie de nombreux riverains, en milieu urbain ou périurbain comme en milieu rural. En outre, elle va faciliter la compréhension par les habitants de l'action des autorités. Il y aura des bonnes pratiques à développer et à conforter localement afin que ce nouvel arsenal soit efficace.

Nous avons tous été jeunes et nous pouvons comprendre l'envie de certains de repousser les limites. Cette loi va leur faire prendre conscience du danger de certaines performances sportives et transgressions. Elle va fixer un cadre. Elle ne se réduit pas à la lutte contre des nuisances sonores, la vitesse excessive ou le défaut

de port de casque. En outre, elle s'inscrit dans la logique de la police de sécurité du quotidien en donnant, avec l'appui des différents acteurs locaux, des moyens renforcés aux forces de police pour être plus efficaces, gagner du temps et agir de façon visible.

**M. Rémy Rebeyrotte.** Dans la suite des propos de M. Bernacilis, je tiens à préciser que des actions pédagogiques portant sur la sécurité routière sont déjà organisées dans les écoles et les collèges avec l'appui des forces de l'ordre. Cela dit, sa proposition mérite d'être examinée de près. Tout ce qui peut contribuer à la prévention est positif.

**Mme Natalia Pouzyreff, rapporteure.** Je souhaite vous remercier, chers collègues, pour vos utiles contributions. Nous veillerons à étudier avec attention les propositions d'améliorations du texte d'ici à la séance publique.

*La Commission adopte l'ensemble de la proposition de loi **modifiée**.*

\*

\* \*

*En conséquence, la commission des Lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République vous demande **d'adopter** la proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés (n° 940) dans le texte figurant dans le document annexé au présent rapport.*