

ASSEMBLEE NATIONALE

8 décembre 2005

SÉCURITÉ ET DÉVELOPPEMENT DANS LES TRANSPORTS - (n° 2604)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 11 Rect.

présenté par
M. Soulier-----
ARTICLE ADDITIONNEL**APRES L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant :**

Le chapitre II *bis* du titre III du Livre III du code de procédure pénale est ainsi modifié :

I. – L'article 529-6 est ainsi rétabli :

« Art. 529-6. – I. – Pour les infractions aux articles R. 412-17 et R. 421-9 du code de la route, constatées par les agents assermentés de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, l'action publique est éteinte, par dérogation à l'article 521 du présent code, par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant.

« II. – La transaction est réalisée par le versement, à l'exploitant, d'une indemnité transactionnelle, dont le montant est fixé par décret.

« Ce versement est effectué dans un délai de deux mois à compter de la constatation de l'infraction, auprès du service de l'exploitant indiqué dans la proposition de transaction.

« Le montant de l'indemnité transactionnelle est acquis à l'exploitant.

« III. – Dans le délai prévu par le paragraphe précédent, le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule dans le délai de deux mois à compter de la contestation de l'infraction une protestation auprès du service de l'exploitant. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal d'infraction, est transmise au ministère public.

« À défaut de paiement ou de protestation dans le délai de deux mois précité, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'exploitant au ministère public et le titulaire du certificat d'immatriculation, ou l'une des personnes visées par les alinéas 2 et 3 de l'article 121-2 du présent code, devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public. »

- Amendement mis en distribution -

II. – L'article 529-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux infractions visées à l'article 529-6 du présent code. ».

III. – Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 530, les mots : « ou au second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « au second alinéa de l'article 529-5, ou au second alinéa du paragraphe III de l'article 529-6 ».

IV. – Dans le premier alinéa de l'article 530-1, après les mots : « de la protestation formulée en application du premier alinéa de l'article 529-5 », sont insérés les mots : « , de la protestation formulée en application du premier alinéa du paragraphe III de l'article 529-6 ».

V. – Le deuxième alinéa de l'article 530-1 est ainsi rédigé :

« En cas de condamnation, l'amende prononcée ne peut être inférieure au montant de l'amende, de l'indemnité forfaitaire ou de l'indemnité transactionnelle dans les cas prévus par le premier alinéa de l'article 529-2, le premier alinéa de l'article 529-5 ou le premier alinéa du paragraphe III de l'article 529-6, ni être inférieure au montant de l'amende forfaitaire majorée dans les cas prévus par le second alinéa de l'article 529-2, le second alinéa de l'article 529-5 et le second alinéa du paragraphe III de l'article 529-6. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis décembre 2000, le télépéage permet de passer les barrières de péage quasiment sans arrêt, en empruntant des voies dédiées dotées d'équipement permettant d'établir à distance un dialogue avec les télébadges installés à bord des véhicules.

Il constitue à cet égard un facteur significatif d'amélioration de la fluidité du trafic, du confort et de la sécurité des usagers. Aujourd'hui, plus de 1,3 million d'automobilistes utilisent le télépéage avec satisfaction.

Pour ces raisons, le télépéage doit poursuivre son développement dès avril 2006 un service de télépéage adapté et conforme aux spécifications de la Directive Interopérabilité 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

Mais il doit également s'améliorer au plan de la qualité du service, en prolongeant et en optimisant les progrès techniques du système actuel par la suppression des barres levantes, afin d'aboutir à un passage en flux libre sans ralentissement des véhicules. Il s'agit ici d'une demande constante des clients aujourd'hui abonnés.

Le télépéage avec suppression des barres levantes est aussi une condition essentielle du maintien de l'avance technique et de la compétitivité du réseau d'autoroutes et d'ouvrages à péage français. D'autres pays pratiquent, d'ores et déjà, ce type de fonctionnement, sans barres levantes ni barrières (Autriche, Allemagne, Portugal).

La suppression des barres levantes ne pose aucune difficulté technologique par rapport aux techniques utilisées pour le télépéage en France. En revanche, elle ne peut être réellement généralisée à une échelle nationale, qu'en améliorant la fiabilité de l'ensemble du système vis-à-vis des passages sans paiement ; en l'absence de barres levantes, l'augmentation de la proposition de

- Amendement mis en distribution -

ceux-ci constitue un risque véritable, qu'il convient de maîtriser impérativement, pour éviter toute dérive du système.

La France ne dispose pas aujourd'hui des instruments nécessaires pour assurer cette fiabilité qui reposent :

– sur la possibilité d'identifier, en l'absence d'un arrêt physique, les usagers n'acquittant pas le péage ;

– sur la possibilité d'engager des procédures graduées, allant depuis la simple procédure commerciale gérée par les opérateurs du péage, à l'amende et à la poursuite pénale.

L'amendement proposé a pour objectif l'autorisation de la communication, aux agents assermentés des opérateurs-exploitants, des renseignements figurant dans le fichier national des immatriculations pour les usagers en défaut.