

N° 256

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 avril 2008

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés,

Par M. Jean-Patrick COURTOIS,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : M. Jean-Jacques Hyst, président ; MM. Patrice Gélard, Bernard Saugey, Jean-Claude Peyronnet, François Zocchetto, Mme Nicole Borvo Cohen-Seat, M. Georges Othily, vice-présidents ; MM. Christian Cointat, Pierre Jarlier, Jacques Mahéas, Simon Sutor, secrétaires ; M. Nicolas Alfonsi, Mme Michèle André, M. Philippe Arnaud, Mme Eliane Assassi, MM. Robert Badinter, José Balareello, Laurent Béteille, Mme Alima Boumediene-Thiery, MM. François-Noël Buffet, Marcel-Pierre Cléach, Pierre-Yves Collombat, Jean-Patrick Courtois, Yves Détraigne, Michel Dreyfus-Schmidt, Pierre Fauchon, Gaston Flosse, Bernard Frimat, René Garrec, Jean-Claude Gaudin, Charles Gautier, Jacques Gautier, Mme Jacqueline Gourault, M. Jean-René Lecerf, Mme Josiane Mathon-Poinat, MM. François Pillet, Hugues Portelli, Marcel Rainaud, Henri de Richemont, Jean-Pierre Sueur, Mme Catherine Troendle, MM. Alex Türk, Jean-Pierre Vial, Jean-Paul Virapoullé, Richard Yung.*

Voir les numéros :

Assemblée nationale (13^{ème} législ.) : 632, 371, 663 et T.A. 95

Sénat : 197 (2007-2008)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. UN PHÉNOMÈNE RÉCENT ET MAL MAÎTRISÉ, À L'ORIGINE DE RISQUES ET DE NUISANCES	8
A. UN MARCHÉ ÉCLATÉ EN PLEIN ESSOR	8
1. <i>Un succès grandissant</i>	8
2. <i>Typologie des mini-motos et des quads</i>	8
3. <i>Une commercialisation anarchique</i>	10
B. DES ACCIDENTS GRAVES, DES NUISANCES IMPORTANTES	10
1. <i>Des accidents en hausse</i>	10
2. <i>Des nuisances sonores et environnementales</i>	11
3. <i>Les réactions de quelques pays confrontés au même phénomène</i>	12
II. UN CADRE JURIDIQUE DUAL, COMPLEXE ET INSUFFISANT	12
A. LES MINI-MOTOS ET QUADS « RÉCEPTIONNÉS » : UN CADRE JURIDIQUE DE DROIT COMMUN CLAIR	12
1. <i>Conditions pour être autorisés à circuler sur la voie publique avec une mini-moto ou un quad</i>	13
2. <i>Les actions entreprises pour contrôler la commercialisation et l'usage des mini- motos et quads « réceptionnés »</i>	14
B. LES MINI-MOTOS ET QUADS NON SOUMIS À RÉCEPTION : UNE RÉGLEMENTATION INSUFFISANTE	15
1. <i>Un régime juridique mal adapté</i>	15
2. <i>L'amorce d'une réglementation spécifique aux mini-motos et quads non soumis à réception</i>	17
III. LA PROPOSITION DE LOI ET LA POSITION DE VOTRE COMMISSION DES LOIS	18
A. LA PROPOSITION DE LOI : MIEUX ENCADRER LA COMMERCIALISATION DES MINI-MOTOS ET DES QUADS NON SOUMIS À RÉCEPTION ET LIMITER LEUR UTILISATION	18
1. <i>Réserver à certains professionnels la commercialisation de ces engins</i>	20
2. <i>Interdire la vente aux mineurs</i>	20
3. <i>Restreindre la conduite à des terrains adaptés</i>	20
4. <i>Limiter l'utilisation par des mineurs de quatorze ans</i>	21
B. LA POSITION DE LA COMMISSION DES LOIS : CONFORTER ET RENFORCER LE DISPOSITIF	21
1. <i>Clarifier le dispositif</i>	21
2. <i>Mieux encadrer la mise à disposition de ces engins aux mineurs de quatorze ans</i>	22
3. <i>Prévoir des peines complémentaires</i>	23
4. <i>Imposer un numéro d'identification visible sur les mini-motos et les quads non réceptionnés</i>	23

EXAMEN DES ARTICLES	25
• <i>Article premier</i> (art. L. 321-1 du code de la route) Commercialisation des véhicules non soumis à réception par des professionnels – Interdiction de leur vente aux mineurs	25
• <i>Article 2</i> (art. L. 321-1-1 du code de la route) Utilisation des véhicules non soumis à réception	28
• <i>Article additionnel après l'article 2</i> (art. L. 321-1-2 [nouveau] du code de la route) Création d'une obligation d'identification des véhicules non soumis à réception	30
• <i>Article additionnel après l'article 2</i> (art. L. 321-5 et L. 321-6 [nouveaux] du code de la route) Peines complémentaires applicables aux contraventions prévues par l'article L. 321-1-1 du code de la route	31
TABLEAU COMPARATIF	33
ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF	37
ANNEXE - LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	47

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS

La commission des Lois, réunie le 2 avril 2008 sous la présidence de M. Jean-Jacques Hyst, président, a examiné, sur le rapport de M. Jean-Patrick Courtois, la proposition de loi n° 197 (2007-2008), adopté par l'Assemblée nationale, relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés.

Après avoir rappelé que les mini-motos et les quads existaient depuis de nombreuses années, **M. Jean-Patrick Courtois, rapporteur**, a indiqué que l'on assistait depuis trois ans à l'arrivée sur le marché grand public de modèles à bas prix. Il a constaté un véritable engouement pour ce type d'engins conçus pour un usage ludique et qui pour la plupart ne sont pas autorisés à circuler sur la voie publique.

Il a souligné que ces nouveaux utilisateurs dont beaucoup sont mineurs n'avaient souvent ni la maîtrise de ces véhicules, ni la connaissance de l'interdiction de circuler sur les voies et les lieux ouverts au public, ni la conscience des risques pour eux-mêmes et pour les tiers.

Présentant le cadre juridique de la commercialisation et de l'utilisation de ces engins motorisés, il l'a jugé complexe et insuffisant. En conséquence, il a estimé que la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale allait dans le bon sens en réglementant la commercialisation par des professionnels et en restreignant l'utilisation de ces engins à des terrains adaptés. Il remarqué qu'il fallait veiller à maintenir un juste équilibre afin de ne pas pénaliser des utilisations légitimes et responsables de ces engins.

La commission a ensuite **adopté quatre amendements** tendant notamment à :

- clarifier la rédaction de l'article L. 321-1 du code de la route pour que cet article ne s'applique qu'aux véhicules soumis à la procédure de réception, c'est-à-dire aux véhicules conçus pour un usage sur route (**article premier**) ;

- prévoir que les mineurs de moins de quatorze ans ne peuvent utiliser ces engins que dans le cadre d'une association sportive agréée (**article 2**) ;

- prévoir la peine complémentaire de confiscation du véhicule en cas de condamnation pour l'une des contraventions de la cinquième classe créée par la proposition de loi (**article additionnel après l'article 2**) ;

- rendre obligatoire la déclaration et l'identification de ces engins, sur un modèle inspiré de l'immatriculation des véhicules sur route (**article additionnel après l'article 2**).

La commission des lois a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.

Mesdames, Messieurs,

L'Assemblée nationale a adopté à l'unanimité le 5 février 2008 la proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés. Ce texte est issu de deux propositions de loi présentées respectivement par :

- MM. Patrice Calmégane, Gérard Gaudron, Sébastien Huyghe¹ et Jean-Philippe Maurer (proposition de loi n° 632 relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés) ;

- Mme Elisabeth Guigou et plusieurs de ses collègues du groupe socialiste (proposition de loi n° 371 visant au contrôle de la vente et de l'utilisation des mini-quads, mini-motos et engins assimilables).

La proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale reprend pour l'essentiel la proposition de loi n° 632 augmentée de certaines dispositions de la proposition de loi n° 371.

Comportant deux articles, ce texte vise pour l'essentiel à encadrer la commercialisation ainsi que l'utilisation des mini-motos et mini-quads. En effet, bien que ces engins motorisés existent depuis de nombreuses années, on assiste depuis deux ans à l'arrivée sur le marché grand public de modèles à bas prix. Un véritable engouement a ainsi été suscité pour ce type d'engins conçus pour un usage ludique et qui pour la plupart ne sont pas autorisés à circuler sur la voie publique.

Or, beaucoup d'utilisateurs, notamment des mineurs, en font un usage inadapté et illégal mettant en danger leur propre sécurité ainsi que celle des tiers. L'arrivée de modèles à prix très bas², souvent vendus par Internet sans aucune information et parfois livrés en kit, rend encore plus nécessaire l'adoption de règles plus strictes quant à la commercialisation et l'utilisation de ces engins au statut juridique particulier.

¹ Rapporteur des deux propositions de loi au nom de la commission des lois.

² Quelques centaines d'euros pour certains.

I. UN PHÉNOMÈNE RÉCENT ET MAL MAÎTRISÉ, À L'ORIGINE DE RISQUES ET DE NUISANCES

A. UN MARCHÉ ÉCLATÉ EN PLEIN ESSOR

1. Un succès grandissant

Dans un avis du 26 mai 2007, la commission de sécurité des consommateurs¹ constate l'explosion des ventes de mini-motos. En France, le parc serait constitué aujourd'hui d'environ 40.000 mini-motos. Le nombre de quads serait lui estimé à 10.000.

Ce phénomène n'est pas propre à la France. Ainsi, au Royaume-Uni, selon la Motor Cycle Industry Association, la vente de mini-motos serait passée de 10.000 unités en 2003 à 100.000 unités en 2005.

Toutefois, l'évaluation exacte du phénomène reste difficile, la vente de ces engins n'étant pas réglementée comme l'est celle des véhicules admis à circuler sur la voie publique. La croissance des ventes par Internet auprès de fournisseurs situés à l'étranger complique encore ce travail d'évaluation.

2. Typologie des mini-motos et des quads

Les termes de « mini-motos » et de « quads » sont génériques et recouvrent des catégories de machines très différentes selon l'usage auquel elles sont destinées. Certains modèles répondent aux normes exigées pour circuler sur la voie publique. C'est le cas notamment de certains modèles de motocyclettes ou de cyclomoteurs dont la taille a été abaissée et de quads. Toutefois, pour la plupart, ces engins ont pour finalités la pratique de loisir (notamment en tout terrain), la compétition sportive, ou un usage ludique sur un terrain privé.

La commission de sécurité des consommateurs ainsi que le ministère de l'intérieur² ont élaboré une typologie de ces engins (voir l'encadré ci-dessous).

¹ La CSC est une autorité administrative indépendante créée par la loi du 21 juillet 1983 relative à la sécurité des consommateurs. Elle recense les accidents et les risques de la vie courante et émet des avis sur tous types de produits ou de services présentant des risques.

² Circulaire du 22 octobre 2007. NOR : INT/D/07/00104/C.

TYPLOGIE DES MOTOS DE PETITE TAILLE, DES MINI-MOTOS ET DES QUADS

1. Modèles de motos de petite taille et de mini-motos

- Les « peewee »

Terme communément utilisé pour désigner les petites motos de cross d'apprentissage destinées aux enfants. D'une cylindrée de 50 à 80 cm³, 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).

- 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 à 49 cm³. A noter que 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 », elles ne sont pas équipées 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 cm³.

- 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 cm³. 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 », « miniside-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 ...).

2. Modèles de quadricycles à moteur

- Quadricycles légers à moteur

D'une cylindrée qui ne peut excéder 50 cm³ 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 n'excède pas 200 kilogrammes.

- Quadricycles lourds à moteur

D'une cylindrée supérieure à 50 cm³, 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. Une commercialisation anarchique

Comme le relève la commission de sécurité des consommateurs, un certain nombre d'opérateurs nouveaux sont apparus sur le marché. L'avis de la CSC relève ainsi qu'« *en plus des fabricants et assembleurs chinois, coréens ou taïwanais qui produisent des mini-motos à partir de licences dont ils possèdent légalement les droits d'exploitation ou par copie d'engins existants, interviennent des importateurs de biens d'équipement généralistes, des sociétés d'importations créées ad hoc, voire même des particuliers sans raison commerciale* ».

Entendue par votre rapporteur, Mme Muriel Grisot, conseillère technique à la CSC, estime que les concessionnaires et accessoiristes de moto assurent une bonne information des consommateurs et ne commercialisent que des engins présentant des conditions satisfaisantes de sécurité.

Il n'en va pas de même pour les engins distribués par des grandes surfaces généralistes ou à l'occasion de foires ou fêtes foraines. Mais surtout, Mme Muriel Grisot a fait part de son inquiétude à propos de la vente par Internet d'engins à bas prix de faible qualité. Ces sites basés à l'étranger, notamment en Espagne, ne sont parfois créés que pour écouler un stock d'engins arrivés par conteneur. Une fois les engins vendus, le site disparaît. Les vendeurs s'inscrivent aussi sur des sites d'enchères en ligne.

B. DES ACCIDENTS GRAVES, DES NUISANCES IMPORTANTES

1. Des accidents en hausse

Les chiffres de la sécurité routière ne permettent pas d'appréhender directement les accidents impliquant des mini-motos ou des quads.

Les seules données disponibles sont celles collectées dans le cadre de l'enquête permanente sur les accidents de la vie courante (EPAC). A la demande de la CSC, l'Institut de Veille Sanitaire (InVS) a en effet effectué fin 2006 une extraction de sa base informatique des accidents de la vie courante montrant qu'en 2004 et 2005, 28 accidents ayant donné lieu à hospitalisation ont impliqué des mini-motos (89,3 % de chutes ayant entraîné, pour 35,7 % des victimes, des blessures à la tête). 60,7 % des personnes accidentées avaient **moins de 10 ans**. Toutefois, votre rapporteur ne dispose du détail des circonstances dans lesquelles ces accidents se sont déroulés (compétition terrain privée, voie publique...)

Sur la période plus récente, bien qu'aucune donnée nationale ne soit disponible, il est possible de citer plusieurs accidents ayant eu un écho médiatique :

- en novembre dernier, l'accident de Villiers-le-Bel où les deux adolescents sont décédés alors qu'ils roulaient sur la voie publique avec une mini-moto avant de percuter une voiture de police ;

- l'accident survenu le 16 septembre dernier à Gonesse dans lequel deux jeunes enfants ont été gravement blessés après avoir été percutés par un engin qui faisait la course sur un terrain vague ;

- l'accident survenu le 5 juin dernier à Evry où un enfant de 5 ans a été grièvement blessé par une mini-moto.

La recrudescence des accidents impliquant de tels véhicules est aisée à anticiper. Bien qu'ils existent depuis une vingtaine d'années, ces véhicules sont longtemps restés cantonnés au sport de compétition ou à un usage professionnel (agriculteur, agents des eaux et forêts, EDF...). En conséquence, les engins utilisés étaient de bonne qualité et relativement onéreux (plusieurs milliers d'euros). Les risques d'accident étaient donc limités.

L'irruption de machines de médiocre qualité sur le marché a bouleversé cet équilibre. Les accidents qui se sont produits s'expliquent non seulement par des problèmes de sécurité des engins de nouvelle génération, mais également par le faible prix de vente¹ qui a attiré de nouveaux utilisateurs à la recherche uniquement de sensations fortes. Le plus souvent de jeunes adultes, des adolescents, voire des enfants, dépourvus d'expérience des sports mécaniques, en particulier des deux roues, et qui ne réalisent pas toujours que ces engins ne sont pas autorisés à circuler sur la voie publique.

2. Des nuisances sonores et environnementales

A ces risques d'accident, il faut ajouter les nuisances sonores ainsi que la dégradation ou la destruction des chemins, de certains milieux naturels ou encore du mobilier et des aménagements urbains.

Votre rapporteur tient également à signaler que ces engins non immatriculés sont utilisés par les trafiquants de drogue dans certains quartiers difficiles. Ils permettent de se déplacer rapidement et de se mettre à l'abri des poursuites des forces de l'ordre. Il est en effet impossible à ces dernières de s'engager avec leurs véhicules sur des pelouses ou des dalles.

¹ *Quelques centaines d'euros.*

3. Les réactions de quelques pays confrontés au même phénomène

Selon les informations recueillies par votre rapporteur, plusieurs Etats membres de l'Union européenne ont déjà adopté des mesures pour lutter contre les risques associés aux mini-motos et quads.

En Suède, les engins non homologués ne peuvent être utilisés que sur **des terrains clos et adaptés**. Un simple jardin ou un terrain de camping ne sont pas considérés comme tel.

En Belgique, ils sont **interdits de circulation sur la voie publique sous peine de lourde sanction**. Une campagne de sensibilisation a également été lancée et il serait envisagé de limiter la distribution de ces produits.

En Pologne, pour les jeunes de moins de 18 ans et de plus de 13 ans, un **permis de conduire** un cyclomoteur est exigé. Il est délivré par le directeur de l'établissement scolaire de l'adolescent après un test de connaissance du code de la route.

Au Royaume-Uni, un projet de loi a été soumis au Parlement en décembre 2006 afin d'imposer **l'immatriculation** de tous les engins afin d'en faciliter le contrôle et la saisie par les forces de police.

En Irlande enfin, les autorités réfléchiraient à **une limitation de la cylindrée** de ces engins.

En dehors de l'Union européenne, **l'exemple du Canada** est intéressant en matière de quads et de motoneige. Ces véhicules dits hors route y ont rencontré très tôt un grand succès. Pour le seul Québec, 160.000 quads étaient immatriculés en 1997-1998.

Confronté à un nombre important d'accidents, le Québec a adopté en 1996 une loi prévoyant leur immatriculation et restreignant leur circulation à des sentiers réservés. Lors de l'immatriculation, une taxe est prélevée qui sert notamment à l'entretien de ces sentiers.

II. UN CADRE JURIDIQUE DUAL, COMPLEXE ET INSUFFISANT

A. LES MINI-MOTOS ET QUADS « RÉCEPTIONNÉS » : UN CADRE JURIDIQUE DE DROIT COMMUN CLAIR

Comme le rappelle la circulaire du 22 octobre 2007 du ministère de l'intérieur précitée, il convient de distinguer parmi les mini-motos et les quads mis sur le marché entre ceux qui ont fait l'objet d'une réception, et qui sont donc autorisés à circuler sur la voie publique, et les autres.

1. Conditions pour être autorisés à circuler sur la voie publique avec une mini-moto ou un quad

Les articles R. 321-6 et suivant 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.

Le véhicule qui satisfait à ces prescriptions est dit « réceptionné »¹. S'agissant des motos, la réception consiste en particulier à vérifier la conformité d'un 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. Dès lors qu'un modèle a obtenu une réception communautaire dans un Etat 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.

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. Après avoir fait l'objet d'une procédure de réception, **ils doivent être obligatoirement immatriculés** avant de pouvoir circuler sur la voie publique. En effet, depuis le décret n° 2003-1186 du 11 décembre 2003, tous les véhicules admis à circuler sur la voie publique, y compris les cyclomoteurs, sont soumis à immatriculation².

Enfin, l'usage de motos de petite taille ou de quads réceptionnés est soumis :

- à la possession du brevet de sécurité routière ou du permis correspondant à la catégorie juridique de l'engin ;
- à la souscription d'une assurance ;
- au port du casque.

Pour les quads et les mini-motos d'une cylindrée supérieure à 50 cm³, le conducteur doit être âgé de plus de 16 ans.

¹ Par ailleurs, tout véhicule réceptionné ayant subi des transformations notables est obligatoirement soumis à une nouvelle réception.

² Seuls certains véhicules agricoles en sont encore dispensés.

2. Les actions entreprises pour contrôler la commercialisation et l'usage des mini-motos et quads « réceptionnés »

Ces catégories de mini-motos et quads sont également l'objet de l'attention des services de l'Etat, même si elles présentent moins de risques que les catégories de mini-motos et quads conçues pour un usage hors-route.

Le dispositif répressif de droit commun s'applique à eux.

Concernant leur commercialisation, on notera en particulier que la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, modifiée par la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, a correctionnalisé le fait d'importer, de vendre, de proposer à la location, d'inciter à acheter ou à utiliser un véhicule non réceptionné mais ayant vocation à l'être ou qui n'est plus conforme à celle-ci. Ce délit est puni de six mois d'emprisonnement et de 7.500 euros d'amende (**article L. 321-1 du code de la route**). Lorsqu'il est commis par un professionnel, les peines sont de deux ans d'emprisonnement et de 30.000 euros d'amende. Ces dispositions ont été insérées pour lutter notamment contre le débridage des deux roues et la revente de véhicules débridés entre particuliers¹. Elles s'appliquent également aux mini-motos et quads conçus pour la route.

En revanche, **la répression de l'usage** sur les voies ouvertes à la circulation publique d'un véhicule soumis à réception mais non réceptionné ou qui n'est plus conforme à celle-ci est moins clairement définie. L'article R. 321-4 du code de la route dispose que le fait de mettre ou maintenir en circulation un véhicule à moteur sans qu'il ait fait l'objet d'une réception est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe².

Les utilisateurs de motos de petite taille ou de quads débridés peuvent également être sanctionnés, sur le fondement de l'article R.325-8 du code de la route, qui dispose que *« lorsqu'un véhicule paraît exagérément bruyant, le fonctionnaire ou agent (habilité à prononcer l'immobilisation) peut prescrire de le présenter à un service de contrôle du niveau sonore en vue de sa vérification »*. Si le véhicule n'est pas en conformité, il encourt une contravention de la troisième classe.

Enfin, des mesures de police administrative peuvent toujours être prises pour encadrer, restreindre ou interdire, sous certaines conditions, la circulation des motos de petite taille et des quads réceptionnés sur certaines voies ou certains secteurs d'une commune. Toutefois, le respect du principe de proportionnalité posé par la juridiction administrative empêche des interdictions trop générales dans le temps et dans l'espace.

¹ L'article L. 317-5 du code de la route sanctionne spécifiquement de deux ans de prison et 30.000 euros d'amende le fait **pour un professionnel** de fabriquer, d'importer, d'exporter, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à **utiliser un dispositif de débridage**.

² Amende encourue de 750 euros.

A moyen terme et pour les seules mini-motos, il faut relever la proposition française auprès de la Commission européenne de modifier la directive 2002/24/CE précitée relative à la réception communautaire des deux-roues, de sorte que soient introduits des critères dimensionnels pour certains équipements comme la hauteur de la selle ou du guidon. Ces critères rendraient impossibles la réception et donc la commercialisation en vue d'une conduite sur route de cyclomoteurs trop petits. Dans son avis du 24 mai 2007, la CSC relevait que les mini-motos réceptionnées, bien que satisfaisant aux prescriptions techniques d'une conduite sur route, restaient dangereuses en raison de leur faible visibilité par les autres conducteurs.

L'initiative française a reçu un accueil favorable de la part des autorités européennes. Toutefois, l'instruction technique ne devrait aboutir que d'ici un ou deux ans.

B. LES MINI-MOTOS ET QUADS NON SOUMIS À RÉCEPTION : UNE RÉGLEMENTATION INSUFFISANTE

Si les mini-motos et quads réceptionnés requièrent une attention particulière, l'essentiel des problèmes de sécurité et de nuisance proviennent des mini-motos et quads non conçus pour circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique. Ces véhicules¹ ont pour seule finalité la pratique de loisir ou la compétition sportive.

1. Un régime juridique mal adapté

Non conçus pour un usage sur route, les mini-motos et quads de loisir échappent au champ d'application de la directive 2002/24/CE du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues. De manière générale, ils échappent à toute la réglementation applicable aux véhicules conçus pour un usage sur route. Ils ne sont pas soumis notamment à la procédure de réception et d'immatriculation.

Ces engins n'entrent pas non plus dans le champ de la législation communautaire relative à la sécurité des jouets², bien que le public visé par les fabricants et les distributeurs soient précisément les enfants.

Interpellée par certains Etats membres de l'Union européenne sur les accidents et les nombreux rappels de produits, **la Commission européenne** a précisé dans un courrier adressé le 6 juillet 2006 aux Etats membres le statut juridique des mini-motos et quads non réceptionnés : « ***Les mini-motos équipées de moteurs à combustion interne, qui ne sont pas destinées à une***

¹ Le terme d'engins motorisés serait plus exact afin de réserver le terme de véhicules aux véhicules admis à circuler sur la voie publique.

² Directive 88/378/CE du 3 mai 1988.

utilisation sur route, entrent dans le champ de la directive « Machines »¹. Elles sont également soumises à la législation communautaire sur la compatibilité électromagnétique². En outre, les mini-motos sont des produits destinés aux consommateurs, certaines dispositions de la législation communautaire relative à la sécurité générale des produits sont applicables³».

Au titre de cette directive, le fabricant d'une mini-moto doit donc :

- procéder ou faire procéder à une analyse des risques ;
- appliquer les règles techniques de l'annexe I de l'article R. 233-84 du code du travail pour réduire et supprimer les risques dès la conception ;
- constituer et conserver un dossier technique indiquant les procédures techniques mises en œuvre pour parvenir à la réalisation des règles techniques applicables à son produit ;
- apposer le marquage CE.

S'appuyant sur cette base juridique, plusieurs actions ont été engagées pour tenter d'assainir le marché des mini-motos et des quads non réceptionnés.

Au stade de l'importation, la direction générale des douanes et des droits indirects a procédé à de nombreux contrôles. Les contrôles opérés au cours des trois premiers trimestres de 2007 ont montré que les produits étaient dans l'ensemble non-conformes et dangereux. Ainsi, après prélèvements et analyses, sur 2297 mini-motos contrôlées, 2003 se sont révélées non-conformes et dangereuses et 134 non-conformes. De plus, 3388 mini-motos ont été déclarées non-conformes sur le plan documentaire et retirées du marché.

Au stade aval de la mise sur le marché, la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) a sensibilisé les fédérations d'importateurs, les vendeurs spécialisés en motocycle ainsi que les grands surfaces au statut juridique des mini-motos. Une enquête réalisée en 2007 auprès de 200 établissements a montré que cette information était généralement bien donnée (moins de 1 % d'anomalies). Les problèmes de sécurité associés à un défaut de conception ou de conformité ont représenté moins de 2,5 % du total des engins contrôlés.

¹ Directive 98/37/CE dite « Machines ». Cette directive sera remplacée par la directive 2006/42/CE applicable au 29 décembre 2009. La directive a été transposée en droit français par les décrets n° 92-765, 92-766 et 92-767 du 29 juillet 1992 et par le décret n° 96-725 du 14 août 1996. Il convient de souligner que l'article 2 de la directive 2006/42/CE exclut les engins destinés exclusivement à la compétition, c'est-à-dire utilisables sur circuit et répondant aux exigences des fédérations sportives. Certains mini-motos pourraient donc à l'avenir ne plus relever de la directive « Machines ».

² Directive n° 2004/108/CE du 15 décembre 2004.

³ Directive 2001/95/CE du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits.

Ces résultats satisfaisants au stade de la mise sur le marché montrent que la principale difficulté demeure la vente de ces engins par Internet, souvent depuis l'étranger, laquelle échappe au contrôle de la DGCCRF.

Concernant l'utilisation de ces engins, les règles relatives aux véhicules conçus pour un usage sur route ne s'appliquent pas. C'est ainsi que comme le rappelle la circulaire n° 2006-43 du 30 mai 2006¹ relative aux dispositions de la loi du 5 janvier 2006 précitée, l'article L. 321-1 du code de la route qui réprime la commercialisation de véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception ou qui ne sont plus conformes à celle-ci ne s'applique pas aux véhicules non soumis à réception.

De même, une incertitude demeure sur l'applicabilité de l'article L. 362-1 du code de l'environnement aux mini-motos et quads non réceptionnés. Cet article issu de la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels dispose que « *la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur* ». Ainsi la circulation sur un chemin forestier non ouvert à la circulation publique ou en dehors d'un chemin est interdite, quel que soit le véhicule « réceptionné » utilisé. Toutefois, la rédaction de cette interdiction peut laisser penser qu'elle ne joue pas pour les véhicules non réceptionnés, ceux-ci ne pouvant pas par définition circuler sur les voies ouvertes au public.

Dans ces conditions, il est apparu nécessaire au législateur d'adopter une législation spécifique aux mini-motos et quads non réceptionnés.

2. L'amorce d'une réglementation spécifique aux mini-motos et quads non soumis à réception

Avant la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, la base juridique pour sanctionner l'utilisation sur la voie publique d'un véhicule non soumis à réception était incertaine.

Certes, le troisième alinéa de l'article R. 321-4 punit d'une contravention de la quatrième classe le fait de mettre ou maintenir en circulation un véhicule à moteur sans qu'il ait fait l'objet d'une réception. Mais cette contravention a été créée pour réprimer l'utilisation sur la voie publique d'un véhicule conçu pour un usage sur route mais qui n'aurait pas fait l'objet d'une réception ou qui ne serait plus conforme à celle-ci (à la suite d'un débridage notamment). Le recours à cette base juridique pour verbaliser l'utilisateur d'une mini-moto ou d'un quad non conçu pour un usage sur route était pour le moins fragile.

¹ NOR : EQU0611365C.

C'est la raison pour laquelle **la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance a inséré un nouvel article L. 321-1-1 dans le code de la route punissant d'une contravention de cinquième classe le fait de circuler sur les voies ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public avec un motorcycle, un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur non soumis à réception.**

L'immobilisation, la confiscation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions de droit commun définies aux articles L. 325-1 à L. 325-9 du code de la route.

Après huit mois d'entrée en vigueur, cette disposition avait permis en Ile-de-France de vérifier 779 engins. Parmi ceux-ci, 681 ont été soustraits à leur propriétaire, dont 66 à la suite d'une confiscation par le juge. 41 engins ont été détruits au cours de cette période.

III. LA PROPOSITION DE LOI ET LA POSITION DE VOTRE COMMISSION DES LOIS

A. LA PROPOSITION DE LOI: MIEUX ENCADRER LA COMMERCIALISATION DES MINI-MOTOS ET DES QUADS NON SOUMIS À RÉCEPTION ET LIMITER LEUR UTILISATION

Comportant deux articles, la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale et transmise au Sénat tend à **mieux encadrer le commerce et l'utilisation des véhicules à moteur non soumis à réception dont la vitesse peut excéder par construction vingt cinq kilomètres par heure**. Cette limite de vitesse doit éviter de faire entrer dans le champ de la proposition de loi les engins à moteur de faible vitesse comme les tondeuses autotractés.

Les mini-motos et les quads réceptionnés ne sont donc pas concernés par la proposition de loi.

En revanche, entrent dans la catégorie des véhicules à moteur non soumis à réception dont la vitesse peut excéder par construction vingt cinq kilomètres par heure, outre certaines mini-motos et quads, les karts ou des motos de compétition d'une taille normale (moto-cross notamment).

Le non-respect des règles prévues par la présente proposition de loi serait sanctionné par des contraventions de la cinquième classe. Votre rapporteur fait observer qu'en toute rigueur juridique les contraventions de la cinquième classe peuvent être créées par la voie réglementaire.

Toutefois, il n'est pas rare que des contraventions de la cinquième classe soient créées par la loi. L'article L. 321-1-1 du code de la route qui punit d'une telle contravention le fait de circuler sur la voie publique avec une mini-moto ou un quad non réceptionnée a d'ailleurs été créé par la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance. La proposition de loi

tend à compléter ces dispositions. Il n'est donc pas choquant d'y procéder par la voie législative.

En outre, la doctrine qualifie souvent les contraventions de la cinquième classe de « contraventions-délits » en raison de leur caractère hybride.

Les contraventions de la cinquième classe

Pour les contraventions de la cinquième classe, le montant de l'amende encourue est de 1.500 euros au plus, montant qui peut être porté à 3.000 euros en cas de récidive lorsque le règlement qui crée la contravention le prévoit.

Depuis la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, la peine de sanction-réparation prévue à l'article 131-15-1 du code pénal peut être prononcée à la place ou en même temps que la peine d'amende (article 131-15-1 du code pénal).

En outre, pour toutes les contraventions de la cinquième classe, l'article 131-14 du code pénal dispose qu'une ou plusieurs peines privatives ou restrictives de droit peuvent être prononcées à la place de la peine d'amende. Ces peines sont :

- la suspension, pour une durée d'un an au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ; cette limitation n'est toutefois pas possible en cas de contravention pour laquelle la suspension du permis de conduire, encourue à titre de peine complémentaire, ne peut pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

- l'immobilisation, pour une durée de six mois au plus, d'un ou de plusieurs véhicules appartenant au condamné ;

- la confiscation d'une ou de plusieurs armes dont le condamné est propriétaire ou dont il a la libre disposition ;

- le retrait du permis de chasser, avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant un an au plus ;

- l'interdiction, pour une durée d'un an au plus, d'émettre des chèques autres que ceux qui permettent le retrait de fonds par le tireur auprès du tiré ou ceux qui sont certifiés et d'utiliser des cartes de paiement ;

- la confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit. Toutefois, cette confiscation ne peut pas être prononcée en matière de délit de presse.

Enfin, **si le règlement qui crée une contravention le prévoit**, une ou plusieurs peines complémentaires peuvent être prononcées parmi les peines prévues aux articles 131-16 et 131-17 du code pénal.

Le code pénal ne permet pas de réprimer la tentative d'une contravention.

1. Réserver à certains professionnels la commercialisation de ces engins

L'article premier de la proposition de loi complète l'article L. 321-1 du code de la route. Il prévoit que **ces engins ne pourraient être vendus, cédés ou loués que par des professionnels adhérant à une charte de qualité définie par décret.**

Selon les auteurs de la proposition de loi, cette charte contiendrait en particulier des engagements relatifs à l'information et au conseil des acheteurs.

Le non-respect de ces dispositions (vente par un professionnel n'adhérant pas à la charte de qualité) serait puni d'une contravention de la cinquième classe. Toutefois, votre rapporteur souligne que la lecture de ces dispositions ne permet pas de conclure avec certitude que la proposition de loi n'aboutirait pas à interdire la revente directe entre particuliers. Afin de lever cette ambiguïté, votre commission vous proposera à l'article 2 une rédaction moins susceptible d'interprétation divergente.

2. Interdire la vente aux mineurs

L'article premier de la proposition de loi tend également à interdire la vente, la cession et la location-vente de ces engins aux mineurs. Le non-respect de ces dispositions serait puni d'une contravention de la cinquième classe. En interdisant la vente aux mineurs, le but est de responsabiliser les parents en les informant lors de l'achat des conditions d'utilisation et des risques.

Le cas de la cession vise notamment à éviter que des mini-motos ou quads soient offerts à des mineurs comme lots de tombola ou dans des foires. Toutefois, on peut se demander si, plus généralement, ces professionnels ne devraient pas être exclus de la liste des professionnels autorisés à céder de tels engins.

En revanche, la location à des mineurs n'est pas interdite par la proposition de loi.

3. Restreindre la conduite à des terrains adaptés

La loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance réprime le fait de circuler avec ces engins « *sur les voies ouvertes à la circulation publique ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public* » (article L. 321-1-1 du code de la route).

Cette disposition interdit la circulation sur toutes les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation ainsi que dans les lieux ouverts au public. Ceci couvre par exemple les espaces publics ou privés entre les immeubles ou les parkings que certaines personnes transforment de fait en terrain pour quad.

Cette rédaction très large comprend également les espaces naturels ouverts au public.

L'article 2 de la proposition de loi, qui complète l'article L. 321-1-1 du code de la route, restreint encore un peu plus l'utilisation des quads et mini-motos non réceptionnés en prévoyant qu'ils ne pourraient circuler que sur des terrains adaptés à leur pratique dans des conditions fixées par décret. Le fait d'utiliser ou de favoriser l'utilisation de ces engins en dehors de ces terrains serait puni d'une contravention de la cinquième classe.

Par rapport au droit positif, **il ne serait donc plus possible d'utiliser ces engins sur des terrains privés non adaptés.**

La récidive de cette contravention serait réprimée. Dans ce cas, la confiscation du véhicule utilisé serait de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction.

4. Limiter l'utilisation par des mineurs de quatorze ans

L'article premier de la proposition de loi interdit la vente ou la cession à un mineur. Il n'interdit toutefois pas la location.

L'article 2 de la proposition de loi complète et amende ce dispositif en punissant spécifiquement d'une contravention de la cinquième classe :

- le fait pour un mineur de quatorze ans¹ d'utiliser un de ces véhicules « *en dehors d'une pratique sportive sur un terrain adapté ou dans le cadre d'une association sportive agréée* ». Cette disposition semble toutefois partiellement redondante puisqu'elle n'impose rien de plus aux mineurs de quatorze ans que ce qui est déjà prévu pour les autres mineurs et majeurs. Elle permet au contraire une utilisation en dehors d'un terrain adapté à la condition que cela se fasse dans le cadre d'une association sportive agréée.

- le fait de mettre à disposition d'un mineur de quatorze ans, à titre onéreux ou gratuit, un tel véhicule en dehors de la pratique sportive prévue ci-dessus. La location ou le prêt à un mineur de 14 ans serait donc interdit, sauf dans le cadre d'une pratique sportive.

B. LA POSITION DE LA COMMISSION DES LOIS : CONFORTER ET RENFORCER LE DISPOSITIF

1. Clarifier le dispositif

Afin de ne pas introduire de confusion entre les législations applicables aux véhicules soumis à réception et aux véhicules non soumis à

¹ En réalité seuls les mineurs de treize à quatorze ans seraient punissables, les mineurs de moins de treize ans ne risquant qu'une admonestation en application de l'ordonnance n°45-174 du 2 février 1945 sur la délinquance des mineurs.

réception, votre commission vous propose de rassembler au sein de l'article L. 321-1-1 du code de la route l'ensemble des dispositions relatives aux véhicules non soumis à réception. En effet, l'article premier de la proposition de loi relatif à la commercialisation des véhicules **non soumis à réception** tend à insérer ces dispositions au sein de l'article L. 321-1 du code de la route relatif à la commercialisation des véhicules **soumis à réception**.

Le dispositif de l'article premier serait donc transféré dans l'article 2 de la proposition de loi.

Votre commission souhaite profiter de cette occasion pour clarifier la rédaction de l'article L. 321-1 du code de la route qui correctionnalise la commercialisation de véhicules dont la réception est obligatoire et qui n'en ont pas fait l'objet ou qui n'y sont plus conformes.

En effet, certaines juridictions¹ tendent à faire application de cet article pour réprimer la vente de mini-motos ou de quads non soumis à réception.

L'article L. 321-1 peut en effet prêter à confusion lorsqu'il dispose que le fait de vendre un véhicule « *qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme celles-ci* » est puni de six mois d'emprisonnement et de 7.500 euros d'amende. Par définition, les mini-motos et les quads qui ne sont pas conçus pour un usage sur route n'ont pas fait l'objet d'une réception puisqu'ils n'y sont pas soumis.

A l'article premier, votre commission vous propose donc **un amendement** levant cette ambiguïté. L'article L. 321-1 viserait désormais les véhicules « *soumis à réception et non réceptionnés* ».

Par ailleurs, elle vous propose à l'article 2 un amendement de réécriture tendant à simplifier et clarifier la rédaction de cet article.

2. Mieux encadrer la mise à disposition de ces engins aux mineurs de quatorze ans

La proposition de loi autorise la location et la mise à disposition à titre gratuit de ces engins aux mineurs, sauf pour les mineurs de moins de quatorze ans. Ces derniers ne pourraient en louer ou en disposer que dans le cadre d'une pratique sportive.

Une interdiction générale de louer à des mineurs aurait mis en péril l'activité des circuits de karting par exemple.

Toutefois, pour les mineurs de moins de quatorze ans, il semble nécessaire de prévoir un encadrement plus strict des conditions de mise à disposition de ces engins.

¹ Ainsi le tribunal correctionnel de Melun a condamné le 29 novembre 2007 un vendeur de mini-motos.

Un filtre est indispensable. Afin de ne pas interdire une pratique sportive et la compétition aux mineurs de moins de quatorze ans, votre commission vous propose par un amendement de réécriture de l'article 2 de prévoir que la mise à disposition de mini-motos, de quads ou de karts n'est autorisée que dans le cadre d'une association sportive.

En outre, votre rapporteur propose de supprimer la faculté ouverte au profit des seuls mineurs de quatorze ans consistant à pouvoir utiliser ces engins dans le cadre d'une association sportive agréée en dehors de terrains adaptés.

Au regard du principe d'égalité, il ne semble pas possible de prévoir une dérogation au principe de l'utilisation exclusive sur des terrains adaptés, à moins d'étendre cette dérogation à l'ensemble des utilisateurs de mini-motos ou de quads pratiquant dans le cadre d'une association sportive agréée.

Votre commission vous propose de prévoir que les mineurs de quatorze ans ne peuvent utiliser ces engins sur des terrains adaptés que dans le cadre d'une association sportive agréée. De la sorte, pour ces mineurs, la mise à disposition ainsi que l'utilisation de ces engins seraient toujours encadrée par une association sportive.

3. Prévoir des peines complémentaires

La proposition de loi ne prévoit aucune peine complémentaire. Or, l'article 131-16 du code pénal dispose que des peines complémentaires peuvent être prononcées à la condition que le règlement qui réprime la contravention le prévoit.

Un règlement pourrait y pourvoir après l'adoption de la loi. Toutefois, il est plus simple de le prévoir immédiatement dans le présent texte.

Votre commission vous propose d'ajouter un article additionnel après l'article 2 prévoyant la peine complémentaire de confiscation du véhicule qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction.

Pour les personnes morales, cette peine complémentaire serait également prévue.

En outre, l'amendement de réécriture de l'article 2 de la proposition de loi tend à étendre la récidive à l'ensemble des contraventions prévues par la proposition de loi. Dans ces cas, la confiscation du véhicule sera de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction.

4. Imposer un numéro d'identification visible sur les mini-motos et les quads non réceptionnés

Votre rapporteur partage entièrement les objectifs de la proposition de loi.

Toutefois, son respect effectif et sa mise en œuvre risquent d'être battus en brèche pour deux raisons principales.

En premier lieu, la vente de mini-motos et de quads par Internet restera difficile à endiguer faute d'une action européenne. Les dispositions prévoyant que seuls des professionnels adhérant à une charte de qualité pourront vendre ces engins risquent de ne s'appliquer qu'aux distributeurs implantés sur le sol français.

En second lieu, 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'identification¹ à chaque engin, lequel numéro devrait être visible (article additionnel après l'article 2).** 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 déclarer².

Il reviendrait à un décret en Conseil d'Etat de préciser les conditions d'application comme c'est déjà le cas pour la procédure d'immatriculation des véhicules réceptionnés.

*

* *

Au bénéfice de ces observations et sous réserve des amendements qu'elle vous soumet, votre commission vous propose d'adopter la proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés.

¹ Le terme d'identification a été préféré afin de ne pas induire de confusion avec la procédure d'immatriculation des véhicules réceptionnés. Bien qu'identifiés, les véhicules non soumis à réception ne seraient toujours pas autorisés à circuler sur la voie publique.

² L'achat d'un quad ou d'une mini-moto à un non professionnel ou à un professionnel n'ayant pas adhéré à la charte de qualité ne constituerait pas une contravention.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

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

Commercialisation des véhicules non soumis à réception par des professionnels – Interdiction de leur vente aux mineurs

Le présent article complète l'article L. 321-1 du code de la route par un second paragraphe. Il tend :

- d'une part, à prévoir que les cyclomoteurs, motocyclette et quadricycle à moteur non soumis à réception et dont la vitesse excède par construction vingt-cinq km/h **ne pourraient être vendus, cédés ou loués que par des professionnels adhérant à une charte de qualité définie par décret ;**

- d'autre part, **à interdire la vente, la cession ou la location-vente de ces véhicules aux mineurs.**

1. La commercialisation de ces engins par des professionnels

Le monopole de la commercialisation des mini-motos et quads attribué aux professionnels adhérant à une charte de qualité aurait pour effet d'assainir le marché en réservant la vente ou la location de ces engins à des professionnels sérieux. Les engagements de la charte de qualité porteraient principalement sur l'information et le conseil de l'acheteur. Ils vont de pair avec une plus grande attention des vendeurs quant à la qualité et la sécurité des engins proposés à la vente ou à la location.

Le non-respect de ces serait puni d'une contravention de la cinquième classe.

Toutefois, cette nouvelle réglementation ne résoudrait pas toutes les difficultés au stade de la commercialisation de ces engins.

On remarquera tout d'abord que l'obligation d'information des acheteurs est déjà prévue par le code de la consommation et par la directive « Machines ». Les contrôles opérés par la DGCCRF ont d'ailleurs montré que dans l'ensemble les distributeurs de ces engins fournissaient désormais une information satisfaisante.

Mais surtout, il est encore délicat d'évaluer la portée de ces dispositions nouvelles sur la vente par Internet de ces engins. L'obligation d'adhérer à une charte de qualité sera inopérante sur des sites situés à l'étranger.

2. L'interdiction de vendre ou céder ces engins aux mineurs

L'interdiction de vente, de cession ou de location-vente aux mineurs doit responsabiliser les parents en les informant lors de l'achat des conditions d'utilisation et des risques.

Le cas de la cession vise notamment à éviter que des mini-motos ou quads soient offerts à des mineurs comme lots de tombola ou dans des foires. Toutefois, on peut se demander si, plus généralement, ces professionnels ne devraient pas être exclus de la liste des professionnels autorisés à céder de tels engins.

Le non respect de ces dispositions serait puni d'une contravention de la cinquième classe.

En revanche, la location à des mineurs ne serait pas interdite par la proposition de loi.

3. Les propositions de la commission

Sur le fond

Votre commission approuve les principales dispositions de cet article.

Concernant la commercialisation par des professionnels, elle propose néanmoins quelques aménagements et précisions.

En premier lieu, la catégorie des tricycles à moteur non soumis à réception devrait être ajoutée afin de couvrir l'ensemble des engins de loisir susceptibles d'être commercialisés.

En deuxième lieu, la référence à l'adhésion à une charte de qualité serait supprimée. Votre rapporteur estime que cette précision relève du décret qui définira le contenu de la charte de qualité. La simple mention que ces engins doivent être vendus par des professionnels « *dans des conditions définies par décret* » permet de prévoir l'adhésion à une charte de qualité et de poser le cas échéant d'autres conditions, en particulier le respect de cette charte.

En troisième lieu, il est dommage que la proposition de loi ne prévoit pas la récidive de ces contraventions. Votre commission propose de réprimer la récidive et de permettre dans ce cas de figure la confiscation de plein droit du véhicule ayant servi à commettre l'infraction, comme le prévoit déjà l'article 2 de la proposition de loi pour les contraventions qu'il définit.

En dernier lieu, les termes de la proposition de loi peuvent laisser entendre que ces véhicules ne pourraient être vendus que par des professionnels, les particuliers ne pouvant les revendre eux-mêmes. Il semble excessif d'interdire le marché de l'occasion. En conséquence, afin de ne pas risquer des interprétations abusives, votre commission vous propose une rédaction moins ambiguë.

Concernant la commercialisation aux mineurs, votre commission estime important de ne pas léser les propriétaires de circuits, notamment de

karting, en maintenant la possibilité pour les mineurs de plus de quatorze ans de louer un de ces véhicules.

Votre commission souhaite en revanche que la récidive de la vente à des mineurs soit sanctionnée et que la confiscation du véhicule soit alors de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction.

Concernant les mineurs de moins de quatorze ans, votre rapporteur ne souhaite pas interdire toute forme de pratique sportive ou de compétition. La fédération française de motocyclisme organise des initiations dès l'âge de six ans. Encadrées, ces activités ne sont pas dangereuses. En conséquence, votre commission vous propose d'autoriser la mise à disposition à ces mineurs dans le cadre d'une association sportive agréée.

Sur la forme

Votre commission estime que les modalités d'insertion de ces dispositions dans le code de la route ne sont pas satisfaisantes.

En effet, l'article L. 321-1 du code de la route en vigueur punit d'un délit la commercialisation des véhicules **soumis à réception mais non réceptionné** ou qui ne sont plus conformes à celle-ci.

Or, le présent article y insère des dispositions relatives à la commercialisation des véhicules **non soumis à réception** car n'ayant pas vocation à circuler sur la voie publique.

En outre, l'article L. 321-1 précité en vigueur prévoit des délits. Le présent article crée en revanche de simples contraventions. Le mélange de contraventions et de délits dans un même article pose en l'espèce des problèmes de coordination importants. En effet, les articles L. 321-2 et suivants du code de la route réprime la tentative du délit prévu à l'article L. 321-1 et ouvre la possibilité de prononcer les peines complémentaires prévues pour les délits. Or, ces différentes dispositions ne peuvent pas être appliquées aux contraventions.

En conséquence, votre commission vous soumet un amendement de réécriture complète de l'article 2 de la proposition de loi qui incluerait notamment l'ensemble du dispositif prévu à l'article premier et modifié sur le fond tel que proposé ci-dessus.

Conjointement, votre commission vous soumet un amendement de réécriture de l'article premier. Celui-ci aurait désormais pour objet de clarifier la rédaction de l'article L. 321-1 en vigueur.

En effet, certaines juridictions¹ tendent à faire application de cet article pour réprimer la vente de mini-motos ou de quads non soumis à réception et plus généralement pour interdire la commercialisation des machines sportives non réceptionnés.

¹ Ainsi le tribunal correctionnel de Melun a condamné le 29 novembre 2007 un vendeur de mini-motos.

L'article L. 321-1 peut en effet prêter à confusion lorsqu'il dispose que le fait de vendre un véhicule « *qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci* » est puni de six mois d'emprisonnement et de 7.500 euros d'amende. Par définition, les mini-motos et les quads qui ne sont pas conçus pour un usage sur route n'ont pas fait l'objet d'une réception puisqu'ils n'y sont pas soumis.

A l'article premier, votre commission vous propose donc **un amendement** modifiant l'article L. 321-1 du code de la route et levant cette ambiguïté.

Votre commission vous propose d'adopter **l'article premier ainsi modifié.**

Article 2

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

Utilisation des véhicules non soumis à réception

Le présent article tend à compléter l'article L. 321-1-1 du code de la route. Cet article est issu de la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance qui réprime d'une contravention de la cinquième classe le fait de circuler avec un deux-roues, un tricycle ou un quadricycle à moteur non réceptionnés « *sur les voies ouvertes à la circulation publique ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public* ».

Cette disposition interdit la circulation sur toutes les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation ainsi que dans les lieux ouverts au public. Ceci couvre par exemple les espaces publics ou privés entre les immeubles ou les parkings. Cette rédaction très large comprend également les espaces naturels ouverts au public.

Le présent article tend à compléter ce dispositif.

En premier lieu, il restreint encore un peu plus l'utilisation des quads et mini-motos non soumis à réception en prévoyant qu'ils ne pourraient circuler que **sur des terrains adaptés à leur pratique dans des conditions fixées par décret**. Le fait d'utiliser ou de favoriser l'utilisation de ces engins en dehors de ces terrains serait puni d'une contravention de la cinquième classe.

Par rapport au droit positif, **il ne serait donc plus possible d'utiliser ces engins sur des terrains privés non adaptés.**

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.

En deuxième lieu, la proposition de loi aménage un régime particulier pour l'utilisation de ces engins par les mineurs de moins de quatorze ans. Serait toujours puni d'une contravention de la cinquième classe :

- le fait pour un mineur de quatorze ans d'utiliser un de ces engins en dehors d'une « *pratique sportive sur des terrains spécialement destinés à cet usage ou dans le cadre d'une association sportive agréée* ». Cette formule un peu obscure semble toutefois partiellement redondante avec les autres dispositions du présent article puisqu'elle n'impose rien de plus aux mineurs de quatorze ans que ce qui est déjà prévu pour les autres mineurs et majeurs. Elle permet au contraire une utilisation en dehors d'un terrain adapté à la condition que cela se fasse dans le cadre d'une association sportive agréée ;

- le fait de mettre un de ces engins à la disposition d'un mineur de quatorze ans, sauf dans le cadre d'une pratique sportive. La location ou le prêt à un mineur de 14 ans serait donc interdit sous réserve de cette exception. Rappelons que l'article premier de la proposition de loi autorise la location par les autres mineurs.

En troisième lieu, la récidive¹ de l'ensemble des contraventions prévues par le présent article serait réprimée dans les conditions prévues aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal. La proposition de loi prévoit également qu'en cas de récidive, la confiscation du véhicule serait de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction².

Tout en partageant l'essentiel des dispositions du présent article, votre commission vous soumet un amendement de réécriture de l'article L. 321-1-1 du code de la route. Il tend :

- à y transférer les dispositions de l'article premier de la proposition de loi de façon à ce que l'article L. 321-1-1 du code de la route rassemble toutes les mesures relatives à la commercialisation et à l'usage des véhicules non soumis à réception. Les dispositions de l'article premier sont intégrées au présent article sous réserve de quelques modifications³ ;

- à substituer à la notion de « *véhicule non réceptionné* » celle de « *véhicule non soumis à réception* » afin de clarifier la lecture conjointe des

¹ L'article 132-11 du code pénal dispose que la récidive est constituée pour les contraventions de la cinquième classe lorsqu'une personne physique ou morale déjà condamnée pour une contravention de la cinquième classe commet, dans le délai d'un an à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine, la même contravention.

² Cette rédaction est inspirée de la loi n° 2007-1198 du 10 août 2007 renforçant la lutte contre la récidive des majeurs et des mineurs. Celle-ci a institué des peines minimales pour les crimes et délits commis en état de récidive légale. Toutefois, la juridiction conserve la faculté de prononcer une peine inférieure « par une décision spécialement motivée » (articles 132-18-1 et 132-19-1 du code pénal).

On remarquera enfin que 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.

³ Voir le commentaire de l'article premier.

articles L. 321-1 -relatif aux véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception mais qui ont vocation à l'être en raison de leur conception pour un usage sur route- et L. 321-1-1 -relatif aux véhicules de loisir ou de compétition non conçus pour un usage sur route et donc non soumis à réception ;

- à maintenir la possibilité d'utiliser des véhicules non soumis à réception sur des terrains privés à des fins strictement professionnelles. Il faut songer notamment aux agriculteurs qui utilisent de petits quads pour se déplacer dans leur champ;

- à clarifier les dispositions spécifiques aux mineurs de moins de quatorze ans. Ces véhicules ne pourraient pas être vendus, cédés, loués ou mis à la disposition de ces mineurs. Toutefois, afin de permettre une pratique sportive encadrée, la mise à disposition resterait possible dans le cadre d'une association sportive agréée. En outre, ces mineurs ne pourraient utiliser ces véhicules sur des terrains adaptés que dans le cadre d'une association sportive agréée. En revanche, afin de ne pas affecter l'activité des circuits de karting notamment, la location aux mineurs de plus de quatorze ans resterait autorisée.

Votre commission vous propose d'adopter **l'article 2 ainsi modifié.**

Article additionnel après l'article 2

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

Création d'une obligation d'identification des véhicules non soumis à réception

Votre commission vous propose un amendement tendant à insérer un nouvel article L. 321-1-2 dans le code de la route. Il prévoit que tout propriétaire d'un véhicule non soumis à réception et dont la vitesse peut excéder 25 km/h devra le déclarer auprès de l'autorité administrative qui lui délivrera un numéro d'identification. Le véhicule devra être muni d'une plaque portant le numéro d'identification et fixée en évidence.

Cette proposition d'identification obligatoire des véhicules non soumis à réception part du constat qu'aujourd'hui les forces de l'ordre ont des difficultés à appréhender les utilisateurs de ces engins sur la voie publique. La police et la gendarmerie sont réticentes à les poursuivre en raison du risque d'accident. En outre, les véhicules des forces de l'ordre ne sont pas conçus pour s'engager sur des pelouses ou des terre-pleins.

Avant que leur immatriculation ne soit rendue obligatoire par le décret n° 2003-1186 du 11 décembre 2003, les cyclomoteurs posaient les mêmes difficultés aux forces de l'ordre. Leurs conducteurs bénéficiaient d'une immunité de fait.

Par analogie avec la procédure d'immatriculation, votre commission vous propose donc de **rendre obligatoire l'attribution d'un numéro**

d'identification¹ à chaque engin, lequel numéro devrait être visible. De la sorte, les forces de l'ordre pourraient identifier à distance les véhicules contrevenants et retrouver par la suite le propriétaire. Le véhicule serait immobilisé puis confisqué.

Cette solution présenterait également l'avantage de mieux tracer les engins acquis sur Internet, les propriétaires devant les déclarer². Elle permettrait enfin de connaître l'état du marché de l'occasion.

Il reviendrait à un décret en Conseil d'Etat d'en préciser les conditions d'application comme c'est déjà le cas pour la procédure d'immatriculation des véhicules réceptionnés. Afin de tenir compte de l'utilisation sportive de ces véhicules, le décret préciserait les conditions dans lesquelles la plaque pourrait être retirée au cours d'une manifestation sportive.

Votre commission vous propose d'adopter **un article additionnel ainsi rédigé.**

Article additionnel après l'article 2

(art. L. 321-5 et L. 321-6 [nouveaux] du code de la route)

**Peines complémentaires applicables aux contraventions
prévues par l'article L. 321-1-1 du code de la route**

Votre commission vous propose un amendement définissant les peines complémentaires applicables en cas de condamnation pour l'une des contraventions de la cinquième classe définies par l'article 2 de la proposition de loi.

En effet, la proposition de loi ne prévoit aucune peine complémentaire. Or, l'article 131-16 du code pénal dispose que des peines complémentaires peuvent être prononcées à la condition que le règlement qui réprime la contravention le prévoit.

Un règlement pourrait y pourvoir après l'adoption de la loi. Toutefois, il est plus simple de le prévoir immédiatement dans le présent texte.

Parmi la liste des peines complémentaires prévues par l'article L. 131-16 du code pénal, votre commission considère que la peine de confiscation du véhicule pourrait être utilement prononcée en plus de l'amende.

Pour les personnes morales, la peine complémentaire de confiscation du véhicule serait également prévue.

Votre commission vous propose d'adopter **un article additionnel ainsi rédigé.**

¹ Le terme d'identification a été préféré afin de ne pas induire de confusion avec la procédure d'immatriculation des véhicules réceptionnés. Bien qu'identifiés, les véhicules non soumis à réception ne seraient toujours pas autorisés à circuler sur la voie publique.

² L'achat d'un quad ou d'une mini-moto à un non professionnel ou à un professionnel n'ayant pas adhéré à la charte de qualité ne constituerait pas une contravention.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
Code de la route	Proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés	Proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés
<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 ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende. Lorsque cette infraction est commise par un professionnel, elle est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende. Le véhicule peut être saisi.</p>	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
<p>Un décret détermine les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du présent article pour tout véhicule destiné à participer à une course ou épreuve sportive.</p>	<p>L'article L. 321-1 du code de la route est complété par un II ainsi rédigé :</p>	<p><i>Au premier alinéa de l'article L. 321-1 du code de la route, les mots : « un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci » sont remplacés par les mots : « 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 ».</i></p>
	<p><i>« II. — Les véhicules mentionnés au premier alinéa du I, non soumis à réception et dont la vitesse peut excéder par construction vingt-cinq kilomètres par heure, ne peuvent être vendus, cédés ou loués que par les professionnels qui adhèrent à une charte de qualité définie par décret. Ils ne peuvent pas être vendus, cédés ou faire l'objet d'une location-vente à des mineurs.</i></p>	Alinéa supprimé.
	<p><i>« Est punie d'une contravention de la cinquième classe la vente, la cession ou la location-vente de ces véhicules en violation des dispositions de l'alinéa précédent. »</i></p>	Alinéa supprimé.
	Article 2	Article 2
	<p>L'article L. 321-1-1 du code de la route est ainsi modifié :</p>	<p>L'article L. 321-1-1 du code de la route est ainsi rédigé :</p>

Texte en vigueur

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 véhicule à deux roues à moteur, un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur non réceptionné est puni d'une contravention de la cinquième classe.

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.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

1° Après le premier alinéa, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« Les véhicules mentionnés au premier alinéa dont la vitesse peut excéder par construction vingt-cinq kilomètres par heure ne peuvent circuler que sur des terrains adaptés à leur pratique, dans des conditions fixées par décret. Le fait d'utiliser ou de favoriser l'utilisation de ces véhicules sur des terrains non conformes à ces conditions est puni d'une contravention de la cinquième classe.

« Est puni d'une contravention de la cinquième classe :

« 1° Le fait, pour un mineur de quatorze ans, d'utiliser un véhicule mentionné au deuxième alinéa en dehors d'une pratique sportive sur des terrains spécialement destinés à cet usage ou dans le cadre d'une association sportive agréée, dans des conditions fixées par décret ;

« 2° Le fait de mettre à disposition d'un mineur de quatorze ans, sous les mêmes réserves, à titre onéreux ou gratuit, un tel véhicule. » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

Propositions de la commission

« 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 précédent alinéa dont...

...sont vendus, cédés ou loués par des professionnels dans des conditions définies par décret.

Alinéa supprimé.

« Les véhicules mentionnés au précédent 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 moins de quatorze ans ou mis à sa disposition. Toutefois, la mise à disposition de ces véhicules aux mineurs de moins 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 moins de quatorze ans ne peuvent les utiliser sur des terrains adaptés que dans le cadre d'une association sportive agréée.

Texte en vigueur	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
<p>Art. L. 325-1 à L. 325-9. — Cf annexe.</p>	<p>« En cas de récidive, les articles 132-11 et 132-15 du code pénal sont applicables aux contraventions prévues au présent article. La confiscation du véhicule utilisé pour commettre l'infraction est de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction. »</p>	<p>« 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.</p>
<p>Code pénal</p>		<p>« 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.</p>
<p>Art. 132-11 et 132-15. — Cf annexe.</p>		<p>« La récidive des contraventions prévues aux alinéas précédents est punie conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal. La...</p>
		<p>...juridiction.</p>
		<p><i>Article additionnel</i></p>
		<p>Il est inséré après l'article L. 321-1-1 du code de la route un article L. 321-1-2 ainsi rédigé :</p>
		<p>« Art. L. 321-1-2. — 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.</p>
<p>Code de la route</p>		<p>« Ces informations sont enregistrées, traitées et communiquées dans les conditions prévues aux articles L. 330-1 et L. 330-2.</p>
<p>Art. L. 330-1 et L. 330-2. — Cf annexe.</p>		<p>« Chacun de ces véhicules doit être muni d'une plaque fixée en évidence et portant le numéro d'identification délivré. Dans des conditions définies par décret, la plaque peut être retirée au cours d'une manifestation sportive.</p>
		<p>« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.</p>

Texte en vigueur

—

Code pénal

Art. 131-16. — Cf. annexe.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

Propositions de la commission

—

Article additionnel

Il est ajouté, après l'article L. 321-4 du code de la route, deux articles L. 321-5 et L. 321-6 ainsi rédigés :

« Art. L. 321-5. — Les personnes physiques coupables des contraventions définies à l'article L. 321-1-1 encourrent également la peine complémentaire de confiscation du véhicule qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction.

« Art. L. 321-6. — Les personnes morales coupables des contraventions définies à l'article L. 321-1-1 encourrent également la peine complémentaire mentionnée au 5° de l'article 131-16 du code pénal.

ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF

Code pénal	38
<i>Art. 131-16, 132-11, 132-15</i>	
Code de la route	39
<i>Art. L. 325-1, L. 325-1-1, L. 325-2, L. 325-3, L. 325-3-1, L. 325-4, L. 325-5, L. 325-6, L. 325-7, L. 325-8, L. 325-9, L. 330-1, L. 330-2,</i>	

Code pénal

Art. 131-16

Le règlement qui réprime une contravention peut prévoir, lorsque le coupable est une personne physique, une ou plusieurs des peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle sauf si le règlement exclut expressément cette limitation ;

2° L'interdiction de détenir ou de porter, pour une durée de trois ans au plus, une arme soumise à autorisation ;

3° La confiscation d'une ou de plusieurs armes dont le condamné est propriétaire ou dont il a la libre disposition ;

4° Le retrait du permis de chasser, avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;

5° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit ;

6° 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 trois ans au plus ;

7° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

8° L'obligation d'accomplir, le cas échéant à ses frais, un stage de citoyenneté ;

9° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de responsabilité parentale, selon les modalités fixées à l'article 131-35-1 ;

10° La confiscation de l'animal ayant été utilisé pour commettre l'infraction ou à l'encontre duquel l'infraction a été commise ;

11° L'interdiction, pour une durée de trois au plus, de détenir un animal.

Art. 132-11

Dans les cas où le règlement le prévoit, lorsqu'une personne physique, déjà condamnée définitivement pour une contravention de la 5e classe, commet, dans le délai d'un an à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine,

la même contravention, le maximum de la peine d'amende encourue est porté à 3000 euros.

Dans les cas où la loi prévoit que la récidive d'une contravention de la cinquième classe constitue un délit, la récidive est constituée si les faits sont commis dans le délai de trois ans à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine.

Art. 132-15

Dans les cas où le règlement le prévoit, lorsqu'une personne morale, déjà condamnée définitivement pour une contravention de la cinquième classe, engage sa responsabilité pénale, dans le délai d'un an à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine, par la même contravention, le taux maximum de l'amende applicable est égal à dix fois celui qui est prévu par le règlement qui réprime cette contravention en ce qui concerne les personnes physiques.

Code de la route

Art. 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, 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.

Art. 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.

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.

Art. L. 325-2

Pour l'application des articles L. 325-1 et L. 325-1-1 et sur prescription de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, les fonctionnaires de police en tenue et les militaires de la gendarmerie habilités à constater par procès-verbaux les contraventions à la police de la circulation routière peuvent, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manoeuvrer ou faire manoeuvrer tous appareils. Ils peuvent conduire le véhicule ou le faire conduire, en leur présence, vers le lieu de mise en fourrière en utilisant, le cas échéant, les moyens autonomes de propulsion dont le véhicule est muni.

La mise en fourrière peut également être prescrite par l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou qui occupe ces fonctions, territorialement compétent. Pour l'application de cette disposition et sur prescription de l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou qui occupe ces fonctions, les agents de police municipale habilités à constater par procès-verbal les contraventions à la police de la circulation routière peuvent, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manoeuvrer ou faire manoeuvrer tous appareils. Ils peuvent conduire le véhicule ou le faire conduire, en leur présence, vers le lieu de mise en fourrière en utilisant, le cas échéant, les moyens autonomes de propulsion dont le véhicule est muni.

Dans les cas prévus aux alinéas précédents, l'assureur du propriétaire du véhicule est tenu de garantir dans les limites du contrat la réparation du dommage causé au tiers, sauf recours, s'il y a lieu, contre la collectivité publique qui, par son fait, a causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur et sans qu'une majoration de prime puisse en résulter pour le propriétaire. Il est statué sur ce recours ainsi que sur toute action en responsabilité en cas de non-assurance du véhicule dans les conditions prévues par l'article 1er de la loi n° 57-1424 du 31

décembre 1957 attribuant aux tribunaux judiciaires compétence pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigées contre une personne morale de droit public.

Art. L. 325-3

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des articles L. 325-1 à L. 325-2.

Il détermine notamment les clauses devant obligatoirement figurer dans le contrat type susceptible d'être passé entre les collectivités publiques intéressées et les entreprises aptes à effectuer la démolition des véhicules à moteur.

Art. L. 325-3-1

I. - Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule, de faire obstacle à l'immobilisation de celui-ci ou à un ordre d'envoi en fourrière est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende.

II. - Toute personne physique coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

2° 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 ;

3° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

III. - Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

Art. L. 325-4

L'absence à bord du véhicule du document prévu par l'article 26 de la loi n° 95-96 du 1er février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial ou, pour les transports qui ne sont pas soumis aux dispositions de cet article, de la lettre de voiture prévue par la convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route, dûment rempli et signé par le remettant ou son représentant, entraîne l'immobilisation immédiate du véhicule ou de l'ensemble routier et de son chargement, prévue à l'article L. 325-1 dans les cas suivants :

1° Soit le dépassement de plus de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les voies ouvertes à la circulation publique ou de la vitesse maximale autorisée par construction pour son véhicule ;

2° Soit le dépassement de plus de 20 % de la durée maximale de conduite journalière ;

3° Soit la réduction à moins de six heures de la durée de repos journalier.

Art. L. 325-5

En cas de délit ou de contravention concernant les conditions de travail dans les transports routiers, constaté sur le territoire national, le dépassement des temps de conduite et la réduction du temps de repos sont calculés, pour la période de temps considérée, en incluant les périodes de temps de conduite et de repos effectuées à l'étranger.

Art. L. 325-6

Les véhicules dont l'état ne permet pas la circulation dans les conditions normales de sécurité ou qui ne sont plus conformes à leur réception ne peuvent être retirés de la fourrière que par des réparateurs chargés par les propriétaires d'effectuer les travaux reconnus indispensables à leur remise en état ou en conformité.

Ils ne peuvent ensuite être restitués à leurs propriétaires qu'après vérification de la bonne exécution des travaux.

En cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert est désigné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. S'il constate que le véhicule n'est pas en état de circuler dans des conditions normales de sécurité ou qu'il nécessite une mise en conformité à la réception, il détermine les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire.

Art. L. 325-7

Sont réputés abandonnés les véhicules laissés en fourrière à l'expiration d'un délai de trente jours à compter de la mise en demeure faite au propriétaire d'avoir à retirer son véhicule.

La notification est valablement faite à l'adresse indiquée au fichier national des immatriculations. Dans le cas où le véhicule fait l'objet d'un gage régulièrement inscrit, cette notification est également faite au créancier gagiste.

Si le propriétaire ne peut être identifié, le délai précité court du jour où cette impossibilité a été constatée.

Le délai prévu au premier alinéa est réduit à dix jours en ce qui concerne les véhicules qu'un expert désigné par l'administration aura estimés d'une valeur

marchande inférieure à un montant fixé par arrêté interministériel et déclarés hors d'état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

Les véhicules visés à l'alinéa précédent sont, à l'expiration du délai de dix jours, livrés à la destruction.

Art. L. 325-8

I. - L'autorité dont relève la fourrière remet au service chargé du domaine les véhicules gardés en fourrière dont elle a constaté l'abandon à l'issue du délai prévu au premier alinéa de l'article L. 325-7 en vue de leur mise en vente. Ceux d'entre eux que le service chargé du domaine estime invendables et ceux qui ont fait l'objet d'une tentative de vente infructueuse sont livrés, sans délai, par l'autorité dont relève la fourrière, à la destruction.

II. - La propriété d'un véhicule abandonné en fourrière est transférée, selon le cas, soit au jour de son aliénation par le service chargé du domaine, soit à celui de sa remise à la personne chargée de la destruction.

Art. L. 325-9

Les frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise et de vente ou de destruction du véhicule sont à la charge du propriétaire.

Le produit de la vente, sous déduction des frais énumérés à l'alinéa précédent, est tenu à la disposition du propriétaire ou de ses ayants droit ou, le cas échéant, du créancier gagiste pouvant justifier de ses droits, pendant un délai de deux ans. A l'expiration de ce délai, ce produit est acquis à l'Etat.

Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant des frais visés ci-dessus, le propriétaire ou ses ayants droit restent débiteurs de la différence. Celle-ci est recouvrée dans les conditions fixées par décret.

Le montant des redevances pour frais de fourrière est fixé par arrêté et tient compte des difficultés de mise en oeuvre des opérations d'enlèvement et de garde liées à l'importance des communes dans lesquelles ces opérations sont effectuées et à l'existence des problèmes de circulation et de stationnement que connaissent ces communes.

Art. L. 330-1

Il est procédé, dans les services de l'Etat et sous l'autorité et le contrôle du ministre de l'intérieur, à l'enregistrement de toutes informations concernant les pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules ou affectant la disponibilité de ceux-ci.

Ces informations peuvent faire l'objet de traitements automatisés, soumis aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Art. L. 330-2

I. - Ces informations, à l'exception de celles relatives aux gages constitués sur les véhicules à moteur et aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation, sont communiquées sur leur demande :

1° A la personne physique ou morale titulaire des pièces administratives, à son avocat ou à son mandataire ;

2° Aux autorités judiciaires ;

3° Aux officiers ou agents de police judiciaire, dans l'exercice des missions définies à l'article 14 du code de procédure pénale ;

4° Aux militaires de la gendarmerie ou aux fonctionnaires de la police nationale habilités à effectuer des contrôles routiers en application des dispositions du présent code ;

4° bis Aux agents de police judiciaire adjoints et aux gardes champêtres, aux seules fins d'identifier les auteurs des infractions au présent code qu'ils sont habilités à constater ;

5° Aux fonctionnaires habilités à constater des infractions au présent code, aux seules fins d'identifier les auteurs de ces infractions ;

6° Aux préfets, pour l'exercice de leurs compétences en matière de circulation des véhicules ;

7° Aux services du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense, du ministre chargé de l'industrie et du ministre chargé des transports pour l'exercice de leurs compétences ;

8° Aux entreprises d'assurances garantissant les dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule à moteur, ainsi que ses remorques, est impliqué et aux organismes assimilés à ces entreprises dès lors que ces informations ont pour seul but d'identifier les biens et les personnes impliqués dans un accident de la circulation à condition qu'au moins un des véhicules soit assuré par le demandeur ou que ce dernier ait en charge l'indemnisation d'une des victimes ;

9° Aux autorités étrangères avec lesquelles existe un accord d'échange d'informations relatives à l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation ;

10° Aux services compétents en matière d'immatriculation des Etats membres de l'Union européenne et aux autres Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen, dans le cadre des dispositions prévoyant un échange d'informations relatives à l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre de ces Etats, ou au titre de la répression de la criminalité visant les véhicules et ayant des incidences transfrontalières.

II. - Les entreprises d'assurances doivent fournir à l'appui de leur demande tous éléments utiles permettant de vérifier la réalité du sinistre.

ANNEXE

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Secrétariat d'Etat chargé de l'industrie et de la consommation

- **Mme Alima MARIE et M. Raphaël DELRAY**, conseillers au cabinet de M. Luc CHATEL, secrétaire d'Etat chargé de l'industrie et de la consommation, porte-parole du Gouvernement

Délégation interministérielle à la sécurité routière

- **Mme Cécile PETIT**, déléguée interministérielle ;
- **M. Bernard GAUVIN**, sous-directeur de la réglementation technique des véhicules ;

Circulation et sécurité routière à la DLPAJ du ministère de l'intérieur

- **Mme Anne LEBRUN**, sous-directrice adjointe ;
- **M. Philippe MARCASSUS**, collaborateur ;

Commission de sécurité des consommateurs

- **M. Jean-Philippe CICUREL**, secrétaire général ;
- **Mme Muriel GRISOT**, conseillère ;

Fédération française de motocyclisme

- **M. Jean-Pierre MOUGIN**, président ;
- **M. Daniel BOLLE**, vice-président ;
- **M. Daniel BARTHÉLÉMY**, directeur technique national, directeur général