



N° 3800

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 1<sup>er</sup> juin 2016.

## 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 (n° 1698)  
*visant à lutter contre les nuisances de certains engins motorisés en milieu urbain,*

PAR M. RÉMI PAUVROS,  
Député

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
A. LES « MINI-MOTOS », UN PHÉNOMÈNE RELATIVEMENT RÉCENT, ACCIDENTOGÈNE ET SOURCE DE NUISANCES .....	6
1. Un marché en plein essor .....	6
2. Typologie des mini-motos et des quads .....	6
3. Un phénomène accidentogène et source de nuisances sonores et environnementales .....	8
B. UN CADRE JURIDIQUE AMÉLIORÉ PAR LA LOI DU 26 MAI 2008 MAIS QUI DOIT AUJOURD'HUI ÊTRE COMPLÉTÉ .....	8
1. Un cadre juridique complexe distinguant les engins soumis à réception et ceux non soumis à réception .....	8
a. Les engins soumis à réception .....	8
b. Les engins non soumis à réception .....	9
2. Les apports de la proposition de loi .....	9
<b>DISCUSSION GÉNÉRALE</b> .....	11
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	19
<i>Article 1<sup>er</sup></i> (art. L. 321-1 du code de la route) : Harmonisation entre le régime des sanctions prévu pour la commercialisation des engins motorisés soumis à réception et celui applicable à leurs équipements .....	19
<i>Article 2 [supprimé]</i> (art. L. 321-1 du code de la route) : Regroupement des dispositions relatives à l'utilisation d'engins et d'équipements soumis à réception et non réceptionnés au sein d'un même article du code de la route .....	21
<i>Article 3</i> (art. L. 321-1-1 du code de la route) : Confiscation de plein droit dès la première infraction du véhicule non-soumis à réception circulant sur les voies ouvertes à la circulation publique .....	22
<i>Article 4</i> (art. L. 321-1-2 du code de la route) : Contravention de cinquième classe et peine complémentaire de confiscation pour défaut d'identification d'un engin motorisé non soumis à réception .....	26
<i>Article 5</i> (art. L. 318-1-1 du code de la route) : Obligation d'un équipement d'échappement silencieux .....	27
<i>Article 6</i> (art. L. 318-2-1 du code de la route) : Immobilisation d'un véhicule exagérément bruyant .....	29
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	31



MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent 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 visait à endiguer un **phénomène inquiétant**. Des mini-motos, 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.

**La loi du 26 mai 2008 a constitué un indéniable progrès en renforçant substantiellement notre cadre juridique.** Elle a en particulier :

– réservé la vente de véhicules non soumis à réception dont la vitesse peut excéder 25 km/h aux professionnels et interdit leur cession aux mineurs ;

– restreint l'utilisation des quads et mini-motos non soumis à réception ;

– créé une obligation d'identification des véhicules non soumis à réception dont la vitesse peut excéder 25 km/h. Ces engins sont désormais déclarés auprès de l'autorité administrative et doivent être munis d'une plaque portant le numéro d'identification ;

– institué une peine complémentaire de confiscation du véhicule applicable en cas de récidive à l'infraction constituée par le fait de circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique avec un engin non soumis à réception.

En outre, les concepteurs d'engins motorisés ont été conduits à modifier leurs produits afin de les rendre conformes aux exigences de la directive 2006/42/CE dite « Machine », ce qui a eu pour effet de renchérir leur prix et de réduire leur diffusion.

Ce dispositif législatif et réglementaire a produit un incontestable effet dissuasif sur les utilisateurs de ces engins dans les zones habitées, d'autant qu'il

est accompagné par des instructions régulières adressées aux forces de l'ordre afin qu'elles répriment tout manquement à ces règles <sup>(1)</sup>.

Les faits divers dramatiques impliquant des mini-motos et des quads et les nuisances dont sont victimes les habitants de certaines zones urbaines n'ont toutefois pas disparu, ce qui explique l'utilité d'un renforcement des dispositions adoptées en 2008.

## A. LES « MINI-MOTOS », UN PHÉNOMÈNE RELATIVEMENT RÉCENT, ACCIDENTOGÈNE ET SOURCE DE NUISANCES

### 1. Un marché en plein essor

Comme l'a noté la commission de la sécurité des consommateurs dans un avis relatif à la sécurité des mini-motos, on constate au cours de la dernière décennie une **augmentation des ventes** de motocyclettes légères (entre 50 et 125 cm<sup>3</sup>) en réaction aux problèmes de **circulation et de stationnement** en zones urbaines <sup>(2)</sup>.

*Le terme mini-moto « s'applique aujourd'hui à des machines très différentes selon l'usage auquel elles sont destinées, qui va de la compétition encadrée à la conduite de loisir en tout terrain. Apparues dans les années 1970 dans le milieu fermé de la compétition motocycliste, les mini-motos se sont diffusées, dans un premier temps auprès d'amateurs éclairés, puis, récemment, de façon massive, sous forme de copies de mini-motos de grandes marques, fabriquées en Chine ou en Corée. Le succès de ces mini-motos, de plus ou moins bonne qualité, s'explique par leur prix, dix fois inférieur en moyenne à celui des machines dont elles s'inspirent et leur commercialisation par internet, qui permet de les acheter directement à un importateur et de les recevoir à domicile (...) » <sup>(3)</sup>.*

### 2. Typologie des mini-motos et des quads <sup>(4)</sup>

#### • Les mini-motos

– Les « peewee »

Ce terme est communément utilisé pour désigner les petites motos de cross d'apprentissage destinées aux enfants. D'une cylindrée de 50 à 80 cm<sup>3</sup>, elles sont équipées d'un certain nombre de dispositifs de sécurité (protège chaîne, transmission par cardan, embrayage automatique, vitesse modulable de 25 à 50 km/h).

---

(1) Réponse du Ministère de l'intérieur publiée dans le JO Sénat du 27 décembre 2012, page 3077.

(2) Commission de la sécurité des consommateurs, avis relatif à la sécurité des mini-motos, 27 mai 2007.

(3) Ibid.

(4) Circulaire INT/D/07/00104/C du 22 octobre 2007 sur la réglementation relative aux motos de petite taille et aux quads utilisés sur la voie publique ou dans les lieux ouverts au public.

– Les « *pit bikes* » et les « *pocket bikes* » de compétition

La cylindrée de ces machines destinées à des adultes amateurs de moto est comprise entre 35 et 49 cm<sup>3</sup>. Ces engins sont devenus une véritable catégorie sportive avec création de fédérations et organisation de compétitions.

– Les « *dirt bikes* » et autres motos tout terrain

Selon leurs constructeurs, ces engins sont destinés à des enfants, des adolescents ou de jeunes adultes. Contrairement aux « *peewee* », ils ne sont pas équipés de dispositifs de sécurité. Leur hauteur de selle est comprise entre 50 et 60 cm, leur hauteur de guidon entre 60 et 70 cm. Leur motorisation est comprise entre 50 et 110 cm<sup>3</sup>.

– Les « *pocket bikes* »

Répliques des « *pocket bikes* » de compétition, mais de qualité et aux performances inférieures, ces engins ont un moteur d'une cylindrée d'environ 49 cm<sup>3</sup>. La hauteur de leur selle est comprise entre 30 et 40 cm, celle de leur guidon est de 50 cm environ.

– Les « routières »

Elles regroupent des engins divers tels des « *mini-customs* », « *mini-choppers* », « *mini-scooters* », « *mini-side-cars* ». Certaines peuvent être homologuées sous l'appellation commerciale « mini-moto routière » et se rattachent à la catégorie des cyclomoteurs au sens du code de la route. La plupart d'entre elles ne sont cependant pas homologuées et ne peuvent circuler sur la route, contrairement à ce que pourrait laisser supposer leur équipement (pneus route, éclairage, avertisseur ...).

● **Les quadricycles à moteur**

– Quadricycles légers à moteur

D'une cylindrée qui ne peut excéder 50 cm<sup>3</sup> et dont la puissance est inférieure ou égale à 4 kilowatts, ces véhicules ont une vitesse maximale par construction limitée à 45 km/h. Leur poids à vide ne dépasse pas 350 kilogrammes et la charge utile 200 kilogrammes.

– Quadricycles lourds à moteur

D'une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>, ces véhicules ont un moteur d'une puissance maximale nette inférieure ou égale à 15 kilowatts. Leur poids à vide n'excède pas 550 kilogrammes, pour ceux qui sont affectés au transport de marchandises, et 400 kilogrammes, pour ceux qui sont destinés au transport de personnes.

### **3. Un phénomène accidentogène et source de nuisances sonores et environnementales**

Les chiffres, relativement anciens, dont dispose votre rapporteur montrent que les mini-motos sont impliquées dans un certain nombre d'accidents, notamment à cause de leur petite taille qui les rend peu visibles des automobilistes et du comportement de leurs conducteurs.

Comme l'a remarqué la commission de la sécurité des consommateurs dans son avis précité, les accidents ou les dérives d'usage qui se sont produites « s'expliquent non seulement par des problèmes de qualité de fabrication des engins de nouvelle génération, mais également par le faible prix de vente qui a attiré de nouveaux consommateurs. Ceux-ci ne sont pas amateurs de deux roues motorisées, mais simplement à la recherche de sensations fortes. Il s'agit essentiellement d'enfants, d'adolescents ou jeunes adultes, qui ne possèdent pas la modération, l'éthique et les connaissances techniques qu'exige la pratique de la motocyclette en toute sécurité. »<sup>(1)</sup>

Les nuisances, en particulier sonores, que peuvent représenter les mini-motos et autres quads (un grand nombre de ces engins n'étant pas pourvu d'un dispositif d'échappement silencieux) amplifient le **sentiment d'insécurité vécu par les riverains.**

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

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

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

Les articles R. 321-6 et suivants du code de la route disposent qu'un véhicule ou tout équipement 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 motos, 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

---

(1) Commission de la sécurité des consommateurs, op. cit.

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 rabaissée 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* ».

Elle a été substantiellement complétée sur plusieurs aspects par la loi n° 2008-491 du 26 mai 2008 s'agissant des mini-motos non soumises à réception mais pouvant excéder par construction une vitesse de 25 km/h.

## **2. Les apports de la proposition de loi**

La présente proposition de loi a pour objet de **compléter et de simplifier le cadre juridique** défini par les lois du 5 mars 2007 et du 26 mai 2008 précitées. Elle :

– harmonise le régime des sanctions applicable à la commercialisation des engins motorisés soumis à réception et celui applicable aux équipements de ces derniers (**article 1<sup>er</sup>**) et regroupe les dispositions relatives aux engins et équipements soumis à réception et non réceptionnés au sein d'un même article du code de la route (**article 2**) ;

– permet la confiscation d'un véhicule non-soumis à réception et circulant sur les voies ouvertes à la circulation publique ou au public dès la première infraction (**article 3**) et non plus lors de la récidive, comme prévu en l'état actuel du droit ;

– assortit l'obligation actuelle d'identification auprès de l'autorité administrative des véhicules non soumis à réception dont la vitesse peut excéder, par construction, 25 km/h d'une contravention de la cinquième classe et d'une peine complémentaire de confiscation de l'engin en cas de récidive (**article 4**) ;

– renforce la lutte contre les nuisances sonores causées par les véhicules à moteur en instaurant au niveau législatif une obligation d'équipement d'un dispositif d'échappement silencieux (**article 5**) ainsi que la possibilité d'immobiliser un véhicule exagérément bruyant (**article 6**).

La commission des Lois a retenu les modifications mises en œuvre par la proposition de loi moyennant, à l'initiative du rapporteur, plusieurs amendements de précision rédactionnelle.

## DISCUSSION GÉNÉRALE

*Lors de sa réunion du mercredi 1<sup>er</sup> juin 2016, la commission des Lois procède à l'examen de la proposition de loi visant à lutter contre les nuisances de certains engins motorisés en milieu urbain (n° 1698) (M. Rémi Pauvros, rapporteur).*

**M. le président Dominique Raimbourg.** Nous en venons à une proposition de loi visant à lutter contre les nuisances de certains engins motorisés en milieu urbain.

**M. Rémi Pauvros, rapporteur.** Monsieur le président, chers collègues, merci de m'accueillir dans votre Commission pour présenter cette proposition de loi relative à la lutte contre les nuisances occasionnées par certains engins motorisés en milieu urbain.

Cette loi porte sur des engins motorisés très divers – mini-motos, quads, moto-cross ou autres véhicules non homologués. Il faut distinguer deux types d'engins : ceux qui sont soumis à réception, c'est-à-dire qui doivent répondre à différentes prescriptions techniques et obtenir un certificat de conformité puis être immatriculés et qui peuvent circuler sur la voie publique d'une part, et d'autre part ceux qui ne sont pas soumis à réception.

Les véhicules non soumis à réception ne peuvent normalement pas circuler sur des voies ouvertes au public ; par exemple, les engins motorisés de type mini-moto sont pour l'essentiel des engins non soumis à réception et ont par conséquent longtemps fait l'objet de peu de mesures d'encadrement.

Les mini-motos, mini-quads et autres sont au départ destinés aux enfants. Mais ils sont aussi utilisés sur la voie publique par des individus plus âgés à la recherche de sensations fortes, dans des conditions dangereuses pour leurs utilisateurs, ce qui cause non seulement des nuisances pour les riverains mais aussi des accidents dramatiques, et qui engendre un sentiment d'insécurité.

Du fait de leur petite taille, mais aussi de la qualité de fabrication de ces engins de nouvelle génération et de leur faible prix de vente, ces engins motorisés sont aujourd'hui impliqués dans de nombreux accidents. Ainsi, en mai 2015, à Corbeil-Essonnes, deux motocross qui roulaient à vive allure et sans phare se sont encastrées dans une voiture qui venait en sens inverse, et le pronostic vital de deux personnes a été engagé. Il y a un an, rue d'Hautmont à Maubeuge, un jeune homme de vingt ans, qui roulait sur une motocross, a percuté de plein fouet un piéton septuagénaire qui traversait la rue. Le conducteur et le piéton sont décédés. Le véhicule impliqué n'était pas homologué pour rouler sur la route.

Dans la seule circonscription de Maubeuge, ville dont j'ai été le maire pendant treize ans, le commissaire de police m'a indiqué que ses équipes sont intervenues à quatre-vingts reprises en 2014 pour mettre fin aux « rodéos » menés à l'aide de ce genre de véhicules dont la circulation abusive engendre, par son ampleur et sa persistance, de fortes tensions.

La période estivale est propice à la recrudescence de comportements à risques : cette proposition de loi, que j'ai déposée au nom du groupe Socialiste, écologiste et républicain il y a plus de deux ans, en janvier 2014, est d'autant plus d'actualité. Elle est très attendue des élus locaux car elle assure une meilleure cohérence du code de la route tout en faisant preuve d'une plus grande sévérité afin d'éviter la récidive. Elle répond aux difficultés rencontrées par les forces de l'ordre qui sont à l'heure actuelle dépourvues de moyens pour appréhender les conducteurs circulant abusivement à bord de ces engins motorisés.

En outre, cette proposition de loi lutte contre les nuisances sonores qui constituent une véritable agression de la population, de par la violence et la vitesse d'intrusion de ces engins dans le domaine public, et qui nourrissent le sentiment d'insécurité des habitants au quotidien.

Au niveau européen, les nuisances sonores constituent également un véritable enjeu ; le règlement n° 540/2014 instaure différentes mesures ayant par exemple pour objet de diviser par deux le son émis en fonction des catégories de véhicule.

Cette proposition de loi s'inscrit dans la continuité des lois du 5 mars 2007 et du 26 mai 2008.

La loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance a institué la répression par une contravention de la cinquième classe du 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 du 26 mai 2008 relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés, issue de deux propositions du groupe Union pour un mouvement populaire et du groupe Socialiste, républicain et citoyen, a permis des avancées substantielles et un renforcement du cadre juridique. Elle a par exemple réservé la vente de véhicules non soumis à réception dont la vitesse peut excéder vingt-cinq kilomètres à l'heure aux professionnels et interdit leur vente aux mineurs. Elle a restreint l'utilisation des quads et minimoto non soumis à réception et créé une obligation d'identification des véhicules non soumis à réception dont la vitesse peut excéder vingt-cinq kilomètres à l'heure – ces engins doivent désormais être déclarés auprès de l'autorité administrative et être munis d'une plaque portant le numéro d'identification. Enfin, elle a institué une peine complémentaire de confiscation du véhicule applicable en cas de

récidive à l'infraction constituée par le fait de circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique avec un engin non soumis à réception.

Ce dispositif législatif et réglementaire a produit un effet dissuasif sur les utilisateurs de ces engins dans les zones habitées. Cependant, je le rappelle, les faits divers impliquant des engins motorisés et les nuisances dont sont victimes les habitants de certaines zones urbaines n'ont pas disparu, bien au contraire.

C'est pourquoi le renforcement des dispositions adoptées en 2008 est indispensable. La présente proposition de loi a pour objet de compléter et de simplifier le cadre juridique applicable aux mini-motos.

Elle harmonise d'abord le régime des sanctions applicable à la commercialisation des engins motorisés soumis à réception et celui applicable aux équipements de ces derniers et regroupe les dispositions relatives aux engins et équipements soumis à réception et non réceptionnés au sein d'un même article du code de la route.

Elle permet la confiscation d'un véhicule non soumis à réception et circulant sur les voies ouvertes à la circulation publique ou au public dès la première infraction, et non plus lors de la récidive, même et surtout si le conducteur n'est pas le propriétaire.

Elle assortit l'obligation actuelle d'identification auprès de l'autorité administrative des véhicules non soumis à réception dont la vitesse peut excéder par construction vingt-cinq kilomètres à l'heure d'une contravention de la cinquième classe et d'une peine complémentaire de confiscation de l'engin en cas de récidive.

Enfin, elle renforce la lutte contre les nuisances sonores causées par les véhicules à moteur en instaurant au niveau législatif une obligation d'équipement d'un dispositif d'échappement silencieux ainsi que la possibilité d'immobiliser un véhicule exagérément bruyant.

Ces avancées majeures permettront, je l'espère, de limiter l'utilisation abusive de ces engins – dont je redis qu'elle est extrêmement difficile à vivre pour nombre de nos concitoyens – et de les retirer, quand c'est nécessaire, de la circulation, afin de faire revenir le calme et la sécurité. Je vous demande donc, mes chers collègues, d'adopter cette proposition de loi.

**M. Pascal Popelin.** Cette proposition de loi traite de préoccupations très concrètes, à propos desquelles nous sommes régulièrement interpellés dans nos circonscriptions, en particulier à l'approche des beaux jours.

La conduite dangereuse et incivique de certains véhicules motorisés empoisonne littéralement le quotidien de certains de nos quartiers. Ce n'est naturellement pas l'usage de ces engins sur des circuits ou dans des lieux prévus à cet effet que nous visons, mais bien les comportements qui engendrent

d'insupportables nuisances, sonores en particulier, et qui peuvent mettre en danger l'intégrité physique des conducteurs mais aussi de tous ceux qui ont le malheur de croiser leur route.

Le phénomène s'amplifie. La loi du 26 mai 2008, qui était déjà d'origine parlementaire, a constitué un progrès indéniable, mais insuffisant. Les dispositions actuelles sont trop morcelées entre le droit applicable aux véhicules soumis à réception – c'est-à-dire conçus et homologués pour circuler sur la voie publique – et les autres. La plupart des quads et mini-motos visés par cette proposition de loi appartiennent à cette seconde catégorie.

Nos forces de l'ordre peinent à intervenir de manière efficace, d'autant qu'elles font face à une difficulté majeure : elles doivent interpellier les conducteurs en faute sans mettre en péril leur propre sécurité, celle de la population ou celle des contrevenants.

Cette proposition de loi déposée par le groupe Socialiste, écologiste et républicain vise d'abord à compléter et à clarifier le cadre juridique existant. Elle simplifie notamment les différentes catégories de véhicules habilités, ou pas, à circuler sur la voie publique. Elle durcit également les sanctions des abus et des comportements dangereux, en rendant notamment possible la confiscation de plein droit des véhicules dès la première infraction et l'immobilisation des engins exagérément bruyants.

Prétendre que ces mesures permettront d'endiguer parfaitement le phénomène serait sans doute manquer de lucidité. Mais ce texte constitue un pas supplémentaire très attendu sur le terrain, par nos policiers comme par la population.

La persévérance paye, Monsieur le rapporteur, et je m'en félicite – nous avons, vous l'avez rappelé, déposé cette proposition de loi au mois de janvier 2014. Je remercie M. Bruno Le Roux, notre président de groupe, d'avoir permis son inscription à l'ordre du jour.

Je forme le vœu que ce texte connaisse le même sort que la proposition de loi devenue la loi du 26 mai 2008, qui avait été adoptée à l'unanimité.

**M. Joaquim Pueyo.** L'essentiel a été dit. Ce texte est tout sauf négligeable : je suis maire, et je vois les services de police et les élus de ma ville démunis face à ce phénomène, objet de nombre de pétitions d'habitants.

C'est donc une très bonne proposition de loi, qui réunira, je l'espère, un vaste consensus. Les conséquences de ces comportements sont graves : cela dégrade les quartiers, agace les habitants, et finit par créer beaucoup de tensions et, petit à petit, de stigmatisations. On incrimine certains jeunes, puis les jeunes en général, une catégorie de jeunes... Il est donc indispensable de traiter le problème.

Certaines communes décident de mettre en place des espaces publics surveillés réservés à ce type de véhicules. Je m'interroge sur l'opportunité d'une telle création dans ma ville.

Mais, sur la voie publique, ces engins occasionnent de fortes nuisances et de grands dangers. Merci, monsieur le rapporteur, d'avoir déposé cette proposition de loi.

**M. Sébastien Huyghe.** La circulation de certains types de motos et de quads en milieu urbain engendre de graves nuisances sonores et porte atteinte à la tranquillité publique ; elle provoque parfois des accidents mortels.

Sous la législature précédente, la représentation nationale s'était déjà saisie de ce sujet en adoptant à l'unanimité une loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés, en mai 2008. J'étais, avec mes collègues Patrice Calmégane, Gérard Gaudron et Jean-Philippe Maurer, l'un des auteurs de cette proposition de loi, et j'en étais le rapporteur.

Cette loi a notamment permis de mieux réglementer la commercialisation de ces engins et de restreindre leur utilisation à des terrains adaptés ; elle a interdit aux mineurs de moins de quatorze ans de les utiliser, sauf dans le cadre d'une association sportive agréée. Elle rend également obligatoire la déclaration et l'identification de ces engins, sur le modèle de l'immatriculation des véhicules réceptionnés.

À l'heure du bilan, on constate que plus de 20 000 contraventions sanctionnent chaque année ces nuisances urbaines et ces comportements inacceptables. Pourtant la sécurité et la tranquillité des riverains ne sont pas toujours assurées, et les maires se sentent parfois particulièrement démunis.

Cette proposition de loi vise à renforcer et à compléter notre arsenal juridique, tout particulièrement en matière de lutte contre les nuisances sonores. Elle concerne les véhicules soumis à réception, mais surtout les véhicules non soumis à réception. Elle renforce les sanctions aujourd'hui applicables.

Les députés du groupe Les Républicains ne peuvent que saluer cette proposition de loi, qui s'inscrit dans la droite ligne des réformes déjà engagées. Ils tiennent d'abord à souligner que les sanctions applicables sont tout sauf anodines. Ils regrettent toutefois que la proposition de loi ne tienne pas tout à fait compte de l'ensemble des troubles à l'ordre public causés par ce type de véhicules. En effet, ces conduites extrêmement dangereuses se font souvent dans le cadre de ce que l'on appelle des « rodéos urbains », que la proposition de loi n'évoque qu'en introduction. Ce sont pourtant là des préoccupations constantes pour les riverains comme pour les élus locaux. Monsieur le rapporteur, seriez-vous favorable à des amendements qui pourraient être déposés sur ce sujet en séance publique ?

En tout état de cause, le groupe Les Républicains soutiendra cette proposition de loi.

**M. Jean-Luc Warsmann.** Cette proposition de loi va en effet dans le bon sens. Elle poursuit et amplifie le travail mené au cours de la législature précédente. Je partage le diagnostic qui a été exposé, tout en soulignant que ces troubles ne sont pas limités au milieu urbain – où, il est vrai, un seul deux-roues trafiqué peut réveiller un nombre considérable de gens. On les rencontre aussi en milieu rural.

Nos citoyens voient leur tranquillité troublée et sont en outre choqués par l'impunité qui semble régner. Nos forces de l'ordre seront, j'en suis sûr, heureuses de pouvoir sanctionner plus facilement ces comportements.

Votre texte est intéressant parce qu'il reprend la question de la commercialisation – c'est ce qu'il fallait faire. Il facilite la confiscation ; ayant moi-même fait voter des dispositions de ce type dans plusieurs domaines, je ne peux que redire que c'est la sanction qui me paraît la plus efficace.

Monsieur le rapporteur, s'agissant des nuisances sonores, la notion de véhicule « exagérément bruyant » n'est-elle pas trop restrictive ? Comment la définissez-vous ?

De façon pragmatique, vous prévoyez dans certains cas la possibilité pour les forces de l'ordre d'immobiliser des véhicules et de les mettre en fourrière. Toutefois, cette immobilisation sera parfois à la charge de l'État, parfois à celle de l'utilisateur ; pouvez-vous préciser ce point ?

Pour le reste, le texte peut certainement être amélioré, mais il va dans le bon sens et je le voterai évidemment.

**M. Lionel Tardy.** Ces engins constituent en effet un véritable fléau. Nous sommes régulièrement alertés sur les nuisances sonores qu'ils provoquent, en milieu urbain mais aussi, M. Jean-Luc Warsmann l'a dit, de plus en plus souvent à la campagne.

Renforcer l'arsenal juridique visant à sanctionner les conducteurs peu scrupuleux est donc une bonne idée.

J'appelle toutefois votre attention sur les articles 5 et 6, qui ne font que reprendre des articles figurant dans la partie réglementaire du code de la route en modifiant seulement légèrement le niveau des contraventions. Je ne suis pas certain que nous soyons là dans le domaine de la loi : les contraventions relèvent clairement du règlement.

Cela montre d'ailleurs que l'arsenal juridique existe, même si son application est difficile : le problème pourrait peut-être être résolu par voie réglementaire, en uniformisant les infractions. Un cumul de contraventions est aujourd'hui possible – bruit, échappement non-conforme, véhicule non homologué... – ce qui donne très régulièrement lieu à des contestations devant les tribunaux.

**M. Gilbert Collard.** J'approuve ce texte très utile.

Je déplore cependant que la notion de nuisances sonores n'englobe pas le bruit causé par ce que l'on appelle les « discothèques ambulantes ». Nous connaissons tous ce phénomène, difficile à caractériser. Mais aujourd'hui, avec les appareils modernes de diffusion sonore, on a parfois l'impression de se trouver à côté d'un véhicule de la CGT en période de lutte contre la « loi Travail » ! Le bruit peut être insupportable.

**M. Patrick Mennucci.** Je salue moi aussi cette proposition de loi.

Je voudrais, monsieur le rapporteur, que vous précisez bien devant nous – afin d'éviter toute contestation ultérieure – qu'il n'est pas interdit de rouler en ville avec un quad, homologué bien sûr. Je connais ainsi un Marseillais qui a perdu l'usage de ses jambes à la suite d'un accident de plongée : le quad a changé sa vie en lui rendant son autonomie.

Il ne faudrait pas interdire cet usage.

**M. Jacques Bompard.** Le problème que vous évoquez est bien réel. Dans certains quartiers, la dissolution de la communauté nationale mène à des comportements apparemment enfantins, mais en réalité facteurs d'insécurité. J'ai vu dans le Vaucluse des « rodéos » durer jusque tard dans la nuit ; j'ai vu des mariages de personnes d'origine étrangère dont les divers dérapages devenaient proverbiaux.

Le texte manque de sévérité. Après tant d'années de laxisme, n'est-il pas temps d'œuvrer avec plus de force pour préserver ces endroits de France qui s'éloignent de la communauté nationale ?

Par ailleurs, c'est souvent la police municipale qui intervient en premier ; ce texte devrait donc élargir les prérogatives de celles-ci. Il faut rétablir l'ordre, cadre indispensable de l'exercice des libertés.

**M. Hugues Fourage.** Les propos de M. Jacques Bompard me font bondir. Nous parlons ici de sujets sérieux, et je salue le travail du rapporteur. Mais les nuisances sonores ne sont pas particulièrement le fait d'étrangers ! Évitions les amalgames et les stigmatisations. Le bruit est un problème de société grave, et le texte apporte des réponses.

**Mme Pascale Crozon.** La proposition de loi ne traite pas de cet aspect, mais je veux souligner que le renforcement de l'arsenal législatif destiné à lutter contre les « rodéos urbains » est très attendu sur le terrain, en particulier par les équipes municipales. Les forces de police redoutent ces situations, notamment les accidents que pourraient subir les contrevenants, ainsi que les suites qui pourraient en découler.

Ce sont des problèmes que toutes les communes rencontrent. Il faudrait donc peut-être aller encore plus loin.

**M. le rapporteur.** Monsieur Huyghe, la conduite dangereuse est déjà sanctionnée par le code de la route. Cette proposition de loi n'apporte qu'un complément, limité à certains engins bien particuliers. Je suis naturellement prêt à examiner des amendements supplémentaires.

Monsieur Warsmann, Monsieur Tardy, le milieu rural est en effet concerné aussi et la proposition de loi s'appliquera sur tout le territoire. Je ne pense pas néanmoins que l'on puisse appliquer exactement les mêmes mesures en ville et à la campagne. Des dispositions existent, mais sont-elles suffisantes ? Je l'ignore, n'ayant pas travaillé sur ce sujet.

S'agissant des nuisances sonores, le code de la route précise certains éléments. L'article R. 325 8 utilise notamment le terme de véhicule « exagérément bruyant ». La caractérisation du niveau de bruit comme « exagérée » est une question qui dépasse ce texte. Dans ma ville, j'avais ainsi dégagé des fonds pour que les services de police puissent disposer d'un sonomètre.

Monsieur Tardy, je vous confirme que l'ensemble des articles peut relever du domaine législatif, d'autres contraventions figurant déjà dans la partie législative du Code de la route.

Monsieur Mennucci, il ne s'agit en effet pas du tout d'interdire ces engins, mais de s'assurer qu'ils sont conformes à la réglementation et correctement utilisés. L'utilisation par des personnes en situation de handicap est d'ailleurs assez courante.

Madame Crozon, le texte essaye de répondre à la préoccupation des services de police, qui ont pour instruction de ne pas se lancer dans des poursuites – nous avons malheureusement connu des accidents graves dans de telles circonstances. Il faut néanmoins qu'ils puissent intervenir, et surtout saisir le matériel, dès la première infraction : s'il reste à la disposition du propriétaire, on retrouve la motocross ou le quad dans le quartier dès le lendemain...

Dès lors que le matériel sera mieux identifié et pourra être localisé, les forces de police pourront intervenir.

*La Commission en vient à l'examen des articles de la proposition de loi.*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

(art. L. 321-1 du code de la route)

### **Harmonisation entre le régime des sanctions prévu pour la commercialisation des engins motorisés soumis à réception et celui applicable à leurs équipements**

L'article 1<sup>er</sup> a pour objet d'harmoniser le régime des sanctions applicable à la commercialisation des engins motorisés soumis à réception et celui applicable aux équipements de ces derniers.

#### **1. Le droit en vigueur**

En l'état du droit, l'article L. 321-1 du code de la route sanctionne de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur soumis à réception et non réceptionné ou qui n'est plus conforme à celle-ci.

Lorsque cette infraction est commise par un professionnel, elle est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. Le véhicule peut en outre être saisi.

En revanche, aux termes de l'article R. 321-4 du code de la route : « *le fait de mettre en vente ou de vendre un dispositif ou un 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, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.* »

Il n'apparaît pas cohérent de sanctionner de manière différente la vente de véhicule et celle des équipements des mêmes véhicules.

#### **2. La solution retenue par l'article 1<sup>er</sup>**

L'article 1<sup>er</sup> procède à l'harmonisation, au sein de l'article L. 321-1 du code de la route, du régime de sanction entre la vente d'un cyclomoteur, d'une motocyclette ou d'un quadricycle à moteur soumis à réception et non réceptionné et celui de la vente de leurs équipements.

### 3. La position de votre commission des Lois

La Commission a adopté, à l'initiative de votre rapporteur, un amendement regroupant les deux premiers articles de la proposition de loi, dans la mesure où ils visaient à modifier le même article du code de la route.

Par ailleurs, il apparaissait disproportionné que l'infraction instituée par l'article 1<sup>er</sup> s'applique de manière indifférenciée à tout type d'équipements non homologué, dont certains ne présentent pas un caractère particulièrement dangereux ou nuisible. La solution retenue par la commission des Lois, sur proposition de votre rapporteur, a été de renvoyer à un décret le soin de fixer une liste d'équipements qui rentrerait dans le champ de la disposition.

\*

\* \*

*La Commission examine l'amendement CLI du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement fusionne les deux premiers articles de la proposition de loi, car ils visent à modifier le même article du code de la route. Il procède à différentes modifications rédactionnelles et coordinations. Il limite en outre à une liste d'équipements fixée par décret l'application de la sanction créée par l'article L. 321-1, ce qui paraît plus sage, en raison de la grande diversité des équipements visés.

**Mme Marie-Françoise Bechtel.** Je redis combien la gêne provoquée par les véhicules « trafiqués » pour faire plus de bruit est forte. Dans ma propre circonscription, il y a un chemin de halage sur lequel ces véhicules roulent sans cesse ; même lorsque les habitants leur téléphonent, les forces de gendarmerie ont du mal à appréhender ces conducteurs.

Monsieur le rapporteur, je me demande si cet amendement est nécessaire. La rédaction initiale me paraissait plus large, plus souple et plus utile. La proposition de loi mentionne déjà « les textes réglementaires » pris pour l'application de la loi : la voie est donc bien ouverte à un décret. La liste des équipements ne pourrait-elle pas, d'ailleurs, relever d'un arrêté ?

**M. le rapporteur.** Je prends note de cette remarque. Je propose cet amendement dans un souci de précision, à la suite d'une concertation préalable, et même – disons-le – d'une demande qui m'a été faite.

**Mme Marie-Françoise Bechtel.** Un texte réglementaire est nécessaire, nous en sommes tous d'accord. Mais il ne me semble pas nécessaire que la loi impose un décret. La notion de « textes réglementaires » couvre décrets et arrêtés : elle permet de faire tout ce que demandent les services du ministère de l'intérieur...

**M. le rapporteur.** Je vérifierai.

*La Commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, l'article 1<sup>er</sup> est ainsi rédigé.*

*Article 2 [supprimé]  
(art. L. 321-1 du code de la route)*

**Regroupement des dispositions relatives à l'utilisation d'engins et d'équipements soumis à réception et non réceptionnés au sein d'un même article du code de la route**

Le présent article regroupe et harmonise les dispositions relatives aux engins et équipements soumis à réception et non réceptionnés au sein d'un même article du code de la route.

**1. L'état du droit**

Aux termes du troisième alinéa de l'article R. 321-4 du code de la route, le fait de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule à moteur ou une remorque sans qu'il ait fait l'objet d'une réception est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Toutefois, ce même article, au cinquième alinéa, dispose que le fait de faire usage d'un dispositif ou d'un équipement non conforme à un type homologué ou à un type ayant fait l'objet d'une réception est puni d'une contravention de la première classe.

Ce dispositif est à l'évidence contradictoire et source d'insécurité juridique. En effet, pour prendre un exemple concret, quelle est la base légale applicable pour l'usage d'un pot d'échappement non homologué ? Est-ce le troisième alinéa de l'article R. 321-4, considérant qu'un véhicule disposant d'un équipement non homologué ne peut être considéré comme réceptionné ou faut-il privilégier une lecture stricte du cinquième alinéa du même article R. 321-4 et sanctionner le seul usage de l'équipement non homologué ?

**2. Une clarification opportune du droit relatif à l'utilisation d'engins et d'équipements soumis à réception**

S'il n'appartient pas au législateur d'apporter lui-même une modification à la partie réglementaire d'un code – même s'il peut l'appeler de ses vœux – il apparaît en revanche nécessaire, s'agissant de la question très précise des mini-motos et des quads soumis à réception, d'unifier la réglementation applicable à la commercialisation et à l'utilisation de ces engins au sein d'un même article, l'article L. 321-1 du code de la route.

Le présent article dispose donc que l'utilisation d'un cyclomoteur, d'une motocyclette ou d'un quadricycle à moteur ou d'un équipement soumis à réception et non réceptionné est punie d'une contravention de la cinquième classe.

Ce faisant, il harmonise la législation applicable à ces engins et contribue à la lisibilité et à l'accessibilité du droit. Il renforce par ailleurs, de manière à les rendre davantage dissuasives, le régime des sanctions applicables aux équipements non homologués (passage d'une contravention de la première à la cinquième classe).

\*

\* \*

La Commission **adopte** l'amendement de conséquence CL3 du rapporteur.

En conséquence, l'article 2 est **supprimé**.

### *Article 3*

(art. L. 321-1-1 du code de la route)

## **Confiscation de plein droit dès la première infraction du véhicule non-soumis à réception circulant sur les voies ouvertes à la circulation publique ou au public**

Le présent article prévoit de permettre la confiscation d'un véhicule non-soumis à réception et circulant sur les voies ouvertes à la circulation publique ou au public dès la première infraction et non plus lors de la récidive, comme prévu en l'état actuel du droit.

### **1. L'état du droit**

L'article L. 321-1-1 du code de la route, créé par la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, réprime 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* ». Il prévoit en outre que la confiscation, l'immobilisation ou la mise en fourrière peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-9 du code de la route.

#### **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.

La loi n° 2008-491 du 26 mai 2008 relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés a renforcé ce dispositif :

– en premier lieu, elle a 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 ;

– en second lieu, elle a 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 ;

– en troisième lieu, elle a 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.

## **2. La confiscation de plein droit de l'engin motorisé dès la première infraction**

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 du code de la route qui réprime la commercialisation d'appareils anti-radars dispose que la confiscation de l'appareil est de plein droit en cas de condamnation.

Le présent article prévoit donc aux **premier et au deuxième alinéas** que la confiscation de l'engin est de plein droit dès la première commission de l'infraction constituée par le fait de circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique avec un engin non soumis à réception, sauf décision contraire de la juridiction. Les **troisième et quatrième alinéas** procèdent à une coordination au sein de l'article L. 321-1-1 du code de la route en supprimant la peine complémentaire de confiscation en cas de récidive.

---

(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. ».

### 3. La position de votre commission des Lois

Le présent article pourra s'articuler avec la forfaitisation de certaines contraventions de la cinquième classe figurant dans le projet de loi de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle, adopté par l'Assemblée nationale en première lecture le 24 mai 2016 (forfaitisation permettant notamment d'envisager l'emploi des moyens du procès-verbal électronique par les forces de l'ordre directement sur le terrain). En effet, il suffira que l'infraction visée à l'article L. 321-1-1 du code de la route ne figure pas dans le décret prévu à l'article 529 du code de procédure pénale listant les contraventions pouvant faire l'objet d'une forfaitisation.

**Extraits du rapport  
de MM. Jean-Michel Clément et Jean-Yves Le Bouillonnet  
sur le projet de loi de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle  
(n° 3726, 6 mai 2016)**

Initialement applicable pour les contraventions des quatre premières classes, cette amende est envisageable pour une infraction qui n'aura engendré aucun dégât matériel ou corporel, mais aussi qui ne suppose aucune peine d'emprisonnement, de suspension ou d'annulation de son permis. Il s'agit de la sanction de la contravention routière par excellence.

En application de l'article 29 de la loi du 13 décembre 2011 précitée, les contraventions de cinquième classe doivent pouvoir faire l'objet du mécanisme de l'amende forfaitaire dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. Ce décret d'application n'a jamais vu le jour, alors qu'il aurait dû déterminer la liste des contraventions de cinquième classe susceptibles de bénéficier de cette procédure et en fixer le montant. Ce défaut d'application de la loi serait dû, selon le ministère de la Justice, au fait que la loi de 2011 n'a pas prévu le transfert du traitement de ces contraventions à l'officier du ministère public (le commissaire de police) en lieu et place du procureur de la République. Cette absence de transfert empêcherait l'utilisation des applications informatiques permettant de réaliser la procédure de l'amende forfaitaire pour les contraventions des classes 1 à 4 ; la duplication de ces applications aux contraventions de classe 5 serait quant à elle trop complexe et coûteuse.

Par conséquent, à l'initiative du rapporteur, le Sénat a aligné le régime de traitement des contraventions de cinquième classe, sur celui des autres types de contraventions à travers :

– la modification de l'article 45 du code de procédure pénale qui retire au procureur le siège du ministère public pour les contraventions de cinquième classe et qui précise, que le commissaire de police occupe ces fonctions devant le tribunal de police « sous le contrôle de ce magistrat » (alinéas 2 et 4) ;

– la modification de l'article 521 du même code (alinéa 5) précisant que la juridiction de proximité connaît désormais des contraventions de la cinquième classe relevant de la procédure de l'amende forfaitaire (disposition applicable jusqu'au 31 décembre 2016) ;

– la modification de l’article 529-7 du même code, afin de prévoir que les contraventions de cinquième classe puissent faire l’objet d’une amende forfaitaire minorée (alinéa 7) ;

– la modification de l’article 1<sup>er</sup> de la loi du 13 décembre 2011 par coordination (alinéas 19 à 22).

Vos rapporteurs soutiennent la démarche sénatoriale consistant à rendre opérationnel et simplifier au maximum la procédure en cas de contravention de cinquième classe.

\*

\* \*

*La Commission **adopte** les amendements rédactionnels CL2 et CL4 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l’article 3 modifié.*

#### *Article 4*

(art. L. 321–1–2 du code de la route)

### **Contravention de cinquième classe et peine complémentaire de confiscation pour défaut d’identification d’un engin motorisé non soumis à réception**

Le présent article assortit le manquement à l’obligation actuelle d’identification auprès de l’autorité administrative des véhicules non soumis à réception dont la vitesse peut excéder, par construction, 25 km/h d’une contravention de la cinquième classe et d’une peine complémentaire de confiscation de l’engin en cas de récidive.

#### **1. La création d’une obligation d’identification des mini-motos et des quads**

La loi n° 2008-491 du 26 mai 2008 relative aux conditions de commercialisation et d’utilisation de certains engins motorisés a institué, à l’article L. 321–1–2 du code de la route, 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.

Le sénateur Jean-Patrick Courtois avait en effet plaidé dans son rapport sur la proposition de loi précitée pour une telle identification :

*« (...) les forces de l’ordre ont aujourd’hui et auront encore demain de grandes difficultés à interpeller les utilisateurs de mini-motos et de quads qui circulent illégalement sur la voie publique. Ces derniers dans les quartiers*

*difficiles ou dans les campagnes peuvent s'échapper facilement en coupant à travers des jardins, des terre-pleins ou des champs, les véhicules des forces de l'ordre ne pouvant pas les y suivre. Pour ces raisons, votre commission propose de rendre obligatoire l'attribution d'un numéro d'identification à chaque engin, lequel numéro devrait être visible. De la sorte, les forces de l'ordre pourraient identifier à distance les véhicules et retrouver par la suite le propriétaire. Cette solution permettrait également de mieux tracer les engins acquis sur Internet, les propriétaires devant les déclarer ».*<sup>(1)</sup>

## **2. La nécessité de sanctionner le défaut d'identification**

Le **deuxième alinéa** du présent article complète opportunément l'obligation d'identification de certains engins motorisés créée en 2008 en sanctionnant son défaut d'une contravention de cinquième classe (au lieu de la contravention de quatrième classe aujourd'hui prévue par le décret n° 2008-1455 du 30 décembre 2008).

En outre, le **troisième alinéa** assortit la récidive à l'infraction de non-identification de l'engin motorisé d'une peine complémentaire de confiscation de plein droit, sauf décision contraire de la juridiction.

\*

\* \*

*La Commission **adopte** les amendements rédactionnels CL5 et CL6 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 4 **modifié**.*

### *Article 5*

(art. L. 318-1-1 du code de la route)

## **Obligation d'un équipement d'échappement silencieux pour les véhicules à moteur**

Le présent article renforce la lutte contre les nuisances sonores causées par les véhicules à moteur en instaurant au niveau législatif une obligation d'équipement d'un dispositif d'échappement silencieux.

### **1. L'absence d'un dispositif législatif satisfaisant en matière de lutte contre les nuisances sonores causées par les véhicules à moteur**

Le niveau sonore des véhicules et des engins motorisés a un impact direct sur la qualité de vie des riverains. Pourtant l'arsenal législatif et réglementaire ne paraît pas encore complètement satisfaisant, l'article L. 325-1 du code de la route renvoyant aux dispositions générales sur la « tranquillité publique ».

---

(1) Rapport n° 256 précité, 2 avril 2008.

Des mesures de police peuvent ainsi être prises pour encadrer, restreindre ou interdire, sous certaines conditions, la circulation des motos de petite taille et des quads réceptionnés sur la voie publique afin de préserver la sécurité et la tranquillité publiques. Les maires, sur le fondement de l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales, sont compétents pour, « *par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre (...) la tranquillité publique (...)* ».

**La lutte contre les nuisances sonores causées par les véhicules sonores :  
un enjeu traité au niveau européen**

Le règlement n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes silencieux de remplacement modifie la directive n° 2007/46/CE et abroge la directive 70/157/CEE.

Il reprend le nouveau protocole d'essai pour les mesures des niveaux sonores des véhicules à moteurs, publié en 2007, à l'issue des travaux du forum mondial de la réglementation automobile de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Le règlement instaure en outre :

– un abaissement significatif des valeurs limites d'émissions sonores en plusieurs étapes : réduction de 3 dB à 4 dB par rapport aux données actuelles en fonction des catégories de véhicules, soit une division par deux du son émis ;

– l'introduction de dispositions supplémentaires limitant aussi les émissions sonores dans les conditions de circulation les plus défavorables en dehors du protocole officiel normalisé ;

– l'introduction d'un bruit minimum pour les véhicules électriques et hybrides électriques.

Les réductions des émissions sonores des véhicules définies par le règlement s'appliqueront en trois phases progressives. La première phase entrera en vigueur dès le 1<sup>er</sup> juillet 2016 et les exigences iront croissantes jusqu'à l'entrée en vigueur complète de la troisième phase, au 1<sup>er</sup> juillet 2026.

Par ailleurs, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2019, les systèmes d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) devront être progressivement généralisés par les constructeurs automobiles sur les véhicules électriques hybrides et électriques purs. Au 1<sup>er</sup> juillet 2021, tous les véhicules électriques hybrides et électriques purs neufs devront être équipés de ce dispositif.

En l'état actuel du droit, le dispositif réglementaire permettant de limiter les nuisances sonores des véhicules est défini à l'article R. 318-3, aux termes duquel : « *les véhicules à moteur ne doivent pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains. Le moteur doit être muni d'un **dispositif d'échappement silencieux** en bon état de fonctionnement sans possibilité d'interruption par le conducteur. Toute opération tendant à supprimer ou à réduire l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux est*

*interdite. Le ministre chargé des transports, le ministre chargé de la santé et le ministre chargé de l'environnement fixent par arrêté les conditions d'application du présent article. 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 quatrième classe. L'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3. ».*

## **2. L'institution d'une obligation législative d'équipement d'échappement silencieux et une aggravation des sanctions afférentes**

Il est proposé par le présent article de compléter la partie législative du code de la route, en introduisant, après l'article L. 318-1 consacré à la lutte contre les émissions polluantes et autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique, un article L. 318-1-1 reprenant à l'identique les dispositions figurant aujourd'hui à l'article R. 318-3. Le niveau de la contravention est toutefois aggravé à la cinquième classe.

\*

\* \*

*La Commission adopte l'article 5 sans modification.*

### *Article 6*

(art. L. 318-2-1 du code de la route)

#### **Immobilisation d'un véhicule exagérément bruyant**

Le présent article, dans le même esprit que l'article 5, permet de lutter contre les nuisances sonores en élevant au niveau législatif la possibilité d'immobiliser un véhicule exagérément bruyant.

En l'état actuel du droit, la principale disposition du code de la route permettant d'appréhender des véhicules motorisés à l'origine de nuisances est l'article R. 325-8, aux termes duquel : « ***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 (...), 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 (...). En cas d'infraction, les frais de ces opérations sont à la charge du propriétaire du véhicule. (...) Le fait pour tout conducteur ou propriétaire d'un autre véhicule de contrevenir aux injonctions prévues au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe*** ».

Il est proposé par le présent article d'élever cette mesure au niveau législatif et de renforcer le dispositif existant. Ainsi, l'article 6 de la présente proposition de loi dispose que lorsqu'un véhicule paraît exagérément bruyant, le

fonctionnaire ou agent habilité peut prescrire **l'immobilisation** et la **mise en fourrière du véhicule en vue de sa vérification**.

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

\*  
\* \*

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CL7 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 6 **modifié**.*

*La Commission **adopte** alors 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 visant à lutter contre les nuisances sonores de certains engins motorisés en milieu urbain (n° 1698) dans le texte figurant dans le document annexé au présent rapport.*

## TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<b>Code de la route</b>	<b>Proposition de loi visant à lutter contre les nuisances de certains engins motorisés en milieu urbain</b>	<b>Proposition de loi visant à lutter contre les nuisances de certains engins motorisés en milieu urbain</b>
	Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
<p><i>Art. L. 321-1.</i> – Le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette, un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur soumis à réception et non réceptionné ou qui n'est plus conforme à celle-ci est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende. Lorsque cette infraction est commise par un professionnel, elle est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. Le véhicule peut être saisi.</p>	<p>Après le premier alinéa de l'article L. 321-1 du code de la route est <del>inséré un alinéa</del> ainsi rédigé :</p>	<p><u>Le chapitre 1<sup>er</sup> du titre II du livre III du code de la route est ainsi modifié :</u></p>
	<p><del>« 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. »</del></p>	<p>1° Après le premier alinéa de l'article L. 321-1, <u>sont insérés deux alinéas</u> ainsi rédigés :</p>
		<p><u>« Le premier alinéa s'applique aux dispositifs et équipements non conformes à un type homologué ou à un type ayant fait l'objet d'une réception dont la liste est fixée par décret.</u></p>
		<p><u>« L'utilisation des véhicules, des dispositifs ou des équipements mentionnés au deuxième alinéa est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe. » ;</u></p>
<p>Un décret détermine les conditions dans lesquelles il peut être</p>		<b>amendement CL1 rect.</b>

## Dispositions en vigueur

dérogé aux dispositions du présent article pour tout véhicule destiné à participer à une course ou épreuve sportive.

*Art. L. 321-2.* – La tentative des délits prévus par l'article L. 321-1 est punie des mêmes peines.

*Art. L. 321-4.* – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies à l'article L. 321-1 encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues par les 4° à 6°, 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.

*Art. L. 321-1.* – Cf. art. 1<sup>er</sup>

*Art. L. 321-1-1.* – Le fait de circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public avec un cyclomoteur, une motocyclette, un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur non soumis à réception est puni d'une contravention de la cinquième classe.

Les véhicules mentionnés au premier alinéa dont la vitesse peut excéder, par construction, vingt-cinq kilomètres par heure sont vendus, cédés ou loués par des professionnels dans des conditions définies par décret.

## Texte de la proposition de loi

### ~~Article 2~~

~~Avant le dernier alinéa de l'article L. 321-1 du code de la route est inséré un alinéa ainsi rédigé :~~

~~« L'utilisation des véhicules ou des équipements visés aux deux précédents alinéas est punie d'une contravention de la cinquième classe. »~~

### Article 3

## Texte adopté par la Commission

2° (nouveau) À l'article L. 321-2, le mot : « par » est remplacé par les références : « aux deux premiers alinéas de » ;

3° (nouveau) À l'article L. 321-4, la première occurrence du mot : « à » est remplacée par les références : « aux deux premiers alinéas de ».

**amendement CL1 rect.**

Article 2

**Supprimé**

**amendement CL3**

Article 3

## Dispositions en vigueur

Les véhicules mentionnés au deuxième alinéa ne peuvent pas être vendus, cédés ou faire l'objet d'une location-vente à un mineur. Ils ne peuvent pas être loués à un mineur de quatorze ans ou mis à sa disposition. Toutefois, la mise à disposition de ces véhicules aux mineurs de quatorze ans dans le cadre d'une association sportive agréée est autorisée.

Le fait de vendre, céder, louer ou mettre à disposition un de ces véhicules en violation de ces dispositions est puni d'une contravention de la cinquième classe.

Les véhicules mentionnés au deuxième alinéa ne peuvent être utilisés que sur des terrains adaptés à leur pratique dans des conditions définies par décret. Toutefois, un décret détermine les conditions dans lesquelles ces véhicules peuvent être utilisés sur des terrains privés à des fins professionnelles. Les mineurs de quatorze ans ne peuvent les utiliser sur des terrains adaptés que dans le cadre d'une association sportive agréée.

Est puni d'une contravention de la cinquième classe le fait d'utiliser ou de favoriser l'utilisation de ces véhicules en violation de ces dispositions.

La confiscation, l'immobilisation ou la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-9.

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 utilisé pour commettre l'infraction est de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction.

## Texte de la proposition de loi

~~Le septième alinéa de l'article L. 321-1-1 du code de la route est ainsi rédigé :~~

« La confiscation du véhicule utilisé pour commettre l'infraction est alors de plein droit, sauf décision contraire de la juridiction. »

~~Le huitième alinéa de l'article L. 321-1-1 du code de la route est ainsi rédigé :~~

« La récidive des contraventions prévues aux alinéas précédents est punie conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal. »

## Texte adopté par la Commission

Les deux derniers alinéas de l'article L. 321-1-1 du code de la route sont ainsi rédigés :

« La confiscation du véhicule utilisé pour commettre l'infraction est alors de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction.

### amendement CL2

#### Alinéa supprimé

« La récidive des contraventions prévues aux premier, quatrième et sixième alinéas du présent article est punie conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal. »

### amendement CL4

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>—</p> <p><i>Art. L. 321-1-2.</i> – Tout propriétaire d'un véhicule mentionné au deuxième alinéa de l'article L. 321-1-1 doit déclarer ce véhicule auprès de l'autorité administrative. Un numéro d'identification lui est délivré, qui doit être gravé sur une partie inamovible du véhicule.</p> <p>Chacun de ces véhicules doit être muni d'une plaque fixée en évidence et portant le numéro d'identification délivré. Cette plaque peut être retirée dans le cadre d'une pratique sportive.</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article.</p> <p>Les informations fournies lors de la déclaration peuvent faire l'objet d'un traitement automatisé dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.</p>	<p>—</p> <p>Article 4</p> <p>L'article L. 321-1-2 du code de la route est complété par deux alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article ou à <del>elles</del> prises pour son application est puni d'une contravention de la cinquième classe.</p> <p>« La récidive <del>des contraventions prévues aux alinéas précédents</del> 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. »</p>	<p>—</p> <p>Article 4</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article ou <u>aux textes réglementaires pris</u> pour son application est puni d'une contravention de la cinquième classe.</p> <p><b>amendement CL5</b></p> <p>« La récidive de la <u>contravention prévue à l'avant-dernier alinéa du présent article</u> 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. »</p>
	<p>Article 5</p> <p>Après l'article L. 318-1, il est inséré un article L. 318-1-1 ainsi rédigé :</p>	<p>Article 5</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

« 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.

« Le moteur doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux en bon état de fonctionnement sans possibilité d'interruption par le conducteur.

« Toute opération tendant à supprimer ou à réduire l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux est interdite.

« 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.

« L'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3. »

Article 6

~~Après l'article L. 318-2, il est inséré un article L. 318-2-1 ainsi rédigé :~~

~~« 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 Paune des dispositions prévues par l'article L. 318-2 du code de la route ou de celles prises pour son application.~~

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

Article 6

L'article L. 318-2 du même code est ainsi rétabli :

« Art. L. 318-2. – Lorsqu'un véhicule paraît exagérément bruyant, le fonctionnaire ou l'agent habilité à prononcer l'immobilisation peut prescrire l'immobilisation et la mise en fourrière du véhicule en vue de sa vérification.

**amendement CL7**

*(Alinéa sans modification)*