

**UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE**

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**LA PRÉSUMPTION DE RESPONSABILITÉ
DU TITULAIRE DU CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**



**MÉMOIRE POUR L'OBTENTION DU MASTER 2
DROIT DES TRANSPORTS TERRESTRES**

PAR

POEHERE VIAUX

**SOUS LA DIRECTION DE M. LE PROFESSEUR CYRIL BLOCH
ANNÉE UNIVERSITAIRE 2013-2014**

**UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS**

**LA PRÉSUMPTION DE RESPONSABILITÉ DU
TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION**



**MÉMOIRE POUR L'OBTENTION DU MASTER 2
DROIT DES TRANSPORTS TERRESTRES**

PAR

POEHERE VIAUX

**SOUS LA DIRECTION DE M. LE PROFESSEUR CYRIL BLOCH
ANNÉE UNIVERSITAIRE 2013-2014**

À ma famille,

TABLES DES ABRÉVIATIONS ET SIGLES UTILISÉS

CAA	Cour administrative d'appel
Cass. 1 ^{ère} , 2 ^{ème} , 3 ^{ème} civ.	Première, Deuxième, Troisième chambre de la Cour de cassation
Cass. Crim	Chambre criminelle de la Cour de cassation
Cass. Mixte	Chambres de la Cour de cassation réunies en chambre mixte
CE	Conseil d'État
CEDH	Convention européenne des droits de l'homme
CIP	Certificat d'immatriculation provisoire
CJUE	Cour de Justice de l'Union Européenne
Cour EDH	Cour européenne de sauvegarde des droits de l'Homme
CSA	Contrôle-sanction-automatique
DDHC	Déclaration des droits de l'homme et du citoyen
N°	Numéro
SIV	Système d'Immatriculation des Véhicules

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
<u>PARTIE 1 : LE SYSTÈME D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES ET LE DOCUMENT INHÉRENT À CE SYSTÈME : LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION</u>	18
TITRE 1 - ÉTUDE DÉTAILLÉE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	19
CHAPITRE 1 - NOTION ET NATURE JURIDIQUE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	19
CHAPITRE 2 - L'ÉVOLUTION DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION DANS LE TEMPS	23
CHAPITRE 3 - NOMENCLATURE DES CHAMPS DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION ACTUEL	29
CHAPITRE 4 - CONDITION DE DÉLIVRANCE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	33
TITRE 2 - ÉTUDE DU SYSTÈME D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES	35
CHAPITRE 1 - RÉTROSPECTIVE SUR L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES EN FRANCE	35
CHAPITRE 2 - LE SYSTÈME D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES DÉTAILLÉ	46
CHAPITRE 3 - COMPARAISON DU SYSTÈME D'IMMATRICULATION FRANÇAIS AUX AUTRES SYSTÈMES EUROPÉENS	49
<u>PARTIE 2 : L'INSTAURATION DE LA PRÉSOMPTION DE RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION</u>	54
TITRE 1 - PRÉMISSSE DE LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION : LA LOI GAYSSOT	55
CHAPITRE 1 - EXISTENCE ET APPORTS DE LA LOI GAYSSOT EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE	55
CHAPITRE 2 - L'ANOMALIE DU TEXTE DU CODE DE LA ROUTE	62
CHAPITRE 3 - UNE IMPOSTURE JURIDIQUE : LA CONFUSION ENTRE LE PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE ET LE TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	70
TITRE 2 - LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	76
CHAPITRE 1 - INSTAURATION DE LA RESPONSABILITÉ DITE PÉCUNIAIRE À LA CHARGE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	77
CHAPITRE 2 - LA REMISE EN CAUSE DES PRINCIPES DE VALEUR CONSTITUTIONNELLE	99
CHAPITRE 3 - TENTATIVE DE JUSTIFICATION DE LA PRÉSOMPTION DE RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE	104
CHAPITRE 4 - APPORT DE LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION AU SYSTÈME CONTRÔLE SANCTION AUTOMATIQUE	114
CHAPITRE 5 - LES PROBLÈMES DÉCOULANT DE LA PRÉSOMPTION DE RESPONSABILITÉ DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	116
CHAPITRE 6 - LA RESPONSABILITÉ DU DÉTENTEUR D'UN VÉHICULE EN SUISSE - COMPARAISON AVEC LE SYSTÈME FRANÇAIS DE LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE	118
CONCLUSION	126
WEBOGRAPHIE/ BIBLIOGRAPHIE	128
ANNEXES	129
TABLE DES MATIÈRES	142

« L'obéissance à la loi qu'on s'est prescrite est liberté. »

Jean-Jacques Rousseau

« Les contrôles, comme les sanctions, ne préviennent rien du tout, parce que la sanction n'est pas à même de faire comprendre que c'est le comportement la cause de l'insécurité. »

Juge français

INTRODUCTION

Alors que la carte grise, désormais appelée certificat d'immatriculation, est devenue européenne depuis 1999 et se plie aux exigences de Bruxelles, le système de présomption de responsabilité pécuniaire, qui pèse sur le titulaire de ce document, relève encore d'un système purement français. Ce système souffre de lacune évidente mais est sévèrement défendu par le législateur qui justifie sa position par les violences routières toujours plus meurtrières.

Le transport routier, aussi bien de marchandises que de voyageurs, est également concerné par cette législation de la circulation routière. Et encore plus par le certificat d'immatriculation, document obligatoire pour que le poids lourd, le car ou le taxi, puisse circuler sur la voie publique. En effet, afin d'exercer l'activité en toute légalité, des documents administratifs sont obligatoires et le certificat d'immatriculation, bien que peu évoqué en la matière, en fait partie.

Une autre particularité attire l'attention. Celle de la loi Gayssot très connue dans le transport routier car créatrice du système de l'action directe en garantie de paiement. Un certain nombre de loi porte l'appellation Gayssot, car prise sous le mandat de ce ministre des transports. Cette action directe en garantie de paiement appelée « la Gayssot » en droit des transports routiers trouve son pendant en droit de la circulation routière. La loi Gayssot n°99-505 du 18 juin 1999, portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs, est fondamentale car c'est elle qui vient étendre le principe de la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation instauré en 1972 à la seule infraction liée au stationnement.

Plus qu'une simple extension, cette loi Gayssot est venu créer un nouvel article du Code de la route instaurant alors une redevabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation, et non plus une simple responsabilité pécuniaire. Or fondamentalement entre la responsabilité pécuniaire, initialement prévue, et la redevabilité pécuniaire nouvelle élaborée peu de différence s'opère mais des difficultés d'ordre textuel apparaissent.

L'immatriculation des véhicules étant un tout indivisible, tous les véhicules terrestres à moteur doivent faire l'objet d'une immatriculation afin de pouvoir régulièrement circuler sur la voie publique : voitures particulières, 2 roues et scooters (y compris les moins de 50 cm³), motos, quads, cyclomoteurs, tricycles, quadricycles, camping-cars, camionnettes, tracteurs et autres engins agricoles), ainsi que les remorques dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 500 kg (y compris les remorques agricoles).

Les mesures de contrôle automatique sont nettement plus dissuasives que les contrôles humains car ces derniers sont plus rares, plus improbables et plus aléatoires. La réglementation de la circulation routière est par essence répressive et explique sa singularité. Une forte progression à l'aspect répressif des textes est apparente comme le montre la sévérité croissante des amendes, l'introduction de nouvelles peines et surtout la succession des lois de plus en plus répressives en matière de conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Le titulaire du certificat d'immatriculation n'échappe pas à cette répression et est même expressément visé par ces textes.

Une interview récente d'un avocat spécialiste¹ du droit de la circulation routière est particulièrement évocatrice du contexte actuel de ce droit et de toute la problématique qui pèse sur la présomption de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation :

« Tout est de plus en plus automatisé dans le domaine de la circulation routière. Depuis quelques années on assiste à la multiplication des radars automatiques, des sanctions automatiques. Le droit des automobilistes est un droit qui déroge à tous les grands principes du droit général en France. À titre d'exemple : l'obligation de payer une consignation pour accéder au juge ; la possibilité d'être jugé en son absence parfois ; le procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire c'est à dire qu'on est présumé responsable, donc en faute, dès qu'un agent a verbalisé l'infraction ; on voit très bien que c'est une jungle des textes de la réglementation. Mais le système automatisé a quand même une faille importante. Dès lors que la machine ne verbalise pas l'automobiliste en tant que tel mais le véhicule de l'automobiliste, c'est à dire que c'est le véhicule qui est identifié et non pas l'auteur de l'infraction, on peut donc contester de bonne ou de mauvaise foi l'ensemble de ces procès-verbaux de radar automatique. Et l'automobiliste qui se contente de dire qu'il n'était au volant au moment de l'infraction sera péuniairement responsable c'est à dire qu'il paiera l'amende mais il ne perdra pas de point s'il suit une procédure bien précise. Cette faille n'est que l'application de la loi et la conséquence logique d'une politique qui cherche non pas à identifier l'auteur de l'infraction mais un véhicule. Et ce n'est pas parce que votre véhicule est aujourd'hui à votre nom qu'il ne peut pas circuler par l'intermédiaire d'un autre conducteur. Donc de bonne foi, on peut dire qu'on était pas le conducteur effectif du véhicule mais qu'on l'avait prêté à un tiers. Et comme on ne pourra pas rapporter la preuve que vous étiez le conducteur du véhicule au moment de la réalisation de l'infraction, vous ne serez jamais pénalement responsable. Ainsi en indiquant que vous n'êtes pas le conducteur, il n'y a jamais de perte de point. Une simple responsabilité péuniaire pèse sur le titulaire du certificat d'immatriculation, autrement dit une redevabilité péuniaire. Lorsque le dispositif est intransigeant ; l'automobiliste a aussi le droit de manier le droit pour s'en sortir. »

Un tiers des infractions constatées au Code de la route n'étaient pas poursuivies à cause du défaut d'identification du conducteur du véhicule. Face à cette situation le législateur fut tenu de trouver des solutions. La loi Gayssot sur la sécurité routière puis la Loi sur la violence routière vinrent renforcer la responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation considéré, à tort comme étant le propriétaire du véhicule. C'est ainsi qu'une toute nouvelle politique basée sur le principe erroné du « propriétaire-payeur » s'est développée et est actuellement en vigueur malgré ses imperfections. Partant du postulat que le titulaire du certificat d'immatriculation est le propriétaire du véhicule, les autorités publiques ont développé un système de répression consistant à faire reposer sur le propriétaire du véhicule une responsabilité péuniaire. Autrement dit ce dernier est tenu au paiement des amendes encourues pour certaines infractions au Code de la route relatives à la circulation du véhicule ou à son stationnement. Ces dispositions, qui en réalité visent expressément le titulaire du certificat d'immatriculation et non pas en définitive le propriétaire du véhicule, concernent bon nombre d'usagers de la route, depuis les motards, automobiles, jusqu'aux entreprises de transport et leurs chauffeurs.

¹ Interview de Me JOSSEAUME sur France bleu de juillet 2014 : <http://www.francebleu.fr/societe/les-experts/expert-233>

Le transporteur routier doit également tenir compte de la législation en matière routière. Sujet pourtant peu évoqué lors des cours de transports routiers, le droit de la circulation routière est si particulier qu'il mérite qu'on s'y arrête en étudiant cette responsabilité atypique du titulaire du certificat d'immatriculation. L'existence de ce document, nécessaire pour la mise en circulation de n'importe quel véhicule sur la voie publique, justifie que l'on s'attarde sur la responsabilité de celui qui en est titulaire, dans le cadre de ce master en droit des transports routiers. Les dispositions étant alors les mêmes que ce soit pour les poids lourds que pour les automobiles. Des particularités en fonction des véhicules existent mais en matière de responsabilité pécuniaire du titulaire, aucune distinction entre le type de véhicule n'est réalisée.

Le certificat d'immatriculation est alors du même type quelque soit le véhicule qu'il concerne. Carte d'identité du véhicule, ce document est obligatoire et matérialise l'autorisation qui est faite à ce véhicule de pouvoir circuler sur la voie publique. Il constitue donc un titre de police et non pas un titre de propriété comme beaucoup aime à le penser. La Cour de cassation a d'ailleurs été amenée à plusieurs reprises à rappeler cet état de fait. Créé officiellement en 1899, il est devenu européen en 2004 dans l'objectif d'uniformiser l'ensemble des certificats d'immatriculation de tous les États membres de l'Union et ainsi de faciliter les contrôles dans ces différents pays.

L'administration française part du postulat que seul le propriétaire peut faire immatriculer son véhicule. C'est sur cet axiome que le titulaire est présumé être le propriétaire du véhicule. C'est alors sur cette considération, que s'est développées toutes les réflexions sur la responsabilité du propriétaire du véhicule, et donc par assimilation la responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation. Chose stupéfiante, lisible notamment dans le texte de la loi Gayssot du 18 juin 1999, est l'intitulé du chapitre dans lequel a été inséré l'article sur la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Cet article figure dans le chapitre sur la responsabilité du propriétaire du véhicule. Il est alors évident que pour l'administration le propriétaire du véhicule est forcément le titulaire de la carte grise. Or dans certaine situation ce raccourci administratif ne correspond pas à la réalité.

Alors que jusqu'à récemment, la facture d'achat du véhicule et l'acte de cession, étaient considérés comme les titres représentant la propriété du véhicule, un récent arrêt de la Cour de cassation de 2012 est venu ébranler ces affirmations. Cet arrêt indique qu'en tant que bien meuble, le véhicule ne peut avoir de titre de propriété écrit. C'est alors le principe de l'article 2276 du Code civil qui s'applique et qui prévoit : « *en fait de meuble, la possession vaut titre* ». Cet arrêt de 2012 constitue alors un revirement de jurisprudence dans la matière. De ce fait c'est le détenteur du véhicule qui est considéré comme étant le propriétaire du véhicule jusqu'à preuve du contraire. Le seul titre de propriété d'un meuble étant la possession paisible, publique et non équivoque. On retient alors de cet arrêt que ce sont les témoignages et la détention de notoriété publique qui constituent une présomption de propriété dans le cas des véhicules.

Par l'étude de l'histoire du système d'immatriculation en France, on s'aperçoit que les véhicules sont apparus comme des engins « diaboliques » dangereux pour la vie humaine. Ne maîtrisant pas cette nouvelle technologie de nombreux accidents eurent lieu obligeant les pouvoirs publics à réagir afin de limiter les pertes humaines. C'est ainsi qu'en parallèle du développement et de la performance technique toujours plus accrues des véhicules que s'est également développée une législation toujours plus répressive en la matière. L'utilisation de véhicule est donc perçue négativement par les autorités publiques et la déclaration du président

Jacques Chirac en 2002 n'a fait qu'accélérer le processus du contrôle sanction automatique dont aujourd'hui les politiques se félicitent.

L'instauration de ce système, dont la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation en est le cœur, a permis selon eux une baisse du taux de mortalité sur les routes. Or faire uniquement reposer ce succès sur l'instauration de ce contrôle automatique n'est pas totalement juste. En réalité c'est la combinaison de plusieurs éléments qui permettent de faire baisser ce taux. En parallèle d'une répression toujours plus active, les véhicules sont désormais plus performants et sécuritaires. Les secours, quant à eux, gagnent en rapidité d'actions et d'interventions. C'est donc un ensemble qui aboutit à un résultat encourageant mais le taux zéro n'existant pas, il y a aura toujours des victimes sur les routes malgré toutes les mesures mises en place. À force d'opprimer les conducteurs, ou titulaires à défaut, un sentiment d'injustice est grandissant et des tentatives, parfois pas toujours légales, sont recherchées afin de se dégager de ce système devenu presque « abusivement » répressif mais légitimé par une impérieuse nécessité de sauvegarde de la vie humaine.

D'ailleurs des rumeurs apparaissent dont certaines considèrent que ce système de contrôle automatique n'a pas été fait pour assurer une meilleure sécurité des personnes circulant sur la voie publique mais plutôt pour faire « rentrer de l'argent ». Or face à ces déclarations tendancieuses, d'autres viennent s'y opposer arguant que l'utilisation des radars finiraient par revenir plus cher que ce qu'ils ne rapportent à l'État. La sécurité serait, dès lors, belle et bien la motivation première et unique de ce système.

Quoi qu'il en soit, la sécurité routière est désormais renforcée et fait l'objet d'une attention toute particulière des pouvoirs publics. Les législations en la matière évoluent très vite et l'Europe prend de plus en plus le pas sur cette question. L'instauration du certificat d'immatriculation européen est la première étape de Bruxelles dans l'objectif de la mise en place d'un véritable Code de la route européen. L'entrée en vigueur de la Directive européenne 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière est une deuxième illustration de la volonté de Bruxelles. Or cette directive qui m'était en place « l'euro-prune » a fait l'objet d'une annulation par la Cour de Justice de l'Union Européenne, elle même. Il a été considéré que la directive avait été adoptée sur une base juridique erronée. Malgré l'annulation, les effets de la directive sont maintenus pendant un an, temps accordé dans le but de préserver la sécurité juridique et permettant à l'Union d'adopter une nouvelle directive fondée véritablement sur la sécurité des transports.

Actuellement chaque État membre dispose de son propre Code de la route et les usagers de la route doivent donc respecter les règles routières du pays dans lequel ils circulent. Mais l'Europe prend progressivement le pas sur les réglementations nationales en gardant cette ligne directrice d'harmoniser l'espace européen.

En France, c'est donc sur le titulaire du certificat d'immatriculation que tout repose lorsque le conducteur, ayant commis l'infraction, n'est pas identifiable. Cette impossibilité d'identifier l'auteur de l'infraction a obligé le législateur à trouver une solution à cette situation bien trop souvent rencontrée. C'est ainsi que, suivant le principe de la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation instaurée par la loi de 1972, le législateur a entendu, dans un premier temps, élargir ce principe pour en définitive créer un nouvel article au Code de

la route et établir une véritable redevabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation pour certaines infractions.

Cette nouveauté législative qui fut introduite par la loi Gayssot du 18 juin 1999 met en place un système qui permet l'automatisation de la sanction et traite les sujets de manière automatique sans distinction des situations particulières. Cette généralisation est une des faiblesses de ce système. Des failles juridiques en découlent et la volonté du législateur à être toujours plus répressif amène à réfléchir sur le fondement juridique de cette responsabilité. C'est alors le constat évident de l'amalgame entre le propriétaire et le titulaire qui en ressort. En plus d'une incompréhension face à l'écriture même des deux articles appliquant cette responsabilité pécuniaire : L.121-2 et L. 121-3 du Code de la route.

En effet à la lecture de ces deux articles, on s'aperçoit que la rédaction varie alors qu'ils établissent tous deux la même responsabilité pécuniaire mais pour des infractions différentes. Alors que l'un parle clairement de responsabilité l'autre préfère parler de redevabilité. Cette différence de terme sous-entend-elle une différence de régime ? Certaines anomalies apparaissent alors.

Encore plus que dès l'instauration de cette responsabilité étendue en 1999, de vives critiques s'y opposaient. Notamment celle de l'atteinte à la présomption d'innocence, grand principe du droit pénal mais aussi une atteinte évidente à la personnalité des peines avec ce système d'automatisme. Or le Conseil Constitutionnel dans sa décision du 16 juin 1999 a pourtant validé cette présomption de responsabilité pécuniaire. Néanmoins depuis les nouvelles modifications de ces deux articles du Code de la route, aucune nouvelle question n'a été déférée auprès du Conseil. Les questions prioritaires de constitutionnalité, en matière routière, aboutissent très peu, faisant face à la réticence de la Cour de cassation.

Cette responsabilité pécuniaire est donc avant tout une présomption et ne repose, donc, que sur des indices permettant d'établir la vérité. Il a été décidé que cette présomption ne portait en rien atteinte à la présomption d'innocence alors qu'elle vient clairement reconnaître une personne comme étant coupable jusqu'à preuve du contraire. La charge de la preuve est ici renversée mais admise car constitutive d'une présomption simple avec le respect des droits de la défense.

L'objet de ce mémoire est d'amener son lecteur à réfléchir sur un système rencontré au quotidien et pouvant cibler tout un chacun mais qui s'avère juridiquement imparfait. Or cette imperfection juridique passe, aux yeux de la plupart, inaperçue tant les autorités publiques tirent profit de confusions et d'astuces terminologiques pour pallier aux difficultés rencontrées. Le droit de la circulation routière, par essence répressive, se construit chaque jour, et peut être la source de véritable injustice justifiée par des raisons impérieuses de sauvegarde de la vie humaine. Aussi se pose la question de savoir pourquoi les autorités publiques maintiennent un tel système qui semble pourtant – et il s'agit de le démontrer – reposer sur un fondement juridiquement imparfait.

Avant de procéder à l'étude approfondie de la responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation, il paraissait opportun de joindre, dès cette introduction, un article de doctrine, tiré de la revue *Jurisprudence automobile*, permettant alors de mieux cerner toute la problématique actuelle de cette responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Il parut évident d'étudier en premier lieu ce document obligatoire et le

système d'immatriculation des véhicules en lui même (Parti 1) avant d'exposer ce régime dérogatoire de la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation (Partie 2).

RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE

Si le contrevenant existe, qu'il soit dénoncé... mais efficacement !

Par un arrêt du 7 décembre 2011, la Cour de cassation censure la décision du juge du fond d'avoir renvoyé le prévenu des fins de la poursuite au seul motif qu'il s'était contenté de dénoncer un tiers conducteur par de simples allégations.



Rémy Josseaume,
avocat à la cour,
docteur en droit pénal,
président
de l'Automobile-club
des avocats



Jean Charles Teissedre,
avocat à la cour,
administrateur
de l'Automobile-club
des avocats

Depuis l'ordonnance du 15 décembre 1958 (décret du 5 décembre 1958, *JO* du 16 décembre 1958), le droit de la circulation routière a instauré, aux termes des dispositions de l'article L. 121-1 du code de la route, le principe d'une présomption de responsabilité du titulaire de la carte grise. Si le code de la route intègre le principe de la responsabilité de la faute personnelle du conducteur commise à l'occasion de la conduite d'un véhicule, il précise déjà à cette époque que lorsque le conducteur a agi en qualité de

représenté, le paiement des amendes de police pourra, en totalité ou en partie, être à la charge du commettant (la loi n° 85-1407 du 30 décembre 1985, *JO* du 31 décembre 1985, modifié par l'article 120-VIII de la loi 93-2 du 4 janvier 1993, *JO* du 5 janvier 1993, a subordonné l'application de ce principe à l'intervention de l'employeur par voie de citation en justice).

Depuis, l'employeur est responsable du fait de son préposé dès lors qu'il a un lien causal avec l'infraction constatée. En matière de transport routier, la jurisprudence retient la responsabilité

du dirigeant d'entreprise en raison d'une présomption de « faute positive personnelle », dès lors que ses instructions entraînent la commission de l'infraction, notamment en raison de la durée de l'itinéraire imposée qui ne tient pas compte des temps de repos ou des limitations de vitesses (CA Paris, 3 avril 1992, *Leclercq*; CA Angers, 15 mars 1994, *Bull. transp.* 1994, p. 912) ou d'une faute d'abstention qui découle d'une négligence de sa part (CA Aix-en-Provence, 19 décembre 1994, *Gayte*; CA Paris, 13 juin 1994, *BTL* 1994, p. 653). On considère alors que le chef d'entreprise « n'a pas pris les dispositions nécessaires en vue d'assurer le respect de la réglementation, comme le lui commandent l'article 15 du règlement n° 3820/85 CEE du 20 décembre 1985 et l'article 3 bis de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 ».

Dans ce cas de figure, pour s'exonérer de sa responsabilité pénale, le dirigeant doit prouver simultanément qu'il a informé les salariés du contenu de la réglementation et leur a donné instruction de la respecter. L'employeur peut « s'acquitter de

cette obligation par les moyens de communication usuels en matière de droit du travail: affichage, remise du règlement communautaire, article du contrat de travail, émargement de notes de service », réglementation reprise dans l'annexe du règlement intérieur destinée aux chauffeurs de poids lourds et portée à la connaissance des intéressés (TGI Le Havre, 1^{er} octobre 2001, *Navarro*, *Bull. transp.* 2002, p. 188). D'autre part, il doit « organiser le travail en conséquence » et s'assurer du « respect effectif de la réglementation » (Crim., 9 avril 1991, n° 90-81.508, *Bull. transp.* 1991, p. 444; CA Paris, 25 octobre 1995, *Hermes*). La jurisprudence est venue préciser que l'employeur n'était tenu responsable de son préposé que civilement et non pénalement (Ch. réunies, 9 mars 1960, *Bull.* 1960 I n° 4, p. 3; CA Paris, 1^{er} juillet 1974, *Gaz. Pal.*, 74-II-810; Ass. plén., 10 juin 1977, *JPA* 1977, p. 338, *Bull. Ass. plén.* n° 3, p. 5, note Ch. Larroumet, D 1977 n° 32, p. 465; le commettant n'est pas responsable du dommage causé par le préposé qui utilise sans autorisation, à des fins personnelles, le véhicule à lui confié

pour l'exercice de ses fonctions. Dès lors, c'est à bon droit qu'une cour d'appel a refusé de mettre à la charge d'un employeur les conséquences d'un accident faisant un mort et quatre blessés provoqué par un de ses préposés alors que ce dernier utilisait une camionnette de livraison, mise à sa disposition pour les besoins de son service, pour faire une promenade en compagnie de cinq camarades; Crim., 15 septembre 1992, n° 91-86.600; *Bull. crim.* 1992 n° 282, p. 771. voir Garofalo L., « La responsabilité pénale du transporteur routier », mémoire de DESS, université d'Aix-Marseille-III, 2004), à moins que la raison des fautes lui soit directement imputable en raison de l'équipement (Crim., 22 janvier 1974, *JPA* 1975, p. 59) ou de l'état du matériel mis à la disposition de ses employés (Crim., 11 juin 1963, *Quot. jur.* 63 n° 118: mise en circulation d'un véhicule dont les feux de croisement étaient éblouissants; Crim., 8 mai 1964, D.64-562: véhicule dépourvu de feu stop et dont les pneumatiques étaient défectueux; Crim., 9 novembre 1998, n° 97-85.497, *JPA* 1998, p. 502: véhicule dépourvu de feuilles d'enregistrement).

L'instauration d'une présomption de responsabilité

Ce nouveau principe, exorbitant de droit commun qui, dérogeant au pilier séculaire de la responsabilité personnelle, a été légalement introduit par la loi du 3 janvier 1972 (*JO* du 5 janvier 1972) portant simplification en matière de contravention. Depuis et au titre des dispositions de l'article L. 121-2 du code de la route, le titulaire du certificat d'immatriculation demeure

présupposé pécuniairement responsable des infractions à la réglementation sur le stationnement commises à l'aide de son véhicule, pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue. Lorsque le certificat d'immatriculation du véhicule est établi au nom d'une personne morale, ces dispositions précisent que cette responsabilité pécuniaire incombe, sous les mêmes réserves, au représentant légal de cette personne morale. En effet, le principe posé par l'article L. 121-2 du code de la route implique la responsabilité pécuniaire solidaire des dirigeants ayant une vocation identique à représenter la société (Crim., 9 avril 1992, n° 91-80.672, *Bull. crim.*, n° 155: lorsque plusieurs dirigeants de droit ont vocation égale à représenter la personne morale – cogérants d'une société –, les juridictions peuvent, à juste titre, les condamner solidairement au paiement des amendes pour des stationnements irréguliers).

La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 (*JO* du 13 juin 2003) a étendu cette présomption de responsabilité pécuniaire aux infractions sur l'acquittement des péages.

Par cet ingénieux mécanisme juridique, exclu adroitement de la sphère pénale pour ne pas heurter le principe de la présomption d'innocence, le Ministère public est dispensé d'apporter la preuve de la responsabilité du contrevenant et, mieux encore, de son identité. Il ne se contente plus désormais que d'une simple lecture de la carte grise pour orienter ses poursuites. Ainsi, si la carte grise est inscrite aux noms de plusieurs personnes, elles sont toutes pécuniairement responsables de l'infraction (Crim., 3 septembre 1998, n° 97-86.192, *JPA* 1998, p. 498).

Devant cet arsenal accusatoire, le législateur a prévu des causes exonératoires. Pour échapper au paiement de l'amende, le titulaire de la carte grise doit démontrer un cas de force majeure justifiant la commission de l'infraction, ou identifier le contrevenant. En matière de circulation routière, l'évocation du cas de force majeure relève plus de l'habitude rédactionnelle du législateur que d'une prise en compte des circonstances réelles pouvant être subies par un contrevenant.

Le seul moyen sérieux offert au titulaire du certificat d'immatriculation pour s'exonérer de sa responsabilité est la pratique dénonciatrice (comme le souligne

l'infraction (Crim., 17 décembre 1990, n° 90-83.293, *Dr. pén.* 1991, comm., n° 145; Crim., 6 novembre 1991, n° 91-82.211, D. 1992, somm. 204; Crim., 9 avril 1992, n° 91-80.672, *Bull. crim.*, n° 155; Crim., 25 avril 1995, n° 94-83.270, *JPA* 1995, p. 289; Crim., 1^{er} février 2000, n° 99-84.764, *Bull. crim.* n° 51; Crim., 20 mars 2002, n° 01-85.719, *JPA* 2002, p. 255: cas d'une société loueuse professionnelle de véhicules ayant donné l'identité de ses clients utilisateurs des véhicules au moment des infractions), et au plus tard au moment de la réclamation (Crim., 23 octobre 1991, n° 91-80.671, *JCPG*. 1992, IV.424: toute révélation faite devant la juridiction est tardive, donc

Par cet ingénieux mécanisme juridique, exclu adroitement de la sphère pénale pour ne pas heurter le principe de la présomption d'innocence, le Ministère public est dispensé d'apporter la preuve de la responsabilité du contrevenant et, mieux encore, de son identité.

J. Remy, l'article L. 121-2 du code de la route impose une preuve positive comportant une quasi-obligation de délation, code de la route, L'Argus éd. 2007).

Il appartient à l'officier du Ministère public, dans l'exercice de son pouvoir de poursuite ou de classement, puis au juge saisi de la difficulté, d'apprécier subjectivement, pour chaque réclamation fondée sur ce dispositif juridique, la pertinence des informations fournies pour bénéficier de l'exonération (Crim., 29 mars 2000, n° 99-86.904, *JPA* 2000, p. 392). Cette dénonciation doit intervenir le jour de

irrecevable; Crim., 27 janvier 1993, n° 92-83.047. D. 1994 somm. 261; Crim., 29 mars 2000, n° 99-86.904, *JPA* 2000, p. 392). C'est également l'esprit de ces dispositions qui a inspiré l'extension de ce mécanisme aux infractions introduites par la loi « Gayssot » du 18 juin 1999 (*J.O.* 19 juin 1999).

Depuis, et toujours par dérogation au principe de la responsabilité personnelle, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses ■■■

maximales autorisées, sur le respect des distances de sécurité, sur l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules et sur les signalisations imposant l'arrêt. Rappelons qu'il ne s'agit pas d'une responsabilité pénale, mais strictement pécuniaire pour laquelle le titulaire de la carte grise n'encourt ni perte de point ni suspension de son permis de conduire.

Cette « monstruosité » juridique cesse lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation établit l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure, ou apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction, comme des clichés photographiques démontrant que le titulaire du certificat d'immatriculation n'a pas les traits physiques du conducteur au moment des faits, ou encore des attestations et témoignages, ou toute autre preuve écrite opportune (billets d'avion, etc.) démontrant qu'il ne pouvait pas se trouver sur les lieux de l'infraction.

Une disposition qui n'est pas anticonstitutionnelle

Le Conseil constitutionnel n'a pas relevé l'inconstitutionnalité de cette disposition, jugeant que s'il découle de l'article 9 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, « qu'en principe le législateur ne saurait instituer de présomption de culpabilité en matière répressive, à titre exceptionnel, de telles présomptions peuvent être établies, notamment en matière contraventionnelle, dès lors qu'elles ne revêtent pas de caractère irréfragable, qu'est assuré le respect des droits de la défense et que les faits induisent

Il ne s'agit pas d'une responsabilité pénale, mais d'une responsabilité strictement pécuniaire pour laquelle le titulaire de la carte grise n'encourt ni perte de point ni suspension de son permis de conduire.

raisonnablement la vraisemblance de l'imputabilité » (DC n°99-411, 16 juin 1999, *JO* du 19 juin 1999, p. 9018, cons. 21, Rec. p. 75).

Comme le souligne précisément le professeur Malabat (*Cahiers du Conseil constitutionnel* n°26), le Conseil admet donc par là même non pas une présomption de culpabilité, mais une présomption d'imputation, rattachant par principe le comportement reproché au titulaire du certificat d'immatriculation. Celle-ci n'est toutefois reconnue qu'à certaines conditions, dont la première est qu'elle repose sur des éléments la rendant vraisemblable, et la seconde, qu'elle puisse être renversée. Il s'agit d'une « présomption simple, qui repose sur une vraisemblance raisonnable d'imputabilité des faits incriminés » et le législateur doit « permettre à l'intéressé de renverser la présomption de faute ».

Depuis, et sous l'impulsion de la Cour de cassation (s'agissant des causes d'exonération pouvant être invoquées par le représentant légal d'une société, il convient de rappeler que, par des arrêts du 26 novembre 2008, la chambre criminelle a jugé qu'il se déduit de la combinaison des articles L. 121-2 et L. 121-3 du code de la route que le représentant légal d'une personne morale est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les contraventions à la réglementation sur les

vitesse maximale autorisées commises avec un véhicule immatriculé au nom de cette personne morale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un événement de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction (n°08-83.003, *Bull. crim.* 2008, n°240). Pour elle, les cas d'exonération de la responsabilité pécuniaire du représentant légal d'une société en cas d'excès de vitesse commis avec l'un des véhicules de la société étaient ceux prévus par l'article L. 121-2, alinéa 1, du code de la route (l'article L. 121-3, alinéa 3 disposant que les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 121-2 sont applicables dans les mêmes circonstances). Les dispositions de l'article L. 121-3 du code de la route ont évolué. Désormais, lorsque le certificat d'immatriculation du véhicule est établi au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa incombe, sous les réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2, au représentant légal de cette personne morale, lequel ne peut plus s'exonérer de toute responsabilité en prouvant qu'il n'était pas le conducteur de l'infraction.

En ce qui concerne la responsabilité pécuniaire du représentant légal d'une société, la Cour de cassation a affirmé par plusieurs arrêts que, lorsque le certificat d'immatriculation d'un

véhicule verbalisé pour excès de vitesse est établi au nom d'une personne morale, seul son représentant légal peut être déclaré redevable pécuniairement de l'amende et non la société elle-même (*Crim.*, 30 septembre 2009, n°09-80.178, *Bull. crim.* 2009, n°163; *Crim.*, 13 janvier 2010, n°09-82.964; *Crim.*, 14 avril 2010, n°09-87.113 et *Crim.*, 15 septembre 2010, n°10-80.534). Elle a jugé en outre, en faisant une stricte interprétation des dispositions des articles L. 121-2 et L. 121-3 du code de la route, qu'un salarié d'une entreprise, titulaire d'une délégation de pouvoir ne peut pas être déclaré redevable pécuniairement de l'amende encourue en cas d'excès de vitesse commis avec l'un des véhicules de la société. De même, lorsque le véhicule était loué à un tiers, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa incombe au locataire, sous les mêmes réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de la route. Enfin, plus récemment, la loi n°2011-1862 du 13 décembre 2011 (relative à la répartition des contentieux et à l'allègement de certaines procédures juridictionnelles) a modifié l'application de ces dispositions dans les cas où le véhicule a été cédé. La responsabilité pécuniaire incombe désormais, et dès la cession du véhicule, à son acquéreur.

L'arrêt du 7 décembre 2011 contribue à mieux cerner les pourtours du moyen de défense que constitue la délation lorsque celle-ci permet à la personne physique poursuivie d'établir qu'elle n'est pas l'auteur véritable de l'infraction au sens de l'article 121-3 du code de la route. Il convient désormais d'en apprécier l'exacte portée.

La dénonciation par obligation de résultat

En application des articles 529-10 et R. 49-14 du code de procédure pénale relatifs à la procédure d'amende forfaitaire, le formulaire de requête en exonération joint à l'avis de contravention permet au contrevenant de désigner le véritable conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

C'est la procédure qui fut vraisemblablement suivie dans l'espèce commentée, dans laquelle un automobiliste dont le véhicule n'avait pas été intercepté avait dénoncé une tierce personne pour échapper à sa responsabilité pécuniaire. La juridiction de proximité avait considéré que, dès lors que l'identité et l'adresse de la personne qu'il désignait comme étant le conducteur au moment des faits permettait l'identification du véritable conducteur dans la requête, les prescriptions de l'article L. 121-3 du code de la route étaient satisfaites et le prévenu devait être renvoyé des fins de la poursuite.

Il est vrai qu'un certain nombre d'arguments de droit plaident en faveur de cette décision. D'abord, la circulaire 2000.03 du 16 juin 2000 n'énonce-t-elle pas, dans le chapitre intitulé « Le titulaire conteste être le conducteur », que « lorsque les renseignements fournis par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule

sont insuffisants pour identifier l'auteur de l'infraction, le tribunal ne pourra ni prononcer une condamnation pénale ni même faire application de l'article L. 121-3, il convient de classer sans suite la procédure » ? Si, donc, la juridiction de proximité bordelaise a eu tort, elle a au moins eu le mérite d'appliquer la solution préconisée par l'Administration.

Ensuite, il s'agit essentiellement là d'une question de fait qui relève de l'appréciation souveraine des juges du fond. Ainsi, dans le passé, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé contre un jugement du tribunal de police de Paris qui avait déclaré recevables les réclamations d'une société de location de véhicules qui avait dénoncé les différentes sociétés locataires des véhicules en cause (Crim., 20 mars 2002, n° 01-85.719, D. 2002, IR173, *Bull. crim.* 2002, n° 69 p. 217).

Dans une affaire similaire, la Cour de cassation a accueilli la requête en exonération d'une société de location de véhicules qui, pour s'exonérer de sa responsabilité à la suite de la réception d'amendes forfaitaires majorées, en sa qualité de titulaire du certificat d'immatriculation, a fourni à l'officier du Ministère public l'identité des différentes entreprises locataires des véhicules verbalisés. L'officier du ministère public

avait pour sa part estimé insuffisants les renseignements fournis. Le tribunal, saisi d'un incident contentieux, en décida autrement et invita le Ministère public à faire citer la société requérante devant la juridiction compétente pour que cette dernière puisse faire plus complètement valoir ses droits. La juridiction suprême confirma l'analyse de la juridiction de première instance en énonçant que le tribunal avait justifié sa décision, dès lors que les éléments fournis sur l'identité de l'auteur véritable de l'infraction au moment de la réclamation « sont appréciés souverainement par les juges du fond ».

La solution s'imposait, dès lors qu'aux termes de l'article 530-1 du code de procédure pénale, il n'entre pas dans les pouvoirs de l'officier du Ministère public d'apprécier le caractère suffisant ou insuffisant des informations contenues dans la requête en exonération. L'histoire ne dit pas si les éléments de fond qui ont pu ou qui auraient pu être fournis au tribunal ultérieurement saisi sont ou seraient venus corroborer la recevabilité formelle de la réclamation. Car il semble bien qu'il s'agisse d'un impératif : il ne suffit pas de dénoncer, encore faut-il que les informations qui ont permis de passer le filtre de l'officier du Ministère public soient corroborées par des éléments de preuve probants devant la juridiction compétente, au cas où la personne qui comparait n'est pas la personne dénoncée, mais celle qui est à l'origine de la contestation.

Tel n'était pas le cas dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt rendu par la Cour de cassation le 7 décembre 2011, alors, pourtant, que

le requérant avait, semble-t-il, fourni des informations nécessaires à l'identification du conducteur au moment des faits. Tout du moins, les juges de la Cour de cassation reprochent à la juridiction de proximité de s'être bornée « à reproduire les seules allégations du prévenu, que ne corroborait aucun élément de preuve ». Devant la juridiction de proximité, en effet, le requérant fut manifestement incapable d'apporter les éléments de preuve qui lui auraient permis d'accréditer la véracité des informations fournies dans la dénonciation et de l'exonérer de sa responsabilité pécuniaire.

L'obligation de résultat s'apprécie donc tant sur la question de la recevabilité de la réclamation que sur celle de la responsabilité du titulaire de la carte grise. Ainsi, ce qui importe dans le contentieux relatif aux titulaires de la carte grise n'est pas tant de savoir qui conduisait le véhicule au moment des faits que de savoir si ce dernier est en capacité de prouver qu'il ne conduisait pas.

Dans le contentieux relatif aux personnes morales, pour des raisons obscures, le souci du législateur semble ailleurs. Les représentants des personnes morales sont contraints de donner la véritable identité du conducteur s'ils veulent échapper à leur responsabilité pécuniaire. Est-ce à dire que les personnes morales sont davantage tenues de participer à la manifestation de la vérité et à l'obligation de vigilance dans la garde du véhicule que les personnes physiques ? (Voir en ce sens la motivation de l'arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation dans son arrêt du 5 janvier 2011, n° 10-90.113 et n° 10-90.112, disant n'y avoir lieu à saisir le

Ainsi, ce qui importe dans le contentieux relatif aux titulaires de la carte grise n'est pas tant de savoir qui conduisait le véhicule au moment des faits que de savoir si ce dernier est en mesure de prouver qu'il ne conduisait pas.

Sans aucun doute, le titulaire du certificat d'immatriculation doit satisfaire une obligation de résultat.

Conseil constitutionnel d'une question prioritaire de constitutionnalité portant sur la compatibilité des présomptions de culpabilité établies aux articles L. 121-2 et L. 121-3 du code de la route, lesquels prévoient un mécanisme de présomption de culpabilité du titulaire du certificat d'immatriculation, avec des motifs exonérateurs de culpabilité différents selon que le prévenu est une personne physique ou une personne morale.) Sans doute la solution commentée vise-t-elle à éviter que de simples dénonciations mensongères,

erronées ou insuffisantes, pourtant régulières en la forme, ne permettent aux personnes concernées par l'avis de contravention d'échapper systématiquement à toute responsabilité. C'est ainsi que la Cour de cassation a jugé que la cour d'appel de Paris avait légalement justifié sa décision dans une affaire où chacune des personnes dénoncées aux services de police avait donné le nom d'un autre utilisateur du véhicule, de sorte que ces dénonciations en cascade aboutissaient à rendre impossible

l'identification de l'utilisateur du véhicule impliqué dans les contraventions (Crim., 25 avril 1995, n°94-83.270, *JPA* 1995, p.289). Cette désignation, pour ne pas dire délation accusatoire, doit manifestement être parfaite et aboutir à l'identification du contrevenant. Sans aucun doute, le titulaire du certificat d'immatriculation doit satisfaire une obligation de résultat.

Il n'en demeure pas moins vrai que lorsque les informations fournies sont suffisantes et que le Ministère public ne cite pas la personne dénoncée, le prévenu, plutôt que de subir les conséquences de l'indolence du Ministère public, peut toujours être déchargé de la présomption de responsabilité pécuniaire qui pèse sur lui en

prouvant qu'il n'est pas l'auteur de la contravention.

Reste à savoir si la Cour de cassation confirmera la solution ici retenue pour les représentants légaux des personnes morales dont on sait qu'ils ne peuvent renverser la présomption édictée aux articles L. 121-3 alinéa 3 et L. 121-2 du code de la route autrement qu'en fournissant des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction.

L'obligation de résultat qu'impose la Cour de cassation pourrait ainsi avoir des conséquences iniques pour les personnes visées à l'article L. 121-2 du code de la route, dont les moyens d'exonération ont été injustement limités par le législateur. ■

La décision

Crim., 7 décembre 2011, pourvoi n°11-85.0203

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur le pourvoi formé par l'officier du Ministère public près la juridiction de proximité de Bordeaux, contre le jugement de ladite juridiction de proximité, en date du 16 mars 2011, qui a renvoyé M. Philippe X. des fins de la poursuite en sa qualité de pécuniairement redevable de l'amende encourue du chef d'excès de vitesse; Vu le mémoire produit; Sur le moyen unique de cassation, pris de la violation des articles 529-10 du code de procédure pénale et L. 121-3 du code de la route;

Vu l'article L. 121-3 du code de la route, ensemble l'article 593 du code de procédure pénale; Attendu qu'aux termes du premier de ces textes, le titulaire du certificat d'immatriculation

du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction;

Attendu que tout jugement ou arrêt doit comporter les motifs propres à justifier la décision; que l'insuffisance ou la contradiction des motifs équivaut à leur absence; Attendu que, pour renvoyer M. X. des fins de la poursuite, en sa qualité de pécuniairement redevable de l'amende encourue du chef d'excès de vitesse, le jugement énonce que celui-ci a dénoncé l'identité et l'adresse de la personne qu'il désignait comme étant le conducteur de son véhicule au moment des faits et qu'il a ainsi satisfait aux prescriptions de l'article L. 121-3 du code de la route; Mais attendu qu'en prononçant ainsi, par des motifs qui se bornent à reproduire les seules allégations du prévenu, que ne corroborait

aucun élément de preuve, la juridiction de proximité n'a pas justifié sa décision; D'où il suit que la cassation est encourue;

Par ces motifs : CASSE et ANNULE, en toutes ses dispositions, le jugement susvisé, de la juridiction de proximité de Bordeaux, en date du 16 mars 2011, et pour qu'il soit à nouveau jugé, conformément à la loi, RENVOIE la cause et les parties devant la juridiction de proximité de Bordeaux, autrement composée, à ce désignée par délibération spéciale prise en chambre du conseil; ORDONNE l'impression du présent arrêt, sa transcription sur les registres du greffe de la juridiction de proximité de Bordeaux et sa mention en marge ou à la suite du jugement annulé;

Ainsi jugé et prononcé par la Cour de cassation, chambre criminelle, en son audience publique, les jour, mois et an que dessus.

PARTIE 1 : LE SYSTÈME

D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES

ET LE DOCUMENT INHÉRENT À CE

SYSTÈME : LE CERTIFICAT

D'IMMATRICULATION

TITRE 1 - ÉTUDE DÉTAILLÉE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

CHAPITRE 1 - NOTION ET NATURE JURIDIQUE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Section 1 - Définition et fonctionnalité du certificat d'immatriculation

Tout véhicule circulant sur la voie publique doit avoir un certificat d'immatriculation. Ce document est obligatoire afin de pouvoir légalement circuler. En effet, ce titre fait partie de la liste de documents devant être présents à bord du véhicule sous peine de sanctions. Les camions et autres poids lourds sont donc soumis à cette même règle que les automobiles.

Le défaut de ce document entraîne uniquement une amende de quatrième classe mais aucune perte de point sur le permis de conduire. L'amende peut aller de 90€ à 750€ et est prévue par l'article R 322-1 du Code de la route. Toutefois, l'absence de la carte grise peut entraîner une combinaison d'infraction entraînant alors des sanctions supplémentaires. Ces infractions peuvent même devenir des délits dans le cas d'utilisation de fausses plaques d'immatriculation.

En effet, il est possible qu'un véhicule ne possédant pas de carte grise, n'est alors pas de plaque d'immatriculation. En plus de l'amende pour le défaut de la carte grise, une immobilisation du véhicule sera possible pour défaut de plaques d'immatriculation. Si au contraire le véhicule dispose de plaques, il sera fort possible qu'elles soient fausses. Cette usurpation d'immatriculation fera l'objet d'un chapitre ultérieur.

De plus, le défaut de la carte grise peut laisser présager un défaut d'assurance du véhicule. En effet, il est courant que les assureurs demandent de présenter la carte grise afin de pouvoir assurer le véhicule. Néanmoins, il faut préciser que cette pratique des assureurs est complètement laissée à leur appréciation. Aucune disposition législative n'oblige à être en possession de la carte grise afin de pouvoir assurer un véhicule. Aussi un véhicule sans carte grise pourrait en revanche être parfaitement assuré. Toutefois, une forte présomption négative pèse sur la réalité des choses. Concernant les poids lourds, l'absence de ce document lors d'un contrôle sur route permet d'émettre l'hypothèse d'une entreprise de transport déviante et donc déclencher un contrôle de la DREAL. Cependant cette situation relève de la théorie. En générale les forces de l'ordre font surtout face à un défaut de licence ou de permis de conduire plutôt qu'une absence de carte grise. Bien que celle-ci puisse être viciée par l'utilisation de fausses plaques d'immatriculation.

Le certificat d'immatriculation se définit comme étant la carte d'identité du véhicule. En effet, il comporte toutes les informations nécessaires à l'identification d'un véhicule. Le véhicule en circulation doit donc être conforme aux mentions figurant sur son certificat d'immatriculation. Ce document permet alors de confirmer que le véhicule a été déclaré comme étant conforme aux exigences du Code de la route avant sa mise en circulation.

Le certificat est de ce fait valable tant que la situation du titulaire reste la même ainsi que le véhicule en lui-même. Si le véhicule venait à être modifié, et donc ne plus correspondre aux mentions figurant sur le certificat, une nouvelle immatriculation serait nécessaire. Tout comme toute modification touchant le titulaire de ce document. A noter que depuis l'instauration du Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV), il n'est plus nécessaire de changer sa plaque d'immatriculation en cas de déménagement.

La matérialisation de l'autorisation de circuler du véhicule mais aussi son identification sont donc les deux fonctions du certificat d'immatriculation. Il se composait d'une seule partie avec une partie détachable mais il fut le sujet d'évolutions diverses.

Section 2 - La nature juridique du certificat d'immatriculation

I. Le certificat d'immatriculation : Un titre de police

Il convient d'établir dès à présent un fait à plusieurs reprises rappelés et pourtant victime d'une forte confusion dans l'esprit de la majorité de la population, et pire du gouvernement : le certificat d'immatriculation n'est pas un titre de propriété. Il s'agit en effet d'un « *simple titre de police administrative qui ne préjuge nullement de la propriété du véhicule* »².

Ce caractère du certificat d'immatriculation pourtant établi depuis l'arrêté du 5 novembre 1984 est sans cesse remis en cause. La Cour de cassation, comme la Cour d'appel de Paris ont pourtant à de nombreuses reprises rappelé ce caractère de titre de police administrative, notamment dans l'arrêt du 14 septembre 2000 « *La carte grise d'un véhicule est une simple pièce administrative qui permet la mise en circulation du véhicule mais qui ne vaut pas titre de propriété* ». La jurisprudence sur cette question est innombrable et tente d'indiquer à chaque occasion que l'intérêt de ce document est uniquement de permettre l'identification d'un véhicule et d'autoriser sa mise en circulation sur la voie publique.

Pourtant l'article de l'arrêté du 5 novembre 1984 est clair mais semble oublié de tous : « 2.2. *La carte grise, bien qu'établie au nom du propriétaire du véhicule (personne physique ou morale ou jouissant de la personnalité morale) ne peut en aucun cas être considérée comme un titre de propriété. Elle est un titre de police ayant pour but d'identifier un véhicule et dont la détention est obligatoire pour la mise ou le maintien en circulation dudit véhicule sur les voies ouvertes à la circulation publique.* »

² Cass. civ. 25 févr. 1958, Bull. civ. I n°114

Les arrêts de la Cour de cassation sont nombreux à rappeler cet état de fait fondamental et pourtant encore aujourd'hui beaucoup considère que celui qui apparaît sur le certificat d'immatriculation est automatiquement le propriétaire du véhicule. Le site service-public.fr indique pourtant bien cette nature juridique du certificat d'immatriculation mais commet néanmoins quelques impairs. En effet, le site indique tout d'abord que le certificat d'immatriculation est forcément établi au nom du propriétaire du véhicule, ce qui est en partie erroné. De plus, il précise que le titre de propriété d'un véhicule neuf est la facture et celui d'un véhicule d'occasion est le certificat de cession. Or encore une fois ces informations sont erronées car, comme nous le verrons, un bien meuble ne peut faire l'objet d'un titre de propriété comme l'a rappelé la Cour de cassation dans son arrêt récent du 24 octobre 2012.

Le certificat d'immatriculation (ex-carte grise) est-il un titre de propriété ?

Mise à jour le 15.05.2013 - Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)

Non, bien qu'il soit établi au nom du propriétaire du véhicule, le certificat d'immatriculation (ex-carte grise) n'est pas considéré comme un titre de propriété.

Le certificat d'immatriculation est un titre de police ayant pour but d'identifier un véhicule.

Le titre de propriété d'un véhicule neuf est la facture.

Le titre de propriété d'un véhicule d'occasion est le certificat de cession ([cerfa n°13754*02](#)).

Questions ? Réponses !

Quels recours si ma demande de certificat d'immatriculation n'aboutit pas ?

Tiré du site vosdroits-service-public.fr

II. Distinction entre titre de police et titre de propriété

Cette distinction est pourtant évidente et ne devrait en théorie pas soulever de difficultés. Or dans le cas du certificat d'immatriculation, une confusion entre ces deux types de titre est pourtant constatée malgré les nombreux rappels sur la nature juridique de ce document. L'absence de document officiel matérialisant la propriété sur un véhicule explique peut être cette confusion sémantique dans l'esprit d'un grand nombre de personnes.

Toutefois, le véhicule étant un bien meuble, il ne peut par définition disposer d'un titre de propriété. En effet, la propriété s'acquiert par l'usage habituel que l'on fait de ce bien suivant le principe : « *propriété vaut titre* ». Sauf que ce principe est souvent peu connu, voir balayé. Les personnes préférant rattacher la propriété d'un véhicule, à tort au certificat d'immatriculation ou à bon escient, à la facture d'achat pour un véhicule neuf ou à l'acte de cession pour un véhicule d'occasion.

Le titre de propriété constitue « *l'acte officiel qui permet de démontrer que l'on est propriétaire d'un bien, que celui-ci ait été acheté, transmis par donation, par héritage ou à la suite d'un partage* ». Le certificat d'immatriculation ne correspond donc absolument pas à la définition d'un titre de propriété. D'ailleurs, par un arrêt en date du 23 janvier 1986, le Tribunal administratif de Nantes retenait que : « *Ni le certificat d'immatriculation, ni le certificat de vente nécessaire à son établissement ne sont des titres de propriété du véhicule auquel ils*

s'appliquent. Ils constituent des pièces administratives exigées notamment par la police de la circulation ».

Alors que le titre de police se caractérise comme étant un document administratif émis par une autorité ayant les pouvoirs de police administrative. Le certificat d'immatriculation est alors la matérialisation de la reconnaissance de l'autorité de police de la conformité du véhicule avec les exigences du Code de la route. Mais surtout ce document constitue l'autorisation de pouvoir circuler sur la chaussée, conférée à ce véhicule par cette autorité administrative.

CHAPITRE 2 - L'ÉVOLUTION DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION DANS LE TEMPS

Officiellement créé en 1899, la carte grise, appelée certificat d'immatriculation depuis 2009, a été instaurée afin de matérialiser l'autorisation de circuler sur la voie publique du véhicule. Le premier document qui allait donner naissance à la carte grise était le livret attestant de l'autorisation du véhicule. C'est en 1899 que fut établit la première carte grise alors connue sous le nom Récépissé de déclaration de mise en circulation.

Ce document a connu diverses modifications. Son nom « carte grise » trouve son origine quant à la couleur grise du tout premier document, qui au fil des ans, a évolué vers une teinte plus orangée. Instauré par le décret de 1899, ce document a subi de nombreuses évolutions en comportant des mentions toujours plus précises et détaillées.

Jusqu'au 1er janvier 2004, la carte grise comprenait les mentions suivantes :

- numéro d'immatriculation
- la date de la première mise en circulation
- sa date d'émission
- le nom et l'adresse du propriétaire
- le genre
- la marque et le type de la voiture
- le numéro de série du type
- les indications concernant le nombre de passagers
- le poids à vide et le poids en charge
- la puissance du régime moteur et le nombre de décibels autorisés

Et parfois :

- le numéro d'immatriculation précédent et la date d'établissement de la précédente carte grise

L'arrêté ministériel du 22 septembre 2003 a transposé les dispositions de la directive européenne n°1999/37/CE du 29 avril 1999 et a instauré une nouvelle carte grise qui harmonise tant le contenu que le format de ce document pour tous les États membres de l'Union Européenne. La couleur de cette carte devient gris bleuté et le document s'allonge en trois volets dépliant. Le dernier volet est un coupon détachable permettant une immatriculation par voie postale sans avoir à se déplacer en préfecture. Il a remplacé la partie à découper située dans le coin supérieur droit de la précédente carte grise.

La carte est agrandie afin de permettre d'y faire figurer toutes les informations désormais obligatoires, soit plus de 45% de données supplémentaires : le recto comprend les modalités d'usage de cette carte ainsi qu'un espace réservé à la vente du véhicule. C'est au verso que figure les informations concernant le titulaire du certificat d'immatriculation, le numéro de l'immatriculation, la date d'établissement du document, la marque du véhicule mais aussi son numéro de série. La particularité de cette nouvelle carte est l'hologramme infalsifiable intégré dans la partie détachable mis en place afin de lutter contre le trafic des cartes grises. Chaque mention de la carte est précédée d'une lettre code donnant ainsi à l'ensemble des autorités européennes la possibilité de déchiffrer les cartes grises de n'importe quel État membre.

ANNEXE — MODELE N° 1.

RECTO	VERSO
<p style="text-align: center;">NOTA.</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">La déclaration faite dans un département suffit pour toute la France (Art. 10 du décret du 10 mars 1899.)</p>	<p style="text-align: center;">Le Préfet du département d</p> <p style="text-align: center;">Vu le décret du 10 mars 1899, portant règlement relatif à la circulation des automobiles, et spécialement les articles 8, 9 et 10 de ce décret,</p> <p style="text-align: center;">Certifie avoir reçu une déclaration en date du</p> <p style="text-align: center;">par laquelle M. (1)</p> <p style="text-align: center;">domicilié à (2)</p> <p style="text-align: center;">déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique défini comme il suit :</p> <p style="text-align: center;">Nom du constructeur :</p> <p style="text-align: center;">Indication du type :</p> <p style="text-align: center;">Numéro d'ordre dans la série du type.</p> <p style="text-align: center;">Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le n°</p> <p style="text-align: right;">, le 1 .</p> <p style="text-align: right;"><i>Le Préfet,</i></p>
<p style="text-align: center;">RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS d</p> <p style="text-align: center;">DÉPARTEMENT</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">CIRCULATION DES AUTOMOBILES</p> <p style="text-align: center;">(Décret du 10 mars 1899).</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION.</p>	<p>(1) Nom et prénoms.</p> <p>(2) Indication précise du domicile.</p>

Pour plus de clarté sur l'évolution de ce document une brève exposition des titres en fonction des années apparaît judicieux :

Carte grise modèle de 1899³

³ Source des images : L'histoire des plaques minéralogiques de Jean Orselli

ANNEXE N° 4. — Modèle du nouveau récépissé de déclaration.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS DÉPARTEMENT d _____ CIRCULATION DES AUTOMOBILES (Décrets des 10 mars 1899 et 19 septembre 1901) RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION	Le préfet du département d _____ Vu le décret du 10 mars 1899, Certifie avoir reçu une déclaration en date du _____ par laquelle M. _____ domicilié à _____ déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique défini comme il suit : Nom du constructeur : _____ Indication du type : _____ Numéro d'ordre dans la série du type : _____ Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le n° _____, le _____ 19 ____. Le préfet, Décret du 10 septembre 1901, Arr. ministérielle d _____ N° d'immatriculation : _____
NOTA La déclaration faite dans un département suffit pour toute la France (art. 10 du décret du 10 mars 1899).	1001 (10 septembre) 531

Carte grise modèle 1901

N° 1 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ANNÉE 19 ____ DÉPARTEMENT SEINE CIRCULATION DES AUTOMOBILES. Décret du 31 décembre 1922. — Circulaire du 10 juillet 1923. RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION EN MISE EN CIRCULATION PROVISOIRE D'UN VÉHICULE AUTOMOBILE. CARTE N° 5551 WW Attribuée temporairement à M. _____ pour la mise en circulation du véhicule à moteur mécanique défini comme suit : Nom du constructeur : <u>RENAULT</u> Indication du type : <u>VN</u> Numéro d'ordre dans la série du type : <u>240267</u> Genre du véhicule : <u>100</u> Puissance : <u>5</u> HP. Durée de validité : (1) du _____ 19 ____ (2) an _____ 23.6.24 Parcours autorisé : (3) <u>Amoyes</u> (4) <u>Chartres</u> Signature du négociant titulaire _____ SOCIÉTÉ ANONYME DES USINES RENAULT Capital 20.000.000 Fr. BILLANCOURT (SEINE) 1, rue de la République, Billancourt (Seine)	Instructions pour l'attributaire temporaire. 1. — L'usage de la présente carte n'est autorisé que pour le parcours et pour la période indiqués ci-contre. 2. — Il ne dispense l'attributaire temporaire ni des formalités à remplir en douane à sa sortie de France, conformément aux règle- ments en vigueur, ni du permis de circulation institué par l'arti- cle 99 de la loi du 25 juin 1920. 3. — La présente carte doit être remise à la douane française à la sortie du territoire de la République, si le véhicule est exporté, et au bureau des Contributions indirectes si le véhicule est conduit à la résidence de l'acheteur. Instructions pour les autorités de police. La carte WW dispense son attributaire de la carte grise. Elle ne dispense pas le conducteur du véhicule du permis de conduire (carte rose, ou, à défaut, certificat international de route), ni du permis de circulation institué par l'article 99 de la loi du 25 juin 1920. Le véhicule circulant avec une carte WW doit être muni des deux plaques d'identité réglementaires reproduisant, en chiffres et lettres blancs sur fond noir, le matricule de la carte. Instructions pour les services de la douane et des contributions indirectes. A la sortie du territoire, la carte WW doit être retenue par le Service des douanes et renvoyée par ses soins au négociant ven- deur, dûment revêtue du cachet du bureau et du visa des agents ayant constaté le passage à l'étranger du véhicule repris à ce titre. A l'intérieur du territoire, le receveur ruraliste auquel elle est remise par l'attributaire temporaire doit la faire parvenir à son chef de service.
---	--

Carte grise provisoire de 1928

**RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION
DE MISE EN CIRCULATION DE VÉHICULE A MOTEUR**

Département : HAUTE-VIENNE Date : 27 JANVIER 1965

M. _____, Profession _____
(Nom et prénom)

Adresse : _____, Commune : _____
(N° et rue)

Genre : MOTOCYCLETTE, Carrosserie : VELOMOTEUR

Marque : RADIOR, Type : TETRA S ou, N° dans la série du type : 19 78I, Source d'énergie : ESS

Le Préfet, **Pour le Préfet**
Le Chef de Bureau délégué *M. J. J. J.*

Puissance administrative : I, Places assises : 2, Poids total autorisé en charge : _____, Poids à vide : _____, Charge utile : _____

Date 1^{re} mise en circulation : 20.8.54, Récépissé précédent Date : 20.8.54, N° d'immatriculation : _____

En cas de destruction du véhicule la présente carte doit être remise à la Préfecture. N.B. - Tout changement entraînant sur ce véhicule une modification des caractéristiques ci-dessus doit être déclaré à la Préfecture qui a délivré la carte grise (D. du 10-7-54).

NUMÉRO D'IMMATRICULATION

Carte grise de 1965⁴

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Département : INDRE 709 HK 36 17 2 71 1970 709 HK 36
NUMÉRO D'IMMATRICULATION (A) DATE DATE DE 1^{re} MISE EN CIRC (B) NUMÉRO D'IMMATRICULATION (A)

RENAUDAT GUY AGRICULTEUR
Nom (C) prénom (D) Profession

11 RUE DU GL LECLERC LEVROUX
Domicile (E) (N° et nom de la Voie) Commune

Genre	Marque (F)	Type	N° dans la série du type (G)
<u>VP</u>	<u>RENAUDAT</u>	<u>ORIGINAL</u>	<u>13 71 36</u>
Carrosserie : <u>C I</u>		Energie : <u>ESS</u>	Puiss. Pl. ass. : <u>9 2</u>
P. total en charge		Poids à vide	Charge utile
Poids total roulant		Largeur	Surface
Date cert. précédent		RECEPTION	

Le Préfet,
Le Chef de Bureau délégué *M. J. J. J.*

⁴ Source des images : <http://www.carte-grise.org/histoire-carte-grise.php>

Carte grise de 1970

F PREFECTURE DU NORD

59/001/TERM02/DPCA/531

CHANGEMENT DE DOMICILE 06/11/2001

DATE DE 1^{re} MISE EN CIRCULATION (B)

N° IMMATRICULATION (A) DATE

3727 LF 59 29/03/1988 11/07/1980

NOM (C) Prénoms (D) M. LICTEVDUT

NOM d'usage

DOMICILE (E) COMMUNE

GENRE MARQUE (F) TYPE

VP CITROEN AZ SERIE KA

N° dans la SÉRIE du TYPE (G) CARROSSERIE EN FLUSS Pl. ass.

65KA3901 CI 4P ES 3 04

LARG. SURF. POIDS TC. POIDS à vide POIDS TR. Br. (HBA) Rég. mot. (I)/cm³

01890 01560 11290

DATE (J) N° CERTIFICAT PRÉCÉDENT

DROITS PAYÉS SUR ÉTAT

TAXE REGION

TAXE PARAFISC.

TOTAL

GRATUIT

DATES VISITES TECHNIQUES (Application des articles R. 117-1 à R. 122 du Code de la Route)

VISITE AVANT LE 11/07/1992 (SAUF REG. SPEC.)

SÉCURITEST
À 15/04/06

34831448

RÉGIE DE RECETTES
- 6 NOV. 2001

01VT 46061

Préfecture du Nord

DOMICILE VITTEL

Carte grise avant 2004



PREF. DE SEINE SAINT DENIS

93/00Z/TERM3M/OPMC/

N° Immatriculation

Date du certificat

Date de 1^{ère} immatriculation

(A) 9 [redacted] [redacted] 93 (I) 01/[redacted]/2006 (B) 09/[redacted]/1998

(C.1) M. [redacted]

(C.4a) EST LE PROPRIETAIRE DU VEHICULE

(C.4.1) 1

[redacted]

A [redacted]

033 93 [redacted]

(D.1) AUDI

(D.2.1) MAU3611G5109

(D.2)

(D.3) A3

(E) WAUZZZBLZWA090348

(F.1)

(F.2) 1685

(F.3) 3235

(G)

(G.1) 1260

(J)

(J.1) VP

(J.2)

(J.3) CI

(K)

(P.1)

(P.2)

(P.3) ES

(P.6) 10

(Q)

(S.1) 5

(S.2)

(U.1) 79

(U.2) 4275

(V.7)

(V.9)

(Y.1) 462,00

(Y.2)

(Y.3) 462,00

(I.1) 13/01/2003

(A.1) 22 [redacted] C 75

(X.1) VISITE AVANT LE

12/09/2007 A

(SAUF REGT. SPEC.)

(Z) RECTIFICATION

02/[redacted]/2006

P.Le Sous-Préfet du Raincy
Le Secrétaire Général



F. PRAVER

Certificat d'immatriculation

COUPON DÉTACHABLE

AUDI

WAUZZZBLZWA090348

9 [redacted] [redacted] 93

01/[redacted]/2006

05PB [redacted] 3



Carte grise de 2004 à 2009

CHAPITRE 3 – NOMENCLATURE DES CHAMPS DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION ACTUEL

Depuis 2009, une nouvelle carte grise est émise et porte le nom de certificat d'immatriculation. Elle a été instaurée pour répondre aux exigences européennes. Elle utilise un système de code permettant d'unifier la lecture de la carte par tous les États membres de l'Union européenne. Elle se compose alors d'une liste de 45 rubriques, bien qu'une vingtaine seulement soit obligatoires et que chaque État soit libre d'en rajouter.

L'arrêté du 9 février 2009 détaille les mentions qui doivent figurer sur la nouvelle carte grise en son chapitre 2. L'article 4 concerne les mentions relatives à l'usage du véhicule, mais il apparaît que c'est principalement à l'occasion de la Directive 2003/127/CE du 23 décembre 2003 qu'un certain nombre de rubrique ont vu le jour. Un tableau détaillant chaque catégorie s'avère utile afin de faciliter la lecture de ce document :

<i>Code</i>	<i>Correspondance</i>
<i>A</i>	<i>Numéro d'immatriculation</i>
<i>B</i>	<i>Date de la première immatriculation</i>
<i>C.1</i>	<i>Nom, prénom et adresse dans l'Etat membre à la date de délivrance, du titulaire du certificat d'immatriculation</i>
<i>C.3</i>	<i>Nom, prénom et adresse dans l'Etat membre à la date de délivrance, de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire.</i>
<i>C.4a</i>	<i>Mention précisant que le titulaire du certificat d'immatriculation est le propriétaire du véhicule</i>
<i>C. 4b</i>	<i>Mention précisant que le titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas le propriétaire du véhicule</i>
<i>C. 4c</i>	<i>Mention que le titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas identifié par le certificat d'immatriculation comme propriétaire du véhicule</i>
<i>C.4.1</i>	<i>Mention précisant le nombre de personnes titulaires du certificat d'immatriculation, dans le cas de multipropriété</i>
<i>D.1</i>	<i>Marque du véhicule</i>
<i>D.2</i>	<i>Type, variante (si disponible), version (si disponible)</i>
<i>D.3</i>	<i>Dénomination commerciale</i>
<i>E</i>	<i>Numéro d'identification du véhicule</i>
<i>F.1</i>	<i>Masse en charge maximale techniquement admissible, sauf pour les motocycles (en kg)</i>
<i>F.2</i>	<i>Masse en charge maximale admissible en service (en kg): PTAC</i>
<i>F.3</i>	<i>Masse en charge maximale admissible de l'ensemble en service (en kg)</i>
<i>G</i>	<i>Masse du véhicule en service avec carrosserie et</i>

	<i>dispositif d'attelage en cas de véhicule tracteur de catégorie autre que M1 (en kg)</i>
<i>G.1</i>	<i>Poids à vide national</i>
<i>H</i>	<i>Période de validité, si elle n'est pas illimitée</i>
<i>I</i>	<i>Date de l'immatriculation à laquelle se réfère la carte grise</i>
<i>I.1</i>	<i>Date de l'immatriculation à laquelle se réfère la précédente carte grise</i>
<i>J</i>	<i>Catégorie du véhicule (CE)</i>
<i>J.1</i>	<i>Genre national</i>
<i>J.2</i>	<i>Carrosserie (CE)</i>
<i>J.3</i>	<i>Carrosserie (désignation nationale)</i>
<i>K</i>	<i>Numéro de réception par type</i>
<i>P.1</i>	<i>Cylindrée (en cm³)</i>
<i>P.2</i>	<i>Puissance nette maximale (en kW)</i>
<i>P.3</i>	<i>Type de carburant ou source d'énergie</i>
<i>P.6</i>	<i>Puissance administrative nationale</i>
<i>Q</i>	<i>Rapport puissance/masse en kW/kg (uniquement pour les motocycles)</i>
<i>S.1</i>	<i>Nombre de places assises y compris celle du conducteur</i>
<i>S.2</i>	<i>Nombre de place debout</i>
<i>U.1</i>	<i>Niveau sonore à l'arrêt en dB(A)</i>
<i>U.2</i>	<i>Vitesse du moteur (en min⁻¹)</i>
<i>V.7</i>	<i>Co2 (en g/km)</i>
<i>V.9</i>	<i>Classe environnementale de réception CE</i>
<i>X.1</i>	<i>Date du prochain contrôle technique à la date de délivrance de la carte grise</i>
<i>Y.1</i>	<i>Montant de la taxe proportionnelle régionale en Euro</i>
<i>Y.2</i>	<i>Montant de la taxe additionnelle parafiscale en Euro</i>
<i>Y.3</i>	<i>Montant de la taxe additionnelle CO2 ou montant de l'écotaxe en euros</i>
<i>Y.4</i>	<i>Montant de la taxe pour gestion du certificat d'immatriculation en euros</i>
<i>Y.5</i>	<i>Montant de la redevance pour acheminement du certificat d'immatriculation en euros</i>
<i>Y.6</i>	<i>Montant total de la taxe à acquitter en Euro</i>
<i>Z.1 à Z.4</i>	<i>Mentions spécifiques comprenant les usages associés au numéro d'immatriculation et les mentions relatives aux caractéristiques techniques particulières du véhicule, ainsi que les mentions duplicata, réédition et le numéro diplomatique</i>

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

N° Immatriculation A. AB-123-CD Date de 1^{ère} immatriculation 25/07/2008 V1 0000257
 B. 05/01/1998
 C.1 DUPONT

YVES

C.4a EST LE PROPRIETAIRE DU VEHICULE

C.4.1 2 DELAROCHE

C.3

27 RUE DES ROITELETS

59169 FERIN LES BAINS

FRANCE

D.1 MERSSAIDESS

D.2 X18E

D.2.1 MCT5432PY315

D.3 SR220TD

E. VF7X18E00018E8472

F.1 1915

F.2 1915

F.3 1915

G 3030

G.1 1307

J M1

J.1 VP

J.2 CI

J.3 CI

K e2*2001/116*0317*02

P.1 1900

P.2 90

P.3 GO

P.6 6

Q 0,06

S.1 5

S.2

U.1 77

U.2 3000

V.7 155

V.9

X.1 VISITE AVANT LE 06/07/2011

Pour le Ministre de l'Intérieur et par délégués,
 le sous-directeur de la circulation
 et de la sécurité routières

Y.1 178,35

Y.2

Y.3

Y.4

Y.5

Y.6 178,35

A. SPECIMEN

H

I 04/12/2009

Z.1

Z.2

Z.3

Z.4

SPECIMEN

Certificat d'immatriculation

AB-123-CD 04/12/2009

98TN036623

VF7X18E00018E8472

MERSSAIDESS

DUPONT

YVES



COUPON DETACHABLE

SPECIMEN

CRFRAAB123CD0VF7X18E00018E847219801059VP<<<<

CI<<MERSSAIDESS<<<SR220TD<<<<<<98TN036623<38

Carte grise depuis 2009 issue du SIV

La rubrique C.4 attire plus particulièrement l'attention. En effet par cette rubrique les autorités européennes ont voulu mettre un terme au débat sur la nature juridique du certificat d'immatriculation. Par cette astucieuse mention, le certificat d'immatriculation demeure toujours un titre de police mais il y est précisément indiqué que son titulaire est le propriétaire du véhicule permettant alors d'appliquer, en France, la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation sans doute possible.

Cependant, la directive européenne prévoit deux autres mentions possibles que la C.4a. En effet, il est permis de préciser que le titulaire n'est pas le propriétaire du véhicule (C.4b) ou qu'il n'est pas identifié comme étant le propriétaire du véhicule (C.4c). Dans la deuxième hypothèse, les situations sont tranchées : on a un titulaire distinct du propriétaire. Alors que dans la dernière hypothèse, le doute plane : le titulaire n'est pas identifié de prime abord comme étant le propriétaire mais il pourrait l'être.

Or force est de constater que jamais ces deux mentions ne sont préférées à la première. L'administration considère en effet que seul le propriétaire, ou son mandataire, peut faire la demande d'immatriculation et donc que la personne qui immatricule le véhicule en est forcément le propriétaire d'où l'utilisation automatique de la rubrique C.4a au détriment des deux autres.

La nomenclature du certificat d'immatriculation désormais expliquée, sa condition de délivrance attire l'attention étant, volontairement, différente du précédent système.

CHAPITRE 4 – CONDITION DE DÉLIVRANCE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Depuis l'entrée en vigueur du SIV en 2009, que nous détaillerons dans la section suivante, les certificats d'immatriculation ne sont pas produits en préfecture mais directement par l'imprimerie nationale et envoyés par voie postale, sous pli sécurisé, sous un délai de sept jours, au titulaire dudit document. Le certificat d'immatriculation est remis contre signature. Dans l'attente de la réception de ce document définitif, un certificat d'immatriculation provisoire (CIP) est délivré à l'utilisateur. Il s'agit d'un document sécurisé qui comporte le numéro d'immatriculation définitif et qui autorise la circulation du véhicule sur le territoire national pendant un mois. Cette validité d'un mois ne concerne pas les véhicules de location. Le CIP n'est cependant pas valable pour circuler à l'étranger.

Cette autorisation provisoire de circulation est prévue par l'article R322-3 du Code de la route : *« I.- Par dérogation aux dispositions des articles R. 322-1 et R. 322-2, la circulation d'un véhicule est autorisée sous couvert d'un certificat provisoire d'immatriculation, d'un coupon détachable dûment rempli, d'un certificat W garage ou d'un certificat de transit ou d'un document équivalent délivré par les autorités compétentes d'un État membre de la Communauté européenne. »*

Une liste limitative des personnes pouvant faire la demande d'immatriculation est prévue : il s'agit du propriétaire, d'un tiers mandaté par le propriétaire, des multipropriétaires ou des cotitulaires.

Toute modification sur le véhicule concernant ses caractéristiques techniques, mais aussi toute modification concernant son titulaire entraînent l'obligation de modification du certificat d'immatriculation. Si les modifications ne sont pas déclarées alors une contravention de 4^e classe est possible. Cette obligation de déclaration découle du fait que la carte grise permet l'identification du véhicule, si ce dernier n'y correspond plus alors il n'y a plus conformité. Pour faire immatriculer un véhicule il est nécessaire de fournir une liste le détaillant. Cette description doit être validée afin de pouvoir faire immatriculer le véhicule.

Or cette validation s'effectue au moment de la mise en circulation du véhicule. Autrement dit, si à ce moment là, le véhicule n'avait pas de ceinture à l'arrière mais qu'à cette époque la présence de cette ceinture n'était pas obligatoire, le véhicule, au moment de la mise en circulation, était conforme au code de la route. Désormais les ceintures à l'arrière sont obligatoires mais le véhicule en question n'a pas l'obligation de procéder à leur installation car au moment de sa mise en circulation leurs absences étaient règlementaires.

Le certificat d'immatriculation désormais connu, il nous faut parcourir le système d'immatriculation des véhicules afin de cerner le contexte dans lequel la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation s'applique.

Certificat Provisoire d'Immatriculation

Autorise, pendant sa période de validité, la circulation du véhicule sur le territoire national dans l'attente, le cas échéant, du certificat d'immatriculation (Article R.322-3 du code de la route).

(A) Numéro d'immatriculation	(I) Date du CPI	(B) Date de 1ère immatriculation	
ZA-808-DD	17/07/2013	14/03/1986	
(H) PERIODE DE VALIDITE	du	au	
	17/07/2013	16/08/2013	INCLUS
attribué à : (C.1) DAGUET SA			
826320087			
03 RUE DE LA PAIX			
86100 CHATELLERAULT FRANCE			
(D.1) Marque	(D.2) Type variante version	(D.2.1) Code national d'identification du type (en cas de réception CE)	(D.3) Dénomination commerciale
SCANIA	RA 131 S		
(E) Numéro d'identification du véhicule	(F.1) Masse en charge maximale techniquement admissible (en kg)	(F.2) Masse en charge maximale admissible du véhicule en service dans l'état membre d'immatriculation (en kg)	(F.3) Masse en charge maximale admissible de l'ensemble en service dans l'état membre d'immatriculation (en kg)
XLERA4X2A04251003	19000	19000	44000
(G) Masse du véhicule en service avec carrosserie et dispositif d'attelage (en kg)	(G.1) Poids à vide national	(J) Catégorie du véhicule CE	(J.1) Genre national
	6395		TRR
(J.2) Carrosserie CE	(J.3) Carrosserie (désignation nationale)	(K) Numéro de réception par type (si disponible)	
	PR SREM		
(P.1) Cylindrée (en cm3)	(P.2) Puissance nette maximale (en kW)	(P.3) Type de carburant	(P.6) Puissance administrative nationale
		G0	29
(Q) Rapport puissance/masse en kW/kg (uniquement pour les motocycles)	(S.1) Nombre de places assises, y compris celle du conducteur	(S.2) Nombre de places debout (le cas échéant)	(U.1) Niveau sonore à l'arrêt (en db (A))
	2		89
(U.2) Vitesse moteur (en mn-1)	(V.7) CO2 (en g/km)	(V.9) Classe environnementale	(X.1) Date de visite technique
1500			
(Z.1) à (Z.4) Mentions spécifiques			
<p>Pour le ministre et par délégation, Le sous-directeur de l'action interministérielle</p>			
			
Ludovic Guillaume			
(Y1) à (Y6) Taxes			
(Y1)	0 €	(Y2)	0 €
(Y3)	0 €	(Y4)	0 €
(Y5)	2.5 €	(Y6)	2.5 €

Le CPI ne permet pas la réimmatriculation du véhicule en France ou à l'étranger
The PRC does not allow re-registration of the vehicle in France or abroad

Source de l'image : <https://immatriculation.ants.gouv.fr>

TITRE 2 - ÉTUDE DU SYSTÈME D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES

CHAPITRE 1 - RÉTROSPECTIVE SUR L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES EN FRANCE

Pour comprendre le système d'immatriculation actuel des véhicules en France, il convient d'étudier tout d'abord l'histoire de la réglementation de la circulation (Section 1). S'attarder sur l'histoire des plaques minéralogiques (Section 2) permet de comprendre la genèse des mesures de polices administratives (Section 3).

Section 1 - Prémisses de la réglementation sur la circulation

Il est vrai que l'origine de l'immatriculation des véhicules remontent à une époque lointaine en France mais persister aujourd'hui à maintenir ce système ne fait qu'accroître sa fragilité. Traditionnellement, c'est face au développement des moyens de locomotions, et cela bien avant l'essor de l'automobile, que les pouvoirs publics furent confrontés, dans l'exercice de leur prérogatives de puissance publique, à la difficulté d'identifier avec certitude le conducteur ayant contrevenu aux règles de circulation.

Pour remédier à cette difficulté, l'ordonnance du 2 mai 1725 du Code Louis XV a prévu pour la toute première fois le marquage des véhicules publics par un chiffre : « *la manière de les — les carrosses de places— numéroter, en sorte qu'ils puissent être reconnus lorsque les propriétaires ou les cochers donnent lieu à quelque plainte* ». En effet, dès cette époque le soucis d'identifier les conducteurs grâce à une plaque d'immatriculation était présent. Or à cette époque, les véhicules étaient tractés par des animaux, il n'y avait donc pas de conducteur et il apparut logique d'immatriculer le véhicule en lui même et non pas la personne qui dirigeait l'animal. Cette identification s'imposait dès cette époque afin de pouvoir sanctionner l'auteur de l'infraction et d'indemniser la victime en cas d'accident.

Or on s'aperçoit que dès l'origine de cette identification, certaines personnes utilisaient des fausses plaques, voir n'en mettaient pas tout simplement. Un arrêté du Conseil du Roi du 17 décembre 1737 décrivait, en effet, le fait que : « *Le roi étant informé que le nombre des carrosses de place se trouve depuis quelques années tellement augmenté, que les cochers, sous prétexte qu'ils ne peuvent plus se placer dans les rues qui leur sont assignées, se tiennent dans presque toutes les rues de Paris, y causent de l'embarras, souvent même du désordre ; que pour mieux cacher leurs contraventions, ils se servent de carrosses sans numéro, ou prennent des numéros doubles, ce qui les met à couvert des peines qui méritent leurs contraventions et expose le public à l'insulte et aux mauvais traitements de ces sortes de cochers* ». Pour résoudre ce problème, ce présent arrêt imposa une marque spéciale, apposée de façon indélébile par les pouvoirs publics sur chaque carrosse. On constate alors que dès le début, les personnes tentaient de trouver des solutions, souvent illégales, afin de pouvoir échapper aux sanctions. Ce délit d'utilisation de fausses plaques persiste même aujourd'hui et est, d'ailleurs, en nette progression. Ainsi ce problème d'identification des conducteurs contrevenants sera vraiment

récurrent au fil du temps comme l'illustre encore cet exemple de 1904 où Abel Ballif⁵ dénonçait : « *On maquille les plaques de façon à dissimuler le numéro, ou encore on arbore carrément un numéro qui n'est pas le vrai, au détriment du malheureux titulaire officiel de ce numéro* ».

C'est à partir de 1851, que la police de roulage obligea les voitures à cheval à être munies d'une plaque comportant l'adresse du propriétaire. Une anecdote amusante permet de relever que dès 1898 certains évoquaient la nécessité certaine d'identifier le véhicule, ici une automobile. En effet le 6 juin 1898, on pouvait trouver dans un quotidien de l'époque la publication d'une lettre ouverte du célèbre journaliste Hugues Le Roux⁶ ainsi formulée : « *Hier soir à six heures, auprès de la rue de Courcelles, j'ai failli être écrasé avec ma femme et mes enfants, par un monsieur monté dans une automobile lancée à la vitesse d'une locomotive. Il était, bien entendu, impossible à rattraper. L'agent à qui je me suis adressé [...] m'a répondu "Hélas, Monsieur, nous sommes désarmés devant ces gens-là. Ils savent qu'ils échapperont par la fuite ..." [...] Monsieur le Préfet de police, [...] vous devez obliger ces écraseurs de porter en évidence le numéro qui permettra de les retrouver après leur fuite. [...] Et puisque vos agents se déclarent désarmés, j'ai l'honneur de vous avertir qu'à partir d'aujourd'hui, je me promène avec un revolver dans ma poche et que je tire sur le premier chien enragé qui, monté sur une automobile ou sur un tricycle à pétrole, s'enfuira après avoir risqué d'écraser les miens ou moi.* »

Par cette anecdote, on s'aperçoit que dès les origines la police ne savait comment faire face au contravention à la volée étant dans l'impossibilité d'identifier et de rattraper le véhicule en cause.

Il apparaît certain que la transition entre l'utilisation des voitures « hippomobiles » et des automobiles fut la source de nombreux litiges qui se soldèrent en général par la condamnation de l'automobiliste. La décision du Tribunal de simple Police de Flers sur Orne du 22 juin 1896 en est une illustration : « *Attendu que, bien qu'il n'existe aucun règlement local concernant le fonctionnement et la circulation des voitures à moteur mécanique, le sieur S. est tenu de se conformer aux règles de prudence que comporte l'usage de ces véhicules (...) d'autant que sa voiture, comme toutes les voitures de ce genre, dégage de la vapeur et fait en marchant un bruit particulier qui s'entend de loin ; que l'on comprend que les chevaux, n'étant pas habitués à rencontrer ces voitures, s'effraient facilement à leur approche. Attendu qu'en imprimant à sa voiture une vitesse[vi] qui ne lui a pas permis de s'immobiliser plus tôt, le sieur S. a commis une imprudence qui engage sa responsabilité...».*

Il est évident que l'automobile a fait une entrée difficile dans la vie sociale et l'idée selon laquelle elle est avant tout un engin homicide persiste toujours aujourd'hui malgré le fort développement des véhicules à moteur. C'est cette idée qui justifie un contrôle d'une sévérité exceptionnelle, renforcée par l'hostilité des tribunaux à l'encontre de ce nouveau mode de locomotion. La déclaration du Tribunal Correctionnel de Lille du 5 décembre 1900 témoigne de cette animosité : « *les excès de vitesse relevés à la charge des conducteurs d'automobiles doivent être réprimés d'autant plus sévèrement qu'ils sont plus fréquents et que ceux qui les commettent trouvent dans l'exagération même de la vitesse le moyen de se soustraire par la fuite à toute répression*».

⁵ Article paru dans La Vie Automobile de 1904, n°157

⁶ Hugues Le Roux (1860-1925)

Lorsque les automobiles succédèrent aux voitures « hippomobiles » les règlements de circulation émergèrent progressivement pour s'intensifier par la suite. Au prémisses de l'automobile, l'usage était libre, les conducteurs disposaient d'une grande marge de liberté sous réserve de respecter les prescriptions de la loi de 1851, du décret du 10 août 1852 sur les conditions de la mise en service et de la circulation et d'un texte du 30 avril 1880 sur les engins à vapeur. C'est face à la montée progressive de l'insécurité grandissante qu'un cadre légal s'est élaboré. D'ailleurs, en 1902 les accidents de la route furent identifiés comme des cas de morts violentes.

L'utilisation de l'automobile apparut progressivement comme dangereuse et même encore aujourd'hui, l'automobile suscite toujours une suspicion générale de dangerosité légitime, vraisemblablement, la rigueur de l'administration et le courroux judiciaire. La notion de risque s'attacha d'emblée à l'utilisation de l'automobile. L'expression de « sécurité routière » non présente à l'époque n'a émergée que dans les années 1970 et correspond désormais à un enjeu majeur de santé publique et de protection des personnes. Les pouvoirs publics n'anticipèrent pas le phénomène automobile et durent prendre des décisions sur le tas afin de pallier aux nouvelles difficultés qui émergeaient. La circulation des véhicules s'effectua donc bien avant la mise en place du droit de circuler qui était jusqu'alors inexistant. Par ailleurs, le lien étroit entre la technologie et le texte de droit sera fréquemment source d'incohérence, en particulier quand le niveau technique rend caduque les précautions juridiques édictées pour un temps déjà dépassées. Cette difficulté pour le droit de suivre la réalité du monde automobile sera la source de la grande précarité des textes de ce droit.

Au départ chaque département avait établi ses propres règles de circulation. Les bases, de ce que l'on nommera par la suite le Code de la route, furent établit par le décret de 1899 puis modifiées à plusieurs reprises en fonction de l'évolution de la situation. Ce n'est qu'avec le décret du 27 mai 1921 qu'une réglementation de la circulation routière uniforme fut instaurée. La création de ce code de la route valable sur l'ensemble du territoire français entraîna de nombreux procès en raison de l'imprécision du texte. Il fut alors abrogé le 31 décembre 1922 et une police de la circulation lui succéda. C'est en 1949 que la prévention routière se développa et que les risques routiers furent à nouveau considérés.

Ce n'est alors que dans les années 1950 que les considérations sur la responsabilité des auteurs d'accidents et sur les causes des accidents émergèrent face à l'accroissement du phénomène automobile. En réaction, l'ordonnance du 15 décembre 1958 institua un nouveau Code de la route en tenant compte des conséquences de la circulation et de la nécessité de la contrôler. Cette ordonnance entama concrètement la mise sous contrôle de la circulation routière par l'État.

À présent, on observe un volet répressif de la lutte contre l'insécurité routière. Volet qui s'est intensifié depuis la déclaration du Président Jacques Chirac du 14 juillet 2002. Pour certains, l'État se fit le propriétaire de la lutte contre l'insécurité routière mais cette nécessité de sanctionner à tout prix le conducteur d'une infraction n'est pourtant pas une chose récente. Ainsi on constate que depuis les prémisses de la réglementation de la circulation, il y a eu un processus de mise sous contrôle de l'État des domaines de la circulation et de la sécurité routières, jusqu'à devenir une affaire d'État désormais. Or en s'insurgeant de la sorte, l'État semble avoir complètement ignoré un état de fait primordial. Entre les prémisses de la circulation et celle actuelle une différence majeure s'est opérée et pourtant l'État ne l'a pas prise en considération et s'est uniquement entêté à poursuivre ses efforts de répression à l'encontre du conducteur du véhicule.

En effet, en 1725, lorsque l'immatriculation des véhicules publics s'est opérée, seul ce dernier pouvait être immatriculé puisqu'il n'y avait que des voitures à traction animale. Cependant avec l'apparition des automobiles, il aurait été plus évident de cesser d'immatriculer le véhicule mais plutôt préférer immatriculer le conducteur, c'est la personne responsable au moment de la commission de l'infraction. Or l'État ne s'est pas soucié de ce détail et a préféré conserver le système ancien d'immatriculation du véhicule en multipliant pour autant la répression envers le conducteur du véhicule. Cette incohérence de base débouche désormais sur des incohérences dans les différents textes du Code de la route et encore pire de nombreuses confusions dans l'esprit de tous.

Aussi se pose la question de savoir pourquoi les politiques n'ont pas dès l'apparition des automobiles préféré immatriculer les personnes et abandonner - sinon pas complètement mais en partie, voire en complément - l'immatriculation du seul véhicule. C'est une question qui demeure sans réponse évidente. La seule possibilité serait que l'État, face à la multiplication des accidents et des risques de la circulation routière et donc face à l'urgence de la situation, ait accèssé uniquement sa politique sur la répression après que l'acte soit commis et non pas sur la prévention en essayant de trouver un système plus adéquate à la situation nouvelle.

L'histoire du Code de la route n'est qu'une suite d'abrogation et de nouvelles règles tentant désespérément de suivre le progrès technique des véhicules à moteur. La vive répression qui entoure son non respect n'est que la conséquence de la suspicion d'homicide qui pèse sur ce véhicule qui dès son introduction a suscité la peur et la méfiance. Et c'est sur cette défiance que le gouvernement légitime toutes les mesures prises pour renforcer la sécurité routière et lutter contre la violence routière. Le droit de la circulation routière est alors un droit particulier qui déroge à bons nombres de grands principes du droit français mais qui trouve sa légitimité dans cette volonté de lutter contre le fort risque qui pèse sur l'utilisation d'un véhicule.

Section 2 - L'histoire des plaques minéralogiques

Le 15 avril 2009, la France changea son dispositif d'immatriculation des véhicules pour la quatrième fois en un peu plus d'un siècle. Il apparaît alors intéressant de retracer l'historique de ces différents systèmes d'immatriculation avant de s'attarder au dispositif actuel.

Cette historique permet de mettre en avant l'objectif principal de l'utilisation de plaques minéralogiques et donc de l'immatriculation à part entière. La motivation première de celles-ci furent à l'époque, et toujours aujourd'hui, d'identifier les automobilistes coupables de délits de fuite quand, leur absence de maîtrise de véhicules de plus en plus rapides multiplièrent le nombre d'accidents mortels. Devant le développement exponentiel du nombre d'automobiles, les administrations en charge durent déployer des trésors d'imagination pour parvenir à immatriculer sans double compte, les automobiles dans l'ensemble du pays.

Alors que la France préféra d'abord un système territorial d'immatriculation, d'autres pays adoptèrent dès l'origine un système national. Tout débuta alors avec une plaque nominative pour aboutir aujourd'hui à une plaque minéralogique dont le numéro est attribué à vie au véhicule.



Plaque de charrette avant 1850, au nom de Veuve Tanguy, à Nivernic-le-Cloitre, Pleven-Chrit. Photo Lucien Rohou

Dès 1797, la loi sur le tarif des droits à percevoir sur les grandes routes⁷ prescrivait, pour contrôler la perception des taxes sur les voitures de toute espèce :

« Art. 9 : Tout propriétaire de voiture de roulage sera tenu de faire peindre sur une plaque de métal, en caractères apparents, son nom et son domicile ; cette plaque sera clouée en avant de la roue gauche de la voiture, et ce, sous peine de 25 francs d'amende ; l'amende sera double si la plaque portait, soit un nom, soit un domicile faux ou supposé ».

Cet article sera repris par le décret du 23 juin 1806 sur le poids des voitures et la police du roulage. Il est important de relever que cet article, repris par la suite, n'avait pas pour objet la sécurité mais uniquement la préservation des chaussées et la perception de péages destinés à les entretenir.

Le terme roulage, utilisé à cette époque, comprenait le transport de marchandise mais aussi les voitures de voyageurs. Or ces dernières n'avaient à ce moment là aucune obligation de porter une plaque car elles étaient extrêmement rares. Ce n'est que par une nouvelle loi sur la police du roulage et des messageries publiques du 30 mai 1851 qu'a été instauré l'obligation de port de plaque pour tous les types de voitures. D'ailleurs cette loi va régir la circulation jusqu'en 1958.

⁷ Loi du 3 nivôse an VI (23 décembre 1797)



Plaques d'automobile Gobron-Brillé, mise en service en 1898, avec le nom et le numéro de série du constructeur et le nom et l'adresse du propriétaire

L'ordonnance du préfet de police sur le fonctionnement et la circulation sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de préfecture de police du 14 août 1893, étend le port de la plaque à des voitures attelées en y ajoutant un numéro distinctif délivré par le constructeur :

« Article 17. Tout véhicule à moteur mécanique portera sur une plaque métallique, en caractères apparents et lisibles, le nom et le domicile de son propriétaire et le numéro distinctif énoncé en la demande d'autorisation. Cette plaque sera placée au côté gauche du véhicule ; elle ne devra jamais être masquée. »

À cette obligation de port de la plaque suit également une obligation de la présence à bord en permanence du livret attestant de l'autorisation du véhicule. Ce livret ne consiste qu'en la préfiguration de la carte grise qui sera instituée en 1899.

Cette disposition de l'article 17 de l'ordonnance du 14 août 1893 sera repris dans le décret portant règlement pour la circulation des automobiles du 10 mars 1899 :

« Article 7. [...] Chaque voiture portera en caractères bien apparents : Le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type ; Le nom et le domicile du propriétaire. »

Or ce projet d'immatriculation fut source de vive réaction comme l'illustre l'indignation d'un auteur anonyme de la Chronique « Locomotion automobile » de la Revue du Tourin-club : «*Les automobiles devront être numérotées comme de simples sapins.* »

Un drame en 1901 accéléra les choses en matière d'immatriculation des véhicules. En effet, l'affaire de Villeroy⁸, dont l'accident le 18 août 1901 avait causé la mort d'une personne

⁸ Le journal Le Temps relatait l'accident le 19 août 1901 : « *Une voiture automobile du genre phaéton, peinte en blanc, portant trois voyageurs inconnus, dont un de forte corpulence, a écrasé hier, vers trois heures de l'après-midi un employé de l'octroi du bureau de Pont-l'Évêque, à Lisieux, au moment où il s'avavançait pour demander aux voyageurs s'ils n'avaient pas d'objets soumis aux droits. La voiture, qui venait de la direction de Trouville, a continué sa course à toute vitesse se dirigeant vers Bernay. Le signalement des trois féroces chauffeurs a été*

renversée, suscita une forte émotion et révéla un comportement nouveau lié aux possibilités nouvelles de prendre la fuite après un accident à bord d'une automobile, même lente. Cette nouvelle problématique fut alors résumée par le sénateur Denoix en 1902⁹ : « *Il n'est point douteux qu'une voiture pouvant marcher à moins de 30 kilo- mètres à l'heure peut permettre à son conducteur de se soustraire par la fuite à la responsabilité qu'il aura encourue si elle ne porte aucun signe permettant de fixer son identité. Et si, par le texte que nous proposons au vote du Sénat, les voitures automobiles sont seules soumises à cette prescription, c'est que les voitures à traction animale et les cavaliers ne peuvent obtenir des moyens dont ils disposent des vitesses bien grandes, qu'ils ne voyagent que sur une surface de territoire relativement restreinte et dans laquelle ils sont généralement très bien connus et que, dès lors, il leur est bien difficile, sinon impossible, de se dérober par la fuite* ». C'est à la suite de cette affaire que « la plaque minéralogique » dit aussi « plaque d'identité » est imposée définitivement mais aussi qu'est créé « le délit de fuite ». Cependant la loi sur ce délit de fuite ne sera promulguée que le 17 juillet 1908 par suite de divers retards.

En effet le décret, modifiant le décret du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles, du 10 septembre 1901 créa la plaque d'identité appelée rapidement la plaque minéralogique car le numéro de cette plaque était reporté sur le récépissé de déclaration de mise en circulation (autrement dit la carte grise) délivrée par le service des mines. D'ailleurs c'est à partir de ce moment là que ce service dû tenir des registres d'immatriculation des automobiles.

L'inscription des numéros sur ces plaques faisait l'objet d'une réglementation stricte puisqu'un modèle de plaques était défini par un arrêté du 11 septembre 1901 à l'article 2 : « *Ce numéro d'ordre sera formé d'un groupe de chiffres arabes suivis de lettres majuscules romaines caractéristiques du service de l'ingénieur en chef [des mines]. Le numéro sera reproduit sur les plaques d'identité en caractères blancs sur fond noir* ». Les dimensions des caractères étaient également précisées suivant ce tableau :

Dimensions en millimètres	Plaque avant	Plaque arrière
<i>hauteur des chiffres ou lettres</i>	75	100
<i>largeur uniforme du trait des caractères et trait de séparation</i>	12	15
<i>largeur du chiffre ou de la lettre</i>	45	60
<i>espace entre les chiffres, les lettres ou le trait de séparation</i>	30	35
<i>longueur du trait de séparation des chiffres et des lettres</i>	45	60
<i>hauteur de la plaque</i>	100	120

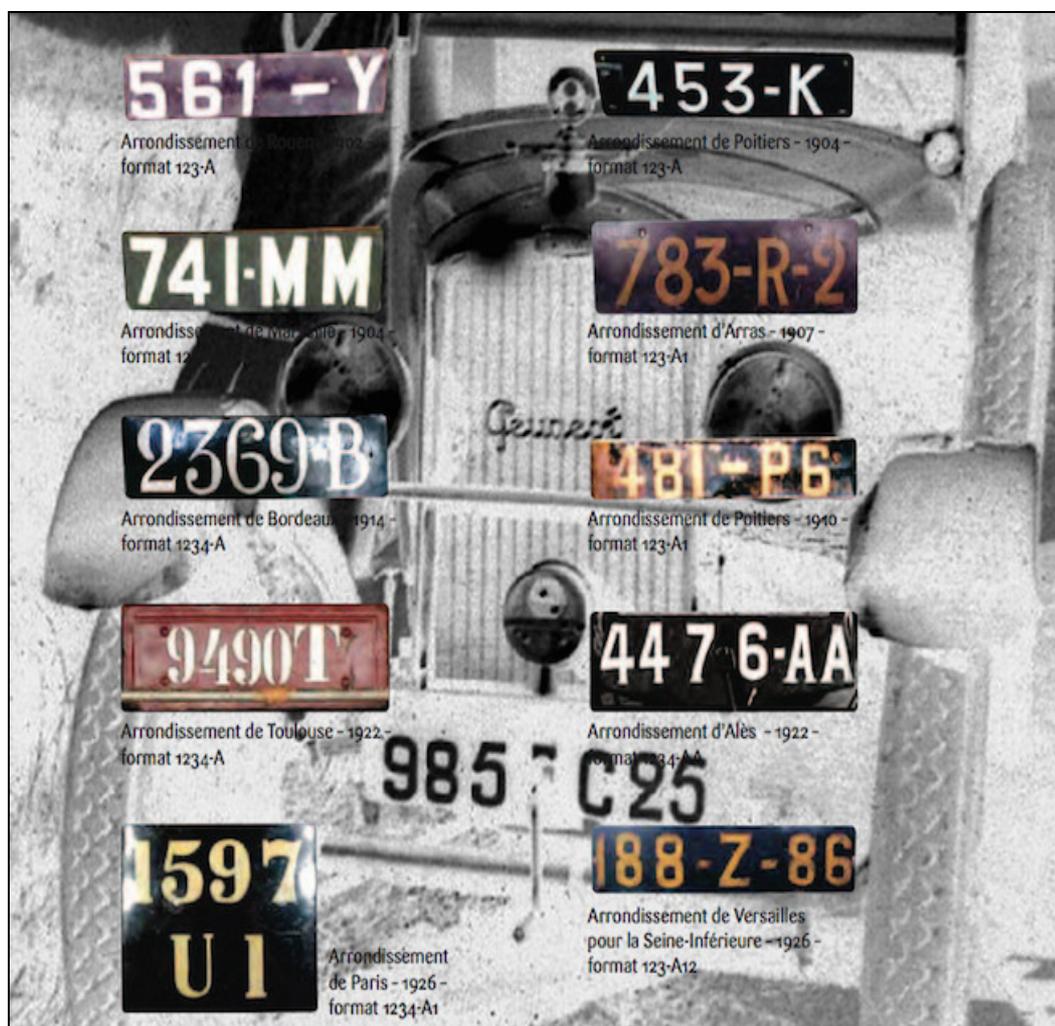
La plaque minéralogique, en plus de pouvoir identifier le véhicule en cause, va surtout permettre le développement de la pratique de la contravention au vol qui sera elle aussi contestée dès son apparition : « *Les gaietés de la contravention au vol. La contravention au vol est la plus inique façon de dresser une contravention, puisque le contrevenant, n'étant pas prévenu de sa faute, est dans l'impossibilité absolue de se présenter devant le juge de paix avec des témoins, et par conséquent de se défendre. Il y a donc condamnation à tous les coups, et condamnation forcée. Le juge en ce cas, ce n'est plus le juge de paix, c'est le gendarme ; le juge de paix n'est plus qu'un automate qui paraphe la condamnation* »¹⁰. Cette pratique des infractions constatées au vol s'est transformée par la suite en une véritable présomption de

envoyé dans toutes les directions. »

⁹ Sénateur Denoix, séance du 20 février 1902, rapport, Annexe n°71, page 132

¹⁰ Article de La Vie Automobile n°164 du 19 novembre 1904

responsabilité envers le titulaire du certificat d'immatriculation, comme nous le verrons par la suite.



Quelques exemples de plaques minéralogiques de 1901-1928

Les plaques diplomatiques françaises

CD-5313 X

Série diplomatique 1936-1954
Paris début des années 1950

6CD2175

Série diplomatique
depuis 1965

405 CMD 1

Série diplomatique - depuis 1965
organisations internationales (E.S.A.)

5 K 875

Série diplomatique - depuis 1966
personnels techniques d'ambassade

Série diplomatique 1954-1965
Seine début des années 1960

75IT 30710

Série diplomatique - depuis 1965
véhicule de l'ambassadeur

135 CMD 1

Série diplomatique - depuis 1966
personnels consulaires

4 C 117 13

Série diplomatique - depuis 1965 - délégués auprès
d'une organisation internationale (O.C.D.E.)

E 205 CD 145

Série diplomatique - depuis 1965 - véhicule acheté
sur le marché intérieur mais bénéficiant de
l'exemption fiscale

93 CD 3422

Lancée en 1936, la série diplomatique a été initialement calquée sur la série temporaire, en employant en particulier les codes de « ports » spécifiés pour celle-ci, avec la lettre X attribuée à Paris, et le Z pris pour Vichy. Elle a été refondue de la même manière en 1954 (mise en place de la départementalisation), avant d'être encore complètement transformée en 1965 et 1966.

Un système aussi complexe que très complet indique aujourd'hui le statut diplomatique précis du propriétaire, son pays ou son organisation internationale de rattachement - les deux dans le cas d'un délégué auprès d'une organisation internationale importante, le département d'attache pour les consulats de province. Le statut fiscal du véhicule n'est pas non plus oublié, entre exemption fiscale et douanière (cas le plus courant), exemption fiscale seule (des droits de « carte grise » et de « vignette »), et pas d'exemption (s'agissant en général d'un diplomate de nationalité française en poste en France).

C'est sa complexité bien nécessaire en la matière qui sauve la série diplomatique : elle sera absorbée par le SIV mais conservera in extenso les formats en usage aujourd'hui !

Les plaques administratives françaises

89083 D

Série administrative initiale
- 1948

**02N-
1986A**

Série administrative
- refonte de 1992

Série administrative - adjonction d'un
suffixe (à partir de la fin des années 1950)

**82909
DA**

Série administrative
- sous-série zonale introduite en 2005

02N-1243A

Il a fallu attendre l'immédiate après-guerre pour que l'État ressente la nécessité d'immatriculer ses véhicules civils dans une série séparée, ce qui fut entrepris à partir du début de 1948. Jusqu'à sa refonte complète en 1992, la série avait peu évolué, se contentant de prendre un suffixe pour distinguer le parc de la police, et celui des administrations centrales, des autres parcs administratifs.

Depuis 1992, le code du département d'attache du véhicule figure en tête de l'immatriculation, avec une lettre - D, R, N, E - indiquant le périmètre normal de circulation - départemental, régional, national, autorisée à l'étranger. La circulation en dehors du périmètre habituellement autorisé se fait sous dérogation temporaire.

Enfin, sont apparues en 2005 des immatriculations « Direction de zone » qui autorisent le partage de matériels spéciaux (généralement montés sur remorques), en ne préjugant pas de l'entité de la police nationale qui peut en être allocataire à un moment donné.

Il est prévu que la série SIV normale - c'est-à-dire sans codification spéciale - absorbe la série administrative.

Section 3 - Les prémisses des mesures de police administrative

Il est intéressant de souligner que c'est une loi de 1927 qui a introduit une importante innovation en permettant au préfet de suspendre le permis de façon provisoire avant la décision judiciaire. Ainsi le retrait administratif intervenait avant la décision judiciaire et de ce fait avant la qualification de culpabilité. Cette nouveauté permit de sanctionner une personne pour une infraction avant même qu'elle ne soit tenue comme étant coupable. C'est ainsi qu'est né le retrait administratif du permis de conduire comme simple mesure de police administrative et cela avant l'intervention du jugement pénal. Cela faisait suite à la recherche d'une réponse adaptée aux nouvelles nécessités liées à la circulation routière. Une réflexion sur les modes de répression s'en suivit afin de permettre aux forces de l'ordre de faire respecter le Code de la route.

Le décret de 1939 ne fait que reprendre toute la réglementation préexistante en l'adaptant aux nouveautés de l'époque. Les sanctions pénales demeurent alors pécuniaires alors que la possible suspension du permis de conduire relève d'une prérogative préfectorale, c'est à dire l'administration, malgré la loi de 1927 qui l'a rapproché fortement de la sphère pénale. Or l'ordonnance de 1958 fait aussi de la suspension de permis une peine complémentaire qui pourra être prononcée par le tribunal répressif qui aura à connaître de l'affaire. La mesure administrative subsistant en parallèle. D'autres mesures voient également le jour, les pouvoirs judiciaires et administratifs coexistant alors mais sans pour autant être liés aussi intimement qu'à l'heure actuelle.

De nombreuses modifications ont petit à petit dessiné le Code de la Route actuelle telle que la loi du 10 juillet 1989 qui institue notamment le permis à points. Par cette loi, l'amende devient forfaitaire et une grande majorité d'infraction donne lieu à un retrait de point automatique sans recours à un jugement classique. On assiste alors à l'instauration du retrait de points automatique dès le paiement de l'amende forfaitaire et sans que cela ne passe par un juge et tout ça sur le fondement de « la simplification de la procédure relative aux contraventions ».

Comme nous l'étudierons plus amplement par la suite, la loi du 18 juin 1999 vient étendre un principe exorbitant de la responsabilité pénale du fait d'autrui dans le Code de la route puisque depuis le titulaire de la carte grise est considéré comme responsable pécuniairement de certaines infractions bien précises. Afin de s'exonérer de sa responsabilité, le titulaire devait au début dénoncer le véritable conducteur, autrement dit c'était une incitation évidente à la délation. Cette présomption de responsabilité du titulaire de la carte grise bien particulière est un contresens juridique total et n'est que l'aboutissement d'un système de gestion d'immatriculation reposant sur une absurdité effarante que nous expliciterons ensuite.

Une incohérence du Code de la route qui pourtant bien que contraire à l'essence même du droit pénal est tout de même passée comme étant valide auprès du Conseil Constitutionnel en 1999. Le terme de responsable pécuniairement se révèle être une « hypocrisie » terminologique n'ayant d'autre signification juridique que responsable pénalement. Or, à cause du principe de la personnalité des peines, il était impossible de déclarer le titulaire de la carte grise comme étant responsable pénalement, d'où cette astuce terminologique, mais très fragile, permettant de contourner la difficulté.

Un constat alarmant en matière de droit de la circulation est regrettable : « *le mouvement, entamé depuis longtemps, du judiciaire à l'administratif, caractérisé par le recours de plus en plus fréquent à la technique administrative, adaptée au contentieux de masse, au détriment de la technique judiciaire, plus proche du contentieux particulier, sera maintenu, voire amplifié* ». ¹¹ Et ce constat fera entièrement l'objet de la seconde partie de ce mémoire.

¹¹ Tiré de l'article « Histoire du Code de la route » du Cabinet Samson

CHAPITRE 2 – LE SYSTÈME D’IMMATRICULATION DES VÉHICULES DÉTAILLÉ

Il est nécessaire d’établir le contexte du SIV (Section 1) avant d’en mesurer ses apports (Section 2)

Section 1 - Contexte du SIV

Depuis 2009, la France connaît un nouveau système d’immatriculation des véhicules dit SIV. Ce système vise à simplifier les démarches administratives des automobilistes, alléger les tâches de l’administration et pallier l’expiration de l’ancien dispositif de numérotation. Mis en place par la directive n° 2009-136 du 9 février 2009 relative aux documents d’immatriculation des véhicules, cette dernière vient d’être modifiée par la directive n°2014/46 du 3 avril 2014 qui ne rentrera en vigueur qu’au 20 mai 2018. Il est important de signaler dès à présent que malgré les débats qui ont accompagné ce projet de réglementation, l’Europe n’est pour rien dans la nouvelle réforme et l’instauration du SIV en France.

Le système actuel repose sur le principe de l’immatriculation à vie des véhicules. Autrement dit une individualisation à vie du numéro d’immatriculation et cela dans un désir de simplification et d’économie pour le Gouvernement. Suivant ce principe tout véhicule qui reçoit sa première immatriculation conserve ce numéro jusqu’à sa destruction. Ce numéro unique et définitif intègre une série nationale et se compose de trois blocs de caractères séparés par des tirets : deux lettres, trois chiffres, deux lettres. Ce numéro unique permet de simplifier les procédures associées à la revente du véhicule, à son transfert dans un autre département mais aussi la centralisation de sa gestion. Á cela, toute la procédure s’effectue sur internet et poursuit l’objectif de modernisation lancé par le Gouvernement.

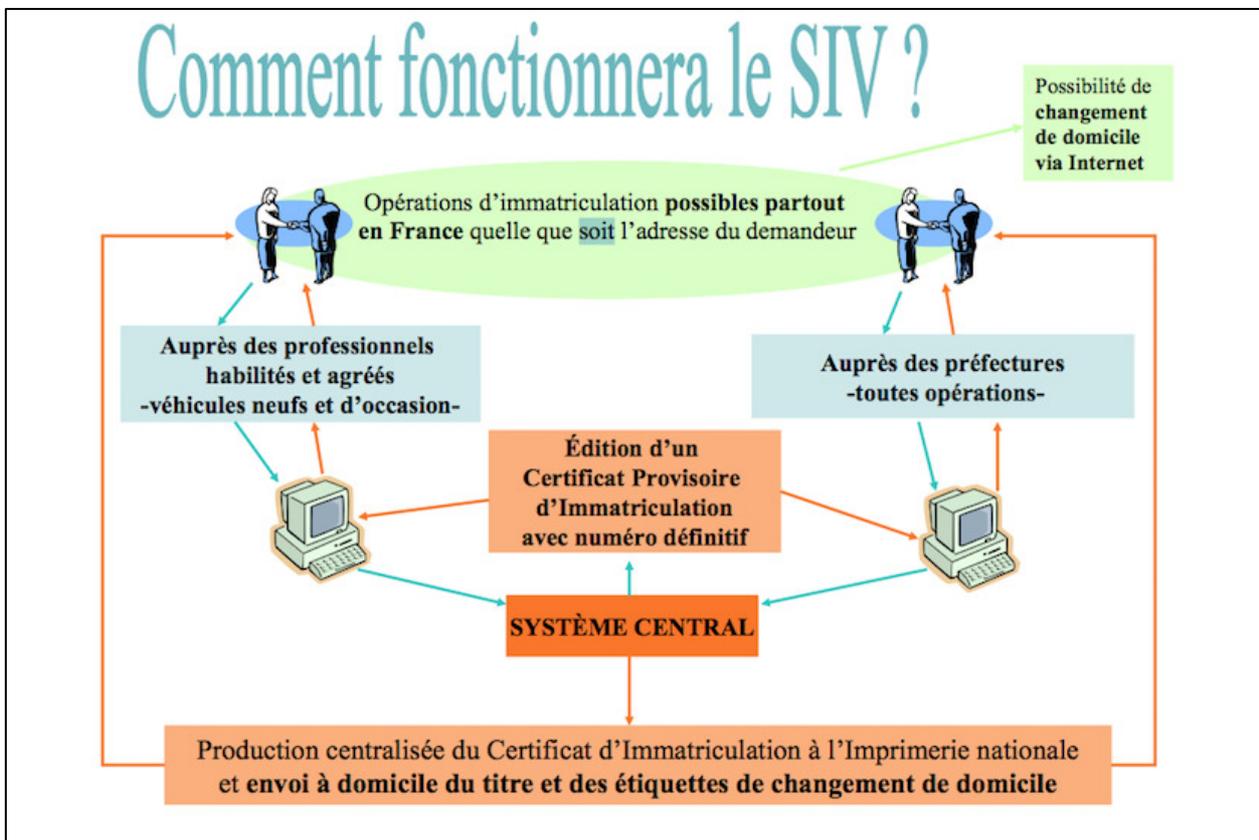


Dès 2010, l’arrêté ministériel du 9 avril 2009 transposant la directive de 2009 fut modifié. Néanmoins ce texte¹² n’est venu que clarifier et préciser les dispositions réglementaires applicables. Il a, en outre, introduit des nouveautés s’agissant de l’immatriculation provisoire WW.

¹² Arrêté 2 juin 2010, NOR : DEVS1011869A

Le SIV, quatrième système français de 2009, est venu remplacer le système qui avait été mis en place par la circulaire du 1er avril 1950 et s'intéressa d'abord aux véhicules neufs. Ce système se caractérise par un format unique, c'est à dire uniformément appliqué à toutes les séries. Plusieurs raisons furent invoquées pour l'instauration de ce nouveau système avec en tête de lice la volonté première de l'Europe, or celle-ci n'a pas dicté cette réforme. La seule volonté de l'Europe dans ce domaine concernait la mise en conformité de la carte grise avec les exigences européennes en 2004. En effet, les contraintes règlementaires de la création des séries et la structure des immatriculations dans un pays sont trop locales pour que l'Europe décide de l'harmoniser. L'épuisement des séries qui menaçait le système de 1950 est également une fausse raison expliquant l'adoption de ce nouveau système.

En réalité, la France cherche à modifier le système de la gestion des immatriculations et non pas le système d'immatriculation en lui même. L'instauration du SIV n'est autre que la représentation de cette volonté, autrement dit une composante rendant possible une future modification de la gestion des immatriculations. En effet, on s'aperçoit que le système de gestion des immatriculations est la source de certaine anomalie qui fragile le système entier.



Tirée du dossier de presse du 4 juin 2008 – La nouvelle immatriculation des véhicules

Section 2 - Les apports du SIV

Le SIV permet la dématérialisation des documents et une simplification des procédures d'examen des pièces justificatives et des opérations de règlements des différentes taxes relatives à la carte grise. Ainsi le SIV rend désormais possible l'immatriculation du véhicule neuf ou la modification de la carte grise directement chez un professionnel de l'automobile

habilités et agréé soit par correspondance soit par internet. Cette télé-procédure permet aux professionnels habilités et agréés d'enregistrer la demande d'immatriculation, d'encaisser le montant des taxes et de délivrer le certificat provisoire d'immatriculation (CPI) permettant de faire provisoirement circuler le véhicule. En effet, les cartes grises ne sont plus produites en préfecture désormais. Ainsi les concessionnaires peuvent gérer entièrement l'immatriculation d'un véhicule neuf et même établir immédiatement un CPI valable un mois, avec un numéro d'immatriculation définitif attribué au véhicule. Ce CPI permet de circuler pendant un mois sur le territoire national uniquement en attendant de recevoir la carte grise définitive. Cette dernière est alors envoyée par courrier recommandé, par la poste uniquement, directement au domicile du titulaire. De cette manière la préfecture s'assure que l'adresse présente sur le certificat d'immatriculation est correcte.

Le numéro d'immatriculation attribuée à vie est nationale ce qui permet de faire établir la carte grise n'importe où en France. En effet, avant 2009, les véhicules devaient être immatriculés auprès de la préfecture de département du domicile du propriétaire ou s'agissant d'une personne morale, de l'établissement d'affectation. Le SIV abandonne donc cette règle de territorialité. La seule restriction reste que c'est le tarif du domicile qui s'applique à l'établissement de la carte grise. À titre d'information, établir une carte grise à Mayotte n'est soumis à aucune taxe et demeure, à l'heure actuelle, gratuit.

Les nouvelles plaques d'immatriculation du SIV évitent de devoir les changer en cas d'achat d'un véhicule d'occasion ou lors d'un déménagement dans un autre département. Dans ce dernier cas, il suffira d'envoyer un courrier ou de se connecter sur le site internet prévu à cet effet afin d'avertir du changement d'adresse et ainsi recevoir un autocollant sécurité à coller sur la carte grise.

Ce nouveau système d'immatriculation a entièrement modifié l'ancien système de numérotation avec notamment l'instauration de nouvelles plaques d'immatriculation. Il apparaît étonnant que le gouvernement n'ait pas profité de cette occasion pour revoir entièrement le système d'immatriculation. En effet, il a continué à vouloir uniquement immatriculer le véhicule et non pas la personne autrement dit le conducteur du véhicule. Or il aurait été peut être plus judicieux de profiter de cette réforme complète pour modifier le système habituel.

En effet, la politique actuelle persiste à s'attacher à identifier un véhicule alors qu'une des solutions évidentes consisterait à identifier la personne conduisant le véhicule et non pas le véhicule en lui même. Car si c'est bien le véhicule qui était présent au moment de la commission de l'infraction et identifié comme tel, le conducteur peut varier et son identification demeure quasiment impossible. Il est regrettable que le gouvernement n'est pas profité de cette occasion pour revoir entièrement le système.

CHAPITRE 3 - COMPARAISON DU SYSTÈME D'IMMATRICULATION FRANÇAIS AUX AUTRES SYSTÈMES EUROPÉENS

La France connaît donc un système d'immatriculation lié au véhicule, et cela depuis le code Louis XV de 1725. Cette tradition à vouloir identifier le véhicule et non pas le conducteur en lui même n'est pas spécifique à la France. En effet, d'autres États de l'Europe fonctionnent sur le même principe tel que l'Allemagne, l'Espagne, la Grande Bretagne ou encore l'Italie (Section 2).

À l'opposé on retrouve le système utilisé par la Suisse et la Belgique qui consiste à immatriculer la personne et non pas le véhicule (Section 1). Leurs plaques d'immatriculation, contrairement à la France, sont alors amovibles car elles doivent pouvoir être enlevées du véhicule et correspondre à la personne qui le conduit effectivement. D'ailleurs leurs plaques sont fixées au véhicule par de simple vis et non par des rivets.

Section 1 - Le système d'immatriculation liée à la personne

I. Le cas de la Belgique



En Belgique, l'immatriculation, du ressort de l'État fédéral, se fonde sur un système doublement original au sein de l'Union Européenne. En effet, l'immatriculation est liée à la personne propriétaire du véhicule, qu'il s'agisse d'un particulier ou d'une personne moral, mais il existe surtout un service d'immatriculation en ligne, mis en place depuis 2003 qui permet aux courtiers, sociétés de leasing et compagnies d'assurances, d'introduire eux-mêmes les données nécessaires à l'immatriculation des véhicules.

C'est alors la Direction des immatriculations qui s'occupe de gérer un répertoire national et de traiter les données transmises afin de vérifier leur exactitude et permettre ainsi la délivrance du certificat mais aussi la plaque d'immatriculation arrière à la personne concernée. Seule la plaque arrière est officielle et délivrée par l'administration. La plaque avant devant s'acheter dans le commerce. Les Belges gardent leur plaque à vie.

Cependant, un projet est actuellement en cours en Belgique concernant l'immatriculation des véhicules et tend à se rapprocher du format standard européen comme celui de la France. De plus une nouvelle loi du 22 avril 2012 instaure l'ordre de paiement qui est un mécanisme permettant de recouvrir la somme due dans un délai de 45 jours suivant le jour d'envoi de l'ordre. Ce mécanisme ne fonctionne que si l'infraction commise n'a pas causé de dommage à

autrui. Cet ordre est alors adressé au contrevenant s'il est connu ou à défaut au détenteur de la plaque d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise.

Il est intéressant de relever que l'arrêté ministériel relatif à l'immatriculation de véhicules du 23 juillet 2001 prévoit trois mentions claires et précises devant figurer sur le certificat d'immatriculation :

« § 2. Le certificat d'immatriculation Partie I se compose de deux pages au format A5 dont l'empreinte noire ordinaire contient les mentions suivantes :

1° à la première page : **i)** une mention précisant que le titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas identifié par ce certificat comme propriétaire du véhicule;

2° à la deuxième page : **g)** une mention précisant que le titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas identifié par ce certificat comme propriétaire du véhicule; cette mention est précédée d'un code communautaire harmonisé correspondant; **h)** un numéro unique de titulaire pour chaque titulaire d'une immatriculation, ainsi qu'une mention précisant que le titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas identifié par ce certificat comme propriétaire du véhicule; cette mention est précédée d'un code communautaire harmonisé correspondant; ».

Ainsi par ces mentions, la Belgique prévoit clairement que le titulaire du certificat d'immatriculation et donc le détenteur des plaques d'immatriculation n'est pas le propriétaire du véhicule. Cette séparation claire et précise entre le titulaire et le propriétaire est la problématique principale qui se pose en France. Les Belges, ont dissipé tout doute par l'ajout de ces mentions. Lors de la commission d'une infraction au code de la route, celui qui sera poursuivi sera alors bien le titulaire du certificat étant le détenteur des plaques du véhicule impliqué ou à défaut le véritable contrevenant s'il est identifié. Cependant, le titulaire n'a pas l'obligation de révéler qui conduisait son véhicule au moment des faits.

II. Le cas de la Suisse



En Suisse, l'immatriculation est de type décentralisé c'est à dire qu'elle relève de chaque canton bien qu'un fichier central existe depuis 1988. Comme pour la Belgique, le système est celui de « plaque à la personne ». Ces plaques sont délivrées par les autorités cantonales d'immatriculation à toute personne justifiant d'une assurance pour le véhicule destiné à les recevoir. De plus le numéro attribué sera valable pour tous les véhicules que la personne possède. Une responsabilité civile¹³ pèse alors sur le détenteur du véhicule ou alors la personne qui disposait de ce dernier au moment de la réalisation de l'infraction mais des sanctions pénales sont prévues en cas de comportement fautif d'un usager de la route.

Une des particularités du système suisse est qu'ici on ne parle pas du « propriétaire du véhicule » mais du « détenteur du véhicule ». Cette différence terminologique importante permet d'éviter les difficultés rencontrées en France entre la confusion des termes « propriétaire » et « titulaire ». En France, le terme détenteur se définit comme celui qui conserve et fait usage d'un bien pour le compte d'autrui. Comme nous le verrons, en Suisse une

¹³ Article 58 de la LCR du 19 décembre 1958

distinction est faite entre deux types de détenteur. À titre d'indication, la carte grise en Suisse est appelée permis de circulation et seul le détenteur du véhicule figure sur ce permis.

Ce sont la loi fédérale sur la circulation routière, dite LCR, du 19 décembre 1958 et l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, dite OCR, du 13 novembre 1962 qui régissent les infractions dans la circulation routière. Les dispositions pénales sanctionnant les violations des règles édictées par la LCR sont développées et complétées par différentes ordonnances. On distingue alors deux types de sanctions en Suisse : Les amendes d'ordre et la procédure ordinaire débutant par une ordonnance pénale rendue par le Ministère public ou le service des contraventions.

Les amendes d'ordre restent anonymes si elles sont payées dans les 30 jours permettant ainsi une sanction rapide et simple des cas de peu de gravité. Aucun retrait de permis n'est réalisé si l'amende à ordre est payée dans les temps. En effet, une des sanctions majeures que la Suisse applique est la suspension de permis (= le retrait de permis) dont la durée est variable en fonction de la gravité de l'infraction. Cette sanction est de nature administrative. Le LCR et l'OCR indique les différentes infractions de circulations sanctionnées par une amende d'ordre dont en voici quelques exemples :

Infractions	Prix
1. Dépasser le poids maximal autorisé, après déduction de la marge d'erreur fixée par l'Office fédéral des routes (OFROU) pour les appareils et les mesures (art. 9, al. 1, et 30, al. 2, LCR, art. 67, al. 1 et 3, OCR)	
a. de au plus 100 kg	100
b. pour les véhicules et les ensembles de véhicules dont le poids total ou le poids de l'ensemble n'excède pas 3500 kg, de plus de 100 kg, mais de 5 % au maximum	200
a. pour les véhicules et les ensembles de véhicules dont le poids total ou le poids de l'ensemble excède 3500 kg, de plus de 100 kg, jusqu'à 5 %, mais de pas plus de □ 1000 kg	250
2. Dépasser la charge maximale autorisée par essieu, après déduction de la marge d'erreur fixée par l'OFROU pour les appareils et les mesures, lorsque le poids autorisé du véhicule ou de l'ensemble de véhicules n'est pas respecté (art. 9, al. 2, et 30, al. 2, LCR, art. 67, al. 2 et 3, OCR)	
a. de au plus 100 kg	100
b. pour les véhicules dont le poids total excède 3500 kg, de plus de 100 kg, mais de 2 % au maximum	250

Dans l'hypothèse où l'amende d'ordre n'est pas payée en temps, la procédure ordinaire débute alors. Cette procédure concerne aussi les cas les plus graves. On s'aperçoit au regard des articles 90 et suivants du LCR que les sanctions sont sévères dans le cas d'infractions en matière de circulation routière pouvant aller jusqu'à trois ans de prison.

En Suisse a été instauré « le délit de chauffard » qui prévoit une peine d'un an minimum à quatre ans pour les violations graves des règles de circulation tel que par exemple un excès de vitesse de plus de 50 km/h en localité. Ce délit a été mis en place par le projet Via Sicura et inséré à l'article 90 alinéa 3 du LCR. Ce renforcement des sanctions en cas d'infraction aux règles de la circulation et ce système si particulier de l'immatriculation liée à la personne nous incite à développer à la fin de ce mémoire une section sur la responsabilité du détenteur d'un véhicule en Suisse afin de mettre en lumière les différences apparentes avec le système français.

Section 2 - Le système d'immatriculation liée au véhicule : Exemple de l'Italie, de la Grande Bretagne et des Pays-Bas

I. Cas de l'Italie



En Italie le système d'immatriculation est national et le Centre d'élaboration des données gère un fichier central. Les nouvelles plaques françaises issues du SIV ressemblent d'ailleurs fortement aux plaques italiennes. Toute infraction commise peut entraîner une sanction administrative pécuniaire. Dans ce cas, le propriétaire du véhicule est tenu, en solidarité avec le conducteur, au paiement de la somme due, sauf s'il est en mesure de prouver que le véhicule était en circulation contre sa volonté.

II. Cas de la Grande Bretagne



Le Royaume-Uni connaît un nouveau système d'immatriculation depuis le 1er septembre 2001 marqué par le caractère centralisé. Dans ce pays, la personne gardienne du véhicule doit obligatoirement transmettre toutes les informations permettant d'identifier le conducteur. En cas d'impossibilité ou d'une mauvaise volonté, cette personne est reconnue coupable de l'infraction à moins qu'elle ne prouve qu'elle ne pouvait connaître le conducteur.

III. Cas des Pays-Bas et la loi Mulder



Dans ce pays l'immatriculation, de type centralisé, s'effectue suivant une série nationale indifférenciée et liée au véhicule pour la durée de son existence. D'après la loi Mulder du 3 juillet 1989, s'il est prouvé que l'infraction a eu lieu avec un véhicule régulièrement immatriculé et s'il est possible de prouver qui était le conducteur au moment des faits, la sanction administrative est applicable à celui sous le nom duquel le véhicule est immatriculé, autrement dit le titulaire du certificat. Cependant, si celui ci apporte la preuve que son véhicule a été utilisé par un tiers contre son gré, le jugement est alors annulé.

Ainsi cette loi Mulder a permis de retirer du domaine pénal un certain nombre d'infraction au code de la route pour qu'elles soient traitées de manière administrative. En procédant de la sorte, le traitement d'une affaire a été considérablement accélérée permettant ainsi d'éviter les procédures pénales lourdes et les nombreuses possibilités de les contourner pour échapper à la sanction. Cette loi avait alors notamment pour objectif de désengorger les parquets et les tribunaux, permettre une rapidité de sanction après la constatation de l'infraction, prévoir un mécanisme de responsabilité stricte du titulaire de la marque d'immatriculation du véhicule concerné et d'instaurer un mécanisme d'inversion du contentieux. Par ce dernier mécanisme, il revient au contrevenant de saisir les autorités judiciaires et de consigner une somme avant de pouvoir porter sa réclamation devant un juge.

Par cette brève comparaison des deux systèmes d'immatriculation qui existent en Europe, on s'aperçoit que suivant la logique de répression du conducteur du véhicule en cas d'infraction, il apparaît plus évident d'utiliser un système d'immatriculation liée à la personne et non pas celui lié au véhicule comme semble persister la France. On constate également que dans les pays disposant du même système que la France, il y a une forte incitation à la délation afin de retrouver et donc identifier l'auteur véritable de l'infraction. Le dernier exemple de l'Espagne, elle aussi disposant d'un système d'immatriculation lié au véhicule, l'illustre également bien puisque le propriétaire du véhicule doit identifier le conducteur responsable de l'infraction. En cas de refus, le propriétaire commet une faute grave et encourt alors une sanction pécuniaire. La situation délicate en France est source d'une confusion sans précédent et permet de maintenir une faille juridique évidente comme nous allons le voir.

**PARTIE 2 : L'INSTAURATION DE LA
PRÉSUMPTION DE RESPONSABILITÉ
PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU
CERTIFICAT D'IMMATRICULATION**

TITRE 1 – PRÉMISSE DE LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION : LA LOI GAYSSOT

CHAPITRE 1 - EXISTENCE ET APPORTS DE LA LOI GAYSSOT EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

C'est par la loi n°99-505 du 18 juin 1999, *portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs*, que le champ de la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation fut élargi. Alors qu'initialement cette présomption n'avait été instaurée que pour les stationnements, par la loi n°72-5 du 3 janvier 1972¹⁴, il apparut nécessaire d'étendre l'entorse préexistante aux contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules.

Alors qu'en matière de droit du transport routier, la loi Gayssot, résultant de la loi n°98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier, est évoquée uniquement au sujet de l'action directe en paiement du transporteur qu'elle a mis en place en la matière, une autre loi Gayssot, celle du 18 juin 1999, a pourtant eu son importance en matière de circulation routière. Domaine qui intéresse fortement le droit routier par définition. Chaque entreprise de transport est alors concernée par cette loi de 1999 que l'on dénommera Loi Gayssot tout au long du développement. Simple extension de la loi de 1972 ou véritable nouveauté législative (Section 1), cette question se pose lors de la lecture des projets de cette loi (Section 2).

Section 1 - La loi Gayssot : simple extension de la loi de 1972 ou véritable nouveauté législative ?

La loi dite Gayssot a alors introduit un nouvel article dans le code de la route qui suscita, par la suite, de vive opposition. Il fut ainsi rédigé en 1999 que « *Par dérogation aux dispositions de l'article L. 21, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules* ».

L'article 6 de la loi Gayssot s'inspirait alors très largement de l'article 4 de la loi du 3 janvier 1972 qui ajoutait un article L 21-1 au Code de la Route : « *Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est responsable*

¹⁴ Loi n°72-5 du 3 janvier 1972 tendant à simplifier la procédure applicable en matière de contravention.

pécuniairement des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue ».

Cette similitude de rédaction fut source de confusion pour nombres de tribunaux qui continuèrent à se baser sur le postulat du propriétaire-payeur. En effet, en matière de stationnement, l'auteur des faits incriminés étant impossible à identifier – puisqu'il n'y a pas de conducteur - il parut évident de responsabiliser le « propriétaire » du véhicule et donc de faire peser sur ce dernier une responsabilité mais pécuniaire. Or dès l'origine une erreur s'immita dans l'esprit de tous et l'idée du propriétaire-payeur n'en était que le début de la démonstration. Cette erreur d'interprétation est aujourd'hui bel et bien ancrée dans notre société à tel point qu'il paraît difficile de pouvoir la rectifier sous peine de bouleverser tout le système.

Cette responsabilité pécuniaire du titulaire est désormais prévue par les articles L.121-2 et L.121-3 du Code de la route. La loi Gayssot fut prise face à la nécessité de sanctionner les mauvais comportements sur la voie publique. Mais comme il était impossible d'identifier l'auteur véritable de l'infraction, dans certaine hypothèse, et prenant exemple sur la loi de 1972, c'est ainsi que la responsabilité pécuniaire du titulaire fut étendue. Sauf que suivant le modèle de 1972, la loi de 1999 s'en différencie quelque peu amenant alors à se demander s'il s'agit réellement d'une simple extension ou d'une nouvelle disposition à part entière. Cette question reste en suspens encore aujourd'hui.

Ainsi jusqu'en 1999, la seule exception au principe de l'article L.121-1 du Code de la route concernait les infractions à la réglementation sur le stationnement pour lesquelles seules une peine d'amende est encourue. L'introduction de cette disposition avait pour objectif de renforcer l'efficacité du dispositif réprimant les infractions au code de la route, un grand nombre d'amendes n'étant pas recouvrées du fait de l'impossibilité d'identifier de manière certaine le conducteur du véhicule, en cas de contrôle automatisé sans interception du véhicule.

Section 2 - Étude attentive des projets de rédaction¹⁵ de la loi Gayssot – évolution de la rédaction du texte

Dans le rapport de 1998 sur la loi Gayssot¹⁶, la proposition d'alignement du droit routier sur le droit du travail prévoyant une marge d'appréciation du tribunal, de M. GOUZES fut rejetée au motif que le dispositif actuel d'amendes forfaitaires serait remis en cause et que les tribunaux seraient encombrés. Ce refus témoigne de l'enlisement auquel le gouvernement français répond dans un système imparfait juridiquement mais maintenu grâce à d'ingénieux mécanismes. Or la proposition de M. Gérard GOUZES était d'instaurer une responsabilité pécuniaire du titulaire laissée à l'appréciation du tribunal afin de mieux protéger la présomption d'innocence.

Dans ce rapport pris en première lecture, la rédaction de l'article 6 de la loi Gayssot a notamment été discutée. Ainsi on a préféré employer le terme de « redevable » plutôt que « responsable ». Ce changement de terme permit alors de renforcer l'idée que cette responsabilité pécuniaire n'est pas une responsabilité pénale et surtout que le titulaire était redevable de l'amende et non pas considéré comme coupable de l'infraction. Cette différence de terme a donc une importance primordiale car elle permet, tout du moins en droit interne, de se placer hors du terrain du pénal et donc d'éviter toute atteinte directe à la présomption

¹⁵ <http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl97-302.html>

¹⁶ Rapport Assemblée Générale n°1153 de M. René DOSIERE

d'innocence, principe fondamentale du droit pénal.

Cependant force est de constater que cette tentative de distinction demeure fragile. En effet, la Cour Européenne des Droits de l'Homme, dans l'arrêt du 23 septembre 1998, *Malige c/ France*¹⁷, considère que le retrait de points du permis de conduire relève de la matière pénale. Alors qu'en France, le retrait de points est une sanction administrative, indépendante de toutes sanctions pénales bien que la sanction de l'infraction, qui est concomitante, relève bien, quant à elle, de la matière pénale.

Autre différence de rédaction visible entre le texte de 1972 et celui de 1999 est la préférence pour le terme « contravention » à celui « d'infraction ». La contravention correspond à l'infraction la moins grave en matière pénale. L'emploi de ce terme permet alors de résumer l'idée initiale du texte de 1972 qui faisait référence aux « infractions pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue ».

Le tableau suivant permet de suivre l'évolution de l'article qui pose le principe de la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Suivre les projets de la loi Gayssot a permis notamment de remarquer une aberration qui se retrouve constamment et qui persiste encore aujourd'hui. On ne peut que s'insurger de constater qu'une telle confusion soit si profondément ancrée dans nos esprits. C'est pour cette raison que cette confusion fera l'objet d'une étude distincte à la loi Gayssot qui n'est que la consécration matérielle de ce raccourci erroné.

Autre difficulté qui est apparue suite à l'élaboration de ce tableau comparatif est le vide présent dans les étapes de la discussion de la loi Gayssot. Alors qu'au début des travaux, le Sénat et l'Assemblée Nationale avaient pour objectif d'étendre la responsabilité pécuniaire qui existait déjà vis à vis du titulaire du certificat d'immatriculation concernant les stationnements, on s'aperçoit qu'ils finissent par créer un nouvel article distinct de la responsabilité incombant au titulaire du certificat d'immatriculation en matière de stationnement.

En effet, sans raison apparente, il est finalement décidé de créer un article L21-2 au Code de la route posant le principe de la responsabilité pécuniaire du titulaire pour les contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules. Alors qu'initialement, et comme le laisse entendre les différents rapports de ce projet, l'objet de l'article 4 du projet de loi avait pour objectif d'étendre la responsabilité pécuniaire du « propriétaire », sous entendu du titulaire du certificat d'immatriculation¹⁸.

Or aucune explication claire n'apparaît sur les raisons de ce changement. Il est d'ailleurs fort étonnant de ne trouver aucun justificatif quant à cette prise de décision qui a été validée par les deux chambres. Ce vide suscite l'incompréhension, encore plus que l'on constate que toutes les discussions précédentes ont débouché sur la création d'un nouvel article et le maintien de l'article L21-1 dans sa rédaction initiale.

En effet, l'article L21-1 du Code de la route n'a finalement subi aucun changement par la loi Gayssot et n'a été modifié que, d'abord, par la loi n°2003-495 du 12 juin 2003 qui l'a élargi à l'acquittement des péages puis par la loi n°2011-1862 du 13 décembre 2011 pour y intégrer l'hypothèse des véhicules cédés.

¹⁷ CEDH 23 sept. 1998, *Malige c/ France*, n°68/1997/852/1059

¹⁸ Voir le rapport n°358 du Sénat du 25 mars 1998

De ce fait, on se retrouve aujourd'hui avec deux articles (L. 121-2 et L. 121-3) qui prévoient la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation sans pour autant connaître les raisons de ce choix.

Pourtant, s'il a été jugé utile de distinguer dans deux articles différents les stationnements et les péages d'une part, et de l'autre les infractions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et les signalisations imposant l'arrêt, la raison devrait être connue de tous. Ce qui n'est apparemment pas le cas et suscite alors la suspicion. Quel est l'intérêt d'un tel silence ? Pour quelles raisons la simple modification et extension de l'article L 21-1 du Code de la Route n'était-elle pas possibles ? Y- aurait – t –il derrière une volonté de masquer un problème de droit qui viendrait s'interposer avec cette notion de responsabilité pécuniaire et donc de présomption de responsabilité ?

À ces interrogations viennent s'en ajouter d'autres. Pourquoi maintenir deux articles distincts avec deux rédactions différentes ? En effet, la rédaction initiale de l'article L 21-1 du Code de la route n'a finalement pas été modifiée et conserve donc, même encore aujourd'hui, le terme « responsable pécuniairement » et ne comporte pas de mention précisant que cette personne n'est pas responsable pénalement de l'infraction, contrairement à l'article L 21-2 qui a été créé par la loi Gayssot.

Quelles sont les conséquences de cette différence de rédaction ? Peut-on alors supposer que le régime est différent en fonction de l'infraction commise ? Pourquoi avoir tenu à préciser clairement, notamment dans le cadre des infractions à la vitesse maximale autorisée, que le titulaire n'était pas pénalement responsable de l'infraction et laisser sans précision la question des stationnements ?

Il ressort clairement de l'étude des travaux préparatoires la volonté de pallier aux nombreux dysfonctionnements dont souffrait le système de contrôle et de sanction en matière de circulation routière. Etaient particulièrement visés les contrôles automatiques sans interception dit « à la volée ». La loi de 1972 sur les stationnements apparut comme la solution à ce remède par l'extension de la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Aussi il convient d'étudier les travaux préparatoires débouchant sur l'adoption de cette loi de 1972 afin d'essayer de déterminer les raisons d'un tel maintien de la rédaction de cette article.

L'étude des projets de la loi de 1972 met en avant l'idée principale des rédacteurs de l'époque : faire peser une véritable responsabilité pénale sur le propriétaire du véhicule. Toutefois face à cette impossibilité juridique, le législateur a préféré à l'époque employer le terme de pécuniaire à celui de pénale, évitant ainsi la censure du Conseil Constitutionnel.

Comme le précise clairement le Sénat dans son rapport n°358 de 1998, la référence à la responsabilité pécuniaire permet d'éviter la confusion avec une responsabilité pénale. C'est sur cette même réflexion qu'a été opéré ce changement de terme en 1971. Le choix des termes employés a donc été recherché. De plus cet aménagement au principe de la personnalité des peines a été validé. Il n'y avait plus de remise en cause de l'article L 21-1 du Code de la route. Afin d'éviter toute contestation future, les sénateurs ont tenu à ajouter la mention de l'irresponsabilité pénale du titulaire du certificat d'immatriculation pour tous les cas d'infractions faisant peser sur lui une responsabilité pécuniaire.

Tableau comparatif de l'évolution de l'article du Code de la route établissant la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation

<p>Loi 72-5 du 3 janvier 1972 tendant à simplifier la procédure applicable en matière de contravention</p>	<p style="text-align: center;"><i>Section 3</i></p> <p style="text-align: center;">Dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules</p> <p style="text-align: center;"><u>Art. L. 21-1. Code de la route</u></p> <p>Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est responsable pécuniairement des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un événement de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction.</p> <p>Dans le cas où le véhicule était loué à un tiers, cette responsabilité pèse, avec les mêmes réserves, sur le locataire.</p> <p>Lorsque le certificat d'immatriculation du véhicule est établi au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa premier incombe, sous les mêmes réserves, au représentant légal de cette personne morale.</p>
<p>Projet de Loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière – Sénat n°302 – Première lecture - Février 1998</p>	<p style="text-align: center;"><i>Section 3</i></p> <p style="text-align: center;">Dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules</p> <p style="text-align: center;"><u>Article 4 Projet de loi Gayssot</u></p> <p>I. - Au premier alinéa de l'article L. 21-1 du code de la route, les mots : "<i>est responsable pécuniairement des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue,</i>" sont remplacés par les mots : "<u>est responsable pécuniairement des contraventions à la réglementation sur le stationnement des véhicules, sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules,</u>".</p> <p>II (<i>nouveau</i>). - Le même article est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p><u>"La personne déclarée responsable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction.</u></p> <p><u>L'application du présent article ne donne lieu à aucune inscription au casier judiciaire et ne peut être prise en compte pour l'application des règles sur la récidive. Elle n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire."</u></p>

<p>Projet de Loi modifié par l'assemblée nationale en première lecture - Texte adopté n°222 – Décembre 1998</p>	<p style="text-align: center;"><i>Section 3</i></p> <p style="text-align: center;">Dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules</p> <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>I. - Au premier alinéa de l'article L. 21-1 du code de la route, les mots: «<i>est responsable pécuniairement des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue,</i>» sont remplacés par les mots : «<u>est redevable pécuniairement de l'amende prononcée pour des contraventions à la réglementation sur le stationnement des véhicules, sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules,</u>» et les mots : «<i>qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction</i> » sont remplacés par les mots : «<u>que l'auteur véritable de l'infraction ne puisse être identifié</u> ».</p> <p>Dans le même alinéa, après les mots : «<i>événements de force majeure</i> », sont insérés les mots : «<i>ou d'un vol</i> ».</p> <p>II. - Le même article est complété par un alinéa ainsi rédigé : «<u>La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal de police, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte par corps ne sont pas applicables au paiement de l'amende.</u>»</p>
<p>Texte adopté n°67 (1998- 1999) avec modifications par le Sénat le 10 février 1999</p>	<p style="text-align: center;"><i>Section 3</i></p> <p style="text-align: center;">Dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules</p> <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>I. - Au premier alinéa de l'article L. 21-1 du code de la route, le membre de phrase : "<i>est responsable pécuniairement des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue,</i>" est remplacé par le membre de phrase : "<u>est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur le stationnement des véhicules, sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules,</u>" et le membre de phrase : "<i>qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction</i>" est remplacé par le membre de phrase : "<u>que l'auteur véritable de l'infraction ne puisse être identifié</u>".</p> <p>Dans le même alinéa, les mots : "<i>événement de force majeure</i>" sont remplacés par les mots : "<u>vol ou de tout autre événement de force majeure,</u>".</p> <p style="text-align: center;">II. - <i>Non modifié</i></p>
<p>Projet de Loi – A.N– Texte adopté n°264 -Deuxième lecture – 16 mars 1999</p>	<p style="text-align: center;">Conforme. Aucune modification supplémentaire.</p>

<p>Texte adopté n°290 – Assemblée Nationale – 11 Mai 1999</p>	<p style="text-align: center;"><i>Section 3</i></p> <p style="text-align: center;">Dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules</p> <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>Après l'article L. 21-1 du code de la route, il est inséré un article L. 21-2 ainsi rédigé :</p> <p>«<i>Art.L. 21-2.</i> - Par dérogation aux dispositions de l'article L. 21, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de toute autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction.</p> <p>«La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal de police, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte par corps ne sont pas applicables au paiement de l'amende.</p> <p>«Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 21-1 sont applicables dans les mêmes circonstances.»</p>
<p>Texte adopté n°123 – Texte définitif – Sénat – 19 Mai 1999</p>	<p style="text-align: center;"><i>Section 3</i></p> <p style="text-align: center;">Dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules</p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Après l'article L. 21-1 du code de la route, il est inséré un article L. 21-2 ainsi rédigé :</p> <p>" <i>Art. L. 21-2.</i> - Par dérogation aux dispositions de l'article L. 21, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction.</p> <p>" La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal de police, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte par corps ne sont pas applicables au paiement de l'amende.</p> <p>" Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 21-1 sont applicables dans les mêmes circonstances. "</p>

CHAPITRE 2 - L'ANOMALIE DU TEXTE DU CODE DE LA ROUTE

Il est utile en premier lieu de relever l'anomalie présente dans le Code de la route (Section 1) qui permet de soulever un certain nombre de question avant de comparer les deux dispositions mettant à la charge du titulaire de la carte grise cette présomption de responsabilité pécuniaire.

Section 1 - Une anomalie liée à l'évolution de la rédaction de la loi Gayssot

C'est la lecture des travaux de projets de la loi Gayssot et surtout la lecture du Code de la route actuel qui permettent de relever cette anomalie rédactionnelle. Alors qu'à l'origine, les réflexions concernaient une simple extension et donc modification de l'article L. 21-1, le législateur prit, à la fin, la décision de créer un nouvel article en dessous et bien distinct de l'article concernant l'infraction au stationnement. Une telle distinction soulève alors des questions quant à savoir pourquoi avoir pris une telle décision et cela au dernier moment.

Cette question reste elle aussi ouverte. En effet, la lecture des travaux parlementaires n'apporte aucune réponse. Alors que tout le long on a assisté à une simple extension, à un moment donné le législateur prend un autre virage mais sans jamais l'expliquer. Une telle prise de décision reste alors, encore aujourd'hui, inconnue. Pourquoi avoir créé un nouvel article et surtout pourquoi avoir conservé deux articles distincts avec deux rédactions différentes mais appliquant la même responsabilité ?

De plus la lecture des projets témoigne de cette acquisition du propriétaire synonyme de titulaire. En effet, au fil des travaux seul est évoqué le propriétaire du véhicule et la nécessité de lui faire reposer une responsabilité afin de le sensibiliser sur l'utilisation qui est faite de son véhicule. On ne parle alors jamais du titulaire du certificat d'immatriculation. Celui-ci n'apparaît seulement qu'à la fin des réflexions et est considéré comme étant le propriétaire. C'est donc sur lui que le législateur fait tout naturellement reposer cette responsabilité pécuniaire.

Ce défaut d'explication quant à savoir pourquoi d'un coup le législateur a préféré créer un nouvel article amène alors à se poser une autre série de question : pourquoi il a été créé deux articles concernant des infractions de types différentes mais engageant la même responsabilité ? Pourquoi la rédaction de ces articles sont différentes et pourquoi les causes d'exonération le sont aussi ? Quel est l'intérêt d'avoir deux articles dissociés ? Le régime est-il alors différent que l'on se place sur le terrain de l'un des articles plutôt que de l'autre ? Quelles conséquences emportent cette distinction ?

Un vide conséquent se trouve alors dans les étapes de la discussion de la loi Gayssot. Un vide qui participe à l'incompréhension de ces deux textes du Code la route et dont la comparaison permet de mettre en avant toutes les subtilités.

Section 2 - Comparaison des deux articles du Code de la route établissant une responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation

À l'heure actuelle, les articles L. 121-2 et L121-3 du Code de la route sont rédigés ainsi :

Article L121-2

*« Par dérogation aux dispositions de l'article L. 121-1, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est **responsable pécuniairement** des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules ou sur l'acquiescement des péages pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un événement de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction.*

Dans le cas où le véhicule était loué à un tiers, cette responsabilité pèse, avec les mêmes réserves, sur le locataire.

Dans le cas où le véhicule a été cédé, cette responsabilité pèse, avec les mêmes réserves, sur l'acquéreur du véhicule.

Lorsque le certificat d'immatriculation du véhicule est établi au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa incombe, sous les mêmes réserves, au représentant légal de cette personne morale. »

Article L121-3

*« Par dérogation aux dispositions de l'article L. 121-1, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule **est redevable pécuniairement** de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées, sur le respect des distances de sécurité entre les véhicules, sur l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction.*

***La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction.** Lorsque le tribunal de police ou la juridiction de proximité, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte judiciaire ne sont pas applicables au paiement de l'amende.*

Lorsque le certificat d'immatriculation du véhicule est établi au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa incombe, sous les réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2, au représentant légal de cette personne morale.

Lorsque le véhicule était loué à un tiers, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa incombe au locataire, sous les réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2.

Dans le cas où le véhicule a été cédé, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa du présent article incombe, sous les réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2, à l'acquéreur du véhicule. »

Ces deux articles sont insérés dans le chapitre premier du Code de la Route intitulé « Responsabilité pénale » et viennent en dérogation de l'article L. 121-1 du même code qui instaure la responsabilité pénale du conducteur du véhicule, autrement dit une responsabilité

personnelle du conducteur qui s'inscrit dans la logique des grands principes du droit pénal.

L'emplacement de ces deux articles dérogeant au principe de la responsabilité personnelle contribue au malaise perceptible que suscite cette responsabilité pécuniaire qui tente par tous les moyens de se détacher du pénal. En étant placée dans ce chapitre, et au regard de la doctrine conséquente sur ce sujet, on peut supposer que malgré tout cette responsabilité pécuniaire finira par devenir, à terme, une responsabilité pénale clairement établie et affirmée. Pour le moment, tel n'est pas le cas ni la volonté du gouvernement qui milite pour conserver cette responsabilité sous le joug de l'administratif en arguant l'encombrement des tribunaux judiciaires. Néanmoins on constate que la frontière entre le pénal et l'administratif est très étroite concernant cette responsabilité pécuniaire qui malgré sa reconnaissance constitutionnelle dans la décision du Conseil constitutionnel du 16 juin 1999 aurait tendance à évoluer en une véritable responsabilité pénale du titulaire du certificat d'immatriculation. Ce qui irait bien entendu à l'encontre même du principe de la personnalité des peines et poserait de nouvelle difficulté.

Outre cet emplacement des moins judicieuses, se pose la question de savoir pourquoi le législateur a finalement décidé de maintenir deux articles distincts établissant une responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation.

Comme vu précédemment, suite à la réforme Gayssot de 1999, un nouvel article L121-3, aujourd'hui, a été inséré dans le Code de la route. Or la rédaction de ces deux articles divergent énormément et n'est pas sans conséquence.

En effet, alors que l'article L 121-2 emploie le terme de « responsable pécuniairement », l'article L. 121-3 préfère le terme de « redevable pécuniairement ». Aussi dans le cadre de l'article L.121-3, le titulaire est redevable et non responsable. De ce fait, cette dérogation au principe posé par l'alinéa 1 de l'article L.121-1, n'est pas de même nature que dans l'article L.121-2. Il est ainsi utile de souligner que « redevable » est différent de « responsable ». La définition de ces deux termes étant exactement selon le Larousse

Redevable : « Qui n'a pas encore payé quelque chose » Est pris dans le sens de dette d'argent.

Responsable : « Qui est l'auteur, ou le coupable de quelque chose, et doit en supporter les conséquences »

Suivant la définition de ces deux termes, il apparaît clairement que l'emploi de « responsable » sous entend la culpabilité de l'auteur de l'infraction, contrairement au terme « redevable » qui laisse entière la présomption d'innocence du titulaire de la carte grise qui ne doit s'affranchir que d'une dette d'argent.

Cette différence de terme sous entendrait-elle que dans le cas des infractions au stationnement, et depuis 2003, sur l'acquittement des péages, le titulaire de la carte grise serait considéré comme coupable de l'infraction ?

Mais dans ce cas là, cette présomption de responsabilité pécuniaire reconnaîtrait implicitement la culpabilité du titulaire du certificat d'immatriculation sans pourtant avoir la garantie qu'il a bel et bien commis l'infraction, ce qui semble aller à l'encontre du principe de la présomption d'innocence. Néanmoins, cette présomption de responsabilité n'a pas été

considérée comme contraire à la Convention européenne des droits de l'homme¹⁹.

En effet, l'article 6§2 de la dite Convention n'a pas pour objet de limiter les modes de preuve prévus par la loi interne mais d'exiger que la culpabilité soit légalement établie ne met pas obstacle aux présomptions de droit ou de fait instituées en matière pénale dès lors que ces présomptions permettent d'apporter la preuve contraire et laissent entiers les droits de la défense.

Malgré cette affirmation, les limites de cette présomption de responsabilité sont précises et concerne uniquement les infractions au stationnement et à l'acquittement des péages. Lors de sa création en 1972, le texte ne prévoyait que le cas des stationnements. C'était dans un souci de simplicité et d'efficacité que les pouvoirs publics avaient créé cette exception. Il apparaît que cette présomption de responsabilité malgré la faiblesse de ses bases de conformité a pu subsister car en matière de stationnement en un lieu interdit ou au-delà du temps autorisé, l'infraction est presque toujours constatée en l'absence du conducteur du véhicule. Puisqu'il n'y a pas de conducteur identifiable, l'article L. 121-1 ne trouvait pas à s'appliquer et on se retrouvait dans une impasse. La seule chose qui était identifiable sur le moment était le véhicule et donc le titulaire du certificat d'immatriculation abusivement considéré comme étant le propriétaire du véhicule.

C'est ainsi que le gouvernement a présumé le titulaire du certificat d'immatriculation comme étant l'auteur de l'infraction au stationnement. Par cette technique judiciaire, le ministère public n'a pas besoin de prouver qui est le véritable auteur de l'infraction, c'est à dire le conducteur. En effet, dans cette situation, le conducteur du véhicule était quasiment impossible à identifier, il fallait trouver une solution pour que l'infraction commise soit tout de même réprimée et c'est cette alternative qui fut choisie. Néanmoins, il faut souligner que dans l'esprit des pouvoirs publics c'était le propriétaire du véhicule qui était visé et non directement le titulaire du certificat d'immatriculation. Pour preuve, l'ensemble des travaux parlementaire de la loi Gayssot ainsi que le texte lui même, placent la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation sous le couvert du chapitre intitulé : « *Responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule* ». Or comme nous l'évoquerons ultérieurement, cette présomption, qui présuppose que le propriétaire du véhicule est forcément le titulaire du certificat d'immatriculation, est totalement erronée. Certes la situation est bien celle là dans la majeure partie du temps mais dans certain cas, il s'agira de deux personnes distinctes. La rédaction de la loi Gayssot ayant une portée générale fait alors une énorme méprise.

Toutefois on peut comprendre que face à la difficulté d'identifier le conducteur au moment de l'infraction dans le cas des stationnements, la solution trouvée semble correspondre mais par la loi n°2003-495 du 12 juin 2003, le législateur a étendu l'article L. 121-2 à la contravention pour non paiement de péage, ce qui amène à nouveau certaines difficultés.

En effet, l'acquittement des péages peut être constaté sans interception du véhicule et suppose donc que l'identité du conducteur sera difficile à déterminer et à prouver, ce qui pose le même problème que dans le cas des stationnements.

Or une différence est à soulever entre le cas des stationnements et le cas de l'acquittement des péages. Pour les stationnements, il n'y a pas de conducteur au moment des faits puisque le

¹⁹ Cass. crim. 17 décembre 1990 90-83293

véhicule est stationné donc l'idée que le propriétaire du véhicule, en tant que gardien de la chose, soit responsable pécuniairement est défendable. Bien que comme nous l'ayons expliqué, il s'avère que l'on considère que c'est sur le titulaire de la carte grise que cette responsabilité pèse. Alors que dans le cas des péages, il y a bel et bien un conducteur.

En effet, lors de la commission de l'infraction, il y a bien un conducteur au volant du véhicule mais comme la contravention peut être constatée sans interception du véhicule, autrement dit à la volée, le conducteur n'est pas identifiable.

De ce fait, on ne se trouve pas exactement dans la même situation que dans le cas du stationnement où il n'y a clairement pas de conducteur au moment de la réalisation de l'infraction. Se pose alors la question de savoir pourquoi le législateur a choisi d'insérer l'acquittement au péage dans l'article L.121-2 plutôt que dans l'article L.121-3 qui concernait initialement les contraventions en matière de vitesse et la signalisation imposant l'arrêt du véhicule.

Or, cette loi n°2003-495 du 12 juin 2003²⁰ a, en son article 8, prévu :

Article 8

□
I. - Au premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de la route, après les mots : « des véhicules », sont insérés les mots : « ou sur l'acquittement des péages »

.□*II. - Au premier alinéa de l'article L. 121-3 du même code, après les mots : « sur les vitesses maximales autorisées », sont insérés les mots : «, sur le respect des distances de sécurité entre les véhicules, sur l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules ».*□

On constate donc que cette loi a également inséré deux nouvelles infractions à l'article L. 121-3. Dans le cadre de cet article L. 121-3, toutes les infractions listées ont comme point commun la présence d'un conducteur au moment de la commission de l'infraction. Ce conducteur peut être difficile à identifier mais il est bel et bien présent. Ce qui est également le cas pour une infraction sur l'acquittement des péages.

Ainsi, il apparaît, au premier abord, illogique que le législateur ait délibérément inséré l'infraction sur l'acquittement des péages dans l'article qui concernait les stationnements et où il n'y a pas du tout de conducteur plutôt que dans l'article L.121-3 où il y a bien un conducteur mais difficilement identifiable. Il semble en effet, qu'il aurait été plus évident d'ajouter cette infraction à la liste de l'article L.121-3.

Pourquoi un tel choix du législateur ? Afin d'essayer de répondre à cette question, il convient d'étudier les travaux préparatoires²¹ de la Loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 parue au JO n° 135 du 13 juin 2003 qui renforce la lutte contre la violence routière.

À la lecture des travaux préparatoires de ce texte, on s'aperçoit qu'initialement, seule la volonté d'étendre l'article L.121-3, aux respect des distances de sécurité et sur l'usage de

²⁰ Voir le texte en annexe 5

²¹ <http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl02-223.html>

voies et chaussées réservées, était envisagée par l'Assemblée Nationale.²²

C'est un amendement du Sénat mentionné dans le rapport n°251 de M. Lucien LANIER qui a prévu l'extension de l'article L.121-2 aux contraventions sanctionnant le non-acquittement des péages. Il apparaît que c'est en vue de permettre à terme la disparition des barrières de péage, et donc de fluidifier le trafic sur les autoroutes, que la commission a proposé cet amendement. Leur objectif étant de permettre le développement de contrôles automatisés et de développer les systèmes de télépéage. Les contrevenants qui n'auront pas payé, feront alors, selon cet amendement, l'objet d'une photographie de leur plaque d'immatriculation.

Toutefois, il est à préciser que M. Jacques MAHEAS a considéré que le dispositif de suppression des barrières de péage serait techniquement difficile à mettre en œuvre et qu'il paraissait préférable de conserver ces barrières plutôt que d'envisager des contrôles automatisés. Cet amendement n°10 fut adopté après acceptation par le Garde des sceaux Dominique PERBEN. Ainsi dès le projet de loi n°104 du 30 avril 2003, il était prévu que l'acquittement au péage soit ajouté à l'article L.121-2²³.

L'Assemblée Nationale n'a pas par la suite apportée de modification à l'amendement proposé par le Sénat et s'est contenté de rappeler les raisons du choix d'extension de l'article L. 121-2 du Sénat : « *Dans le nouveau système appelé à se mettre en place, les automobilistes paieraient en effet à l'avance leur péage, les contrevenants étant repérés grâce à la photographie de leur plaque d'immatriculation. L'application du principe de responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule, en permettant de s'assurer du recouvrement des amendes, donnera une réelle efficacité à ce dispositif.* »

Ainsi l'étude des travaux préparatoires de la loi du 12 juin 2003 explique la raison pour laquelle il a été choisi d'étendre la responsabilité pécuniaire du titulaire aux contraventions sanctionnant le non-acquittement des péages mais rien n'indique pourquoi le Sénat a préféré ajouter cette extension à l'article L. 121-2 à la suite des contraventions pour les stationnements et non dans la continuité du projet de cette loi qui envisageait déjà d'étendre cette responsabilité à de nouvelles infractions, mais de l'article L. 121-3.

Aussi la question posée précédemment demeure sans réponse apparente. Un début de réponse probable serait de dire que le législateur a délibérément ajouté cette infraction à la liste de l'article L. 121-2 en raison de la présomption de culpabilité que présuppose la rédaction de cet article qui pèse clairement sur le titulaire de la carte grise. En étant insérer dans cet article, le titulaire est présumé « responsable » et donc coupable de l'infraction ce qui n'aurait pas été le cas si cette infraction avait été ajoutée à l'article L. 121-3 qui ne pose qu'un principe de recevabilité pécuniaire en fin de compte.

Par ailleurs, dans une proposition de loi du 19 juillet 2012 déposé au Sénat par Mme Sylvie GOY-CHAVENT²⁴, celle-ci sans remettre en cause le principe de cette loi proposait de l'aménager en prévoyant la possibilité pour les magistrats d'accorder des permis blancs, au cas par cas, pour des trajets professionnels lorsque le permis dudit professionnel a fait l'objet d'une mesure de suspension. Dans ce projet de loi, la loi du 12 juin 2003 est remis en cause quant à ses effets pervers consistant à inciter un certain nombre de professionnels à rouler sans permis afin d'éviter de perdre leur emploi. Ce projet de loi n'est que l'illustration de

²² <http://www.assemblee-nationale.fr/12/ta/ta0104.asp>

²³ <http://www.senat.fr/leg/tas02-104.html>

²⁴ <http://www.senat.fr/leg/pp11-683.html>

l'imperfection du système persistant en matière de sécurité routière. Les lois en la matière deviennent de plus en plus répressives jusqu'à pousser au maximum la limite du respect du principe de personnalité des peines.

L'étude des travaux parlementaires, que ce soit de la loi du 12 juin 2003 ou de la loi Gayssot, témoigne de l'insuffisance des explications amenant la prise de décision de l'adoption d'un article d'une loi. Plusieurs anomalies, qui restent sans réponse, ont pu ainsi être mises en avant. Ces imprécisions seraient-ils volontaires ? Le doute persiste malgré le fait que ces dispositions soient prises dans un souci de renforcement de la sécurité routière.

En effet, ces dispositions ont été prises dans un souci de lutte contre la violence routière afin de faire baisser le taux de mortalité sur les routes toujours plus grandissant. C'est alors la prévention sur la sécurité routière qui légitime ces mesures mais qui doivent être sans cesse actualisées face aux nouvelles dérives des conducteurs.,

Par ailleurs, il est à noter que dans le rapport de M. Richard DELLA'AGNOLA du 12 mars 2003²⁵, celui-ci relève qu' « Afin de bien différencier la responsabilité pécuniaire de la responsabilité pénale, outre l'emploi de termes différents, le deuxième alinéa de l'article L. 121-3 précise que la personne redevable pécuniairement n'est pas pénalement responsable de l'infraction et que la décision du tribunal de police ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être pris en compte pour la récidive et n'entraîne pas le retrait de points du permis de conduire ; de même, la contrainte par corps n'est pas applicable ».

Cette mention explicite, à l'initiative du Sénat, « la personne redevable pécuniairement n'est pas pénalement responsable de l'infraction » permet d'écarter tout doute quant au terrain sur lequel se place cette responsabilité pécuniaire. Seulement cette référence ne figure que dans l'article L. 121-3.

Encore une fois, on s'aperçoit de l'extrême volonté de distinguer la responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise de la matière pénale mais l'exercice apparaît imparfaite.

En effet, pourquoi expressément l'indiquer dans l'un et pas dans l'autre article alors que ces deux articles du Code de la route attribuent, semble-t-il, une même responsabilité pécuniaire au titulaire de la carte grise ? Cela supposerait-il que la responsabilité pécuniaire de l'article L.121-2 tendrait à se placer sur le terrain de la responsabilité pénale contrairement à celle de l'article L.121-3 ? Où serai-ce là, la matérialisation de l'extrême difficulté rencontrée par le gouvernement à essayer par tous les moyens de différencier la responsabilité pécuniaire de la responsabilité pénale ? Vaine tentative de distinction qui au final ne repose que sur une fine couche d'arguments encore valables mais totalement fragilisés, se destinant à rompre incessamment sous peu.

D'après l'étude de ces deux articles, il ressort clairement que le Code de la route fait l'objet d'une « hypocrisie » terminologique flagrante. Le terme de « responsable pécuniairement » ne signifiant juridiquement qu'en réalité « responsable pénalement ». Mais pour des raisons évidentes, il est impossible de faire figurer dans ces articles l'expression de « responsable pénalement ».

Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation a une obligation de résultat vis à vis du paiement de l'amende encourue dans les cas des infractions listées dans la loi et uniquement

²⁵ <http://www.assemblee-nationale.fr/12/rapports/r0689.asp>

ces infractions. En effet, la Cour de Cassation a notamment eu l'occasion de le rappeler dans l'arrêt du 28 septembre 2005²⁶ qui casse le jugement du Tribunal de Proximité qui retenait la responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise pour une contravention d'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation.

À cette occasion la Cour rappelle que « *méconnaît le sens et la portée des articles L. 121-1 et L. 121-3 du Code de la route, la juridiction de proximité qui déclare le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule redevable pécuniairement de l'amende encourue pour la contravention d'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation, alors que cette infraction ne figure dans aucune énumérations que contiennent les textes précités* ».

En effet, ces deux articles du Code de la route visent expressément certaines infractions à la réglementation routière et uniquement celles-ci. Aucun autre type d'infraction ne peut engager la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation sous peine d'être censuré.

Ces questions et dysfonctionnements désormais relevées, il est important de souligner dès à présent cette forme d'imposture juridique sur laquelle le Gouvernement Français s'est depuis les prémices reposée.

²⁶ Cass. crim. 28 sept. 2005, JPA 2005

CHAPITRE 3 - UNE IMPOSTURE JURIDIQUE : LA CONFUSION ENTRE LE PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE ET LE TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Fondée sur la théorie du propriétaire-payeur (Section 1), la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation souffre de la confusion des deux notions de propriétaire et titulaire, alors que la notion de propriété est clairement définie en droit civil (Section 2)

Section 1 - L'imposture juridique française basée sur la théorie du « propriétaire payeur »

Le rapport de 1998 est l'exemple même de la confusion qui règne dans l'esprit de tous. Une confusion instaurée dès l'origine et qui consiste à assimiler le propriétaire du véhicule au titulaire du certificat d'immatriculation.

D'ailleurs, Me Rémy Josseaume et Me Jean-Baptiste Le Dall soulignent très clairement cette confusion dans leur ouvrage « Contentieux de la circulation routière »²⁷ sans pour autant s'attarder sur cette incommensurable erreur :

« La jurisprudence antérieure à l'ordonnance de 1958 et les fondements idéologiques qui ont conduit à la rédaction des articles L. 121-2 et L. 121-3 du Code de la route consistant à incriminer le propriétaire d'un véhicule pour les infractions commises à l'aide de son véhicule selon le principe du propriétaire payeur, reposent sur un postulat juridiquement inexact. Par une inopportune confusion sémantique des termes « propriété » du véhicule et « titulaire du certificat d'immatriculation », le principe de la présomption de responsabilité du titulaire de la carte grise pour incriminer le propriétaire du véhicule consiste à associer à tort le propriétaire du bien et le titulaire de la carte grise ».

Or bien que dans la majeure partie des cas ces deux personnes puissent être vraisemblablement la même, il est également possible que ce soit deux personnes complètement distinguées l'une de l'autre. Aussi, le raccourci administratif qui consiste à considérer le propriétaire comme étant le titulaire est parfaitement erroné.

Encore plus lorsque l'on considère que le propriétaire, le titulaire et le conducteur sont forcément toujours la même personne. Encore une présomption basée sur un postulat totalement faux.

Certes, ce raccourci permet de faciliter le traitement des litiges mais il ne reflète pas complètement la réalité. Faire l'impasse sur les autres possibilités amène aujourd'hui à notre système de répression juridiquement insatisfaisant et souffrant de ses nombreuses lacunes.

²⁷ Rémy Josseaume et Jean-Baptiste Le Dall « Contentieux de la circulation routière ; Droits de la défense, Sanctions administratives, Poursuites pénales ». Lamy Axe Droit

Lacunes qui sont parfaitement exploitables et peuvent, si elles sont judicieusement utilisées, permettre d'échapper aux possibles sanctions.

Ainsi il est évident, mais nécessaire, d'affirmer une fois pour toute que le propriétaire du véhicule, le titulaire du certificat d'immatriculation ainsi que le conducteur du véhicule peuvent être certes une seule et même personne mais qu'il est également possible que ce soit deux voir trois personnes différentes.

En effet, la carte grise n'étant pas un titre de propriété il est parfaitement possible qu'une personne soit titulaire de cette carte sans pour autant être le propriétaire du véhicule et encore moins le conducteur habituel dudit véhicule. Un tiers pouvant être titulaire, cette situation devient donc tout à fait possible.

Alors qu'il est clairement établi que le certificat d'immatriculation n'est pas un titre de propriété, il est assez révoltant de s'apercevoir que tout le long des travaux préparatoires des différentes lois instaurant puis modifiant une responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation l'amalgame est présent à chaque niveau.

Section 3

Dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules

Article 4

(art.L. 21-1 du code de la route)

Responsabilité pécuniaire des propriétaires de véhicules

Cet article étend la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule, posée par l'article 21-1 du code de la route en cas d'infractions à la réglementation sur le stationnement, aux contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées (excès de vitesse) et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules (feux rouges, stops). Seuls l'existence d'un événement de force majeure, tel le vol du véhicule, ou la fourniture de renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction permettront de lever cette présomption de responsabilité.

Extrait du rapport de M. René DOSIERE du 12 novembre 1998

<p>SECTION 3 Dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules</p> <p>L'article 4 a p actuelle, celu d'immatricula stationnement l'existence d'u l'auteur vérita</p> <p>L'article 4 du l'ensemble de seule une peir sur les vitesse</p>	<p style="text-align: center;">Section 3</p> <p style="text-align: center;">Dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules</p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Après l'article L. 21-1 du code de la route, il est inséré un article L. 21-2 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 21-2.</i> – Par dérogation aux dispositions de l'article L. 21, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction.</p> <p>« La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal de police, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte par corps ne sont pas applicables au paiement de l'amende.</p> <p>« Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 21-1 sont applicables dans les mêmes circonstances. »</p>	<p>ns sa rédaction e du certificat ntation sur le u'il n'établisse ant d'identifier</p> <p>ci concernerait pour lesquelles aux infractions</p>
<p><i>Extrait du projet</i></p>		<p><i>rapport n°358 de loi Gayssot</i></p>

Le texte même de la loi Gayssot de 1999 est encore plus affligeant puisqu'il y est écrit clairement : Section 3 : « *Disposition relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules* » et cette section comportant l'article 6 parle non pas de la responsabilité des propriétaires de véhicules mais bel et bien de la responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation.

L'ancien article L. 21-2 du Code de la route avait été pris afin de répondre au constat alarmant de l'insuffisance de crédibilité de la réglementation sur la circulation routière à l'époque. Les

contrôles s'avéraient, en effet, inefficaces en raison notamment des précautions prises pour empêcher l'identification précise du contrevenant. De nombreux conducteurs avaient (et ont toujours) un comportement dangereux mais réussissaient à échapper aux sanctions, dont l'effet dissuasif était alors gravement altéré par le sentiment d'impunité en résultant. Ceci explique pourquoi le législateur a décidé d'élargir la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation à d'autres infractions et non plus seulement dans le cas d'infractions au stationnement. Le Gouvernement justifie notamment cette décision en indiquant que le législateur n'a fait que suivre la voie ouverte par plusieurs pays européens.

En effet, la France n'est pas la seule à connaître d'un système de présomption de responsabilité en matière de circulation routière. Or aux Pays-Bas avec la loi Mulder de 1990 ou encore au Royaume-Uni avec le Road Traffic Act de 1991, existent un mécanisme de responsabilité du propriétaire du véhicule pour les infractions routières. Dans le cas du système français, la volonté de limiter les accidents et de réprimer les contrevenants se comprennent mais faire peser cette responsabilité sur le titulaire du certificat, moins. Le titulaire n'étant pas forcément le propriétaire du véhicule comme nous l'avons démontré. En réalité, l'erreur commise décrédibilisant entière le système français repose sur cette confusion propriétaire- titulaire.

Section 2 - L'amalgame entre les notions de propriétaire et de titulaire : L'interprétation erronée du concept de « propriétaire payeur »

Par les extraits précédents, on s'aperçoit qu'est évoquée la responsabilité pécuniaire du propriétaire. La confusion propriétaire/titulaire est alors le fondement même du problème de cette responsabilité pécuniaire. Une incohérence qui décrédibilise tout le système. En effet, le propriétaire du véhicule est le gardien de la chose, le titulaire du certificat d'immatriculation, en tant que tel, ne peut détenir une telle garde.

Partir du principe que le titulaire est le propriétaire permet à l'administration de retenir qu'en tant que propriétaire il doit faire attention au bien dont il a sous sa garde et ça justifie qu'on lui mette à sa charge une responsabilité pécuniaire. Mais le titulaire pouvant dans certaine situation ne pas être le propriétaire du véhicule, ne peut en être le gardien et donc ne peut être tenu responsable des infractions commises à l'aide de celui-ci.

Cette confusion entre propriétaire et titulaire repose sur cette présomption établie dès les origines instituant que le titulaire était le propriétaire du véhicule. Ce sujet est toujours source de difficulté comme en témoigne cette question posée au Ministère de l'Intérieur en 2003 :

Question écrite n° 06166 de M. Jean Louis Masson (Moselle - NI) - publiée dans le JO Sénat du 13/03/2003 - page 832

« M. Jean-Louis Masson attire l'attention de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, sur le fait que la carte grise d'une voiture est un document à caractère administratif apportant, semble-t-il, seulement une présomption de propriété. Plus précisément, lorsque le propriétaire réel de la voiture et le titulaire de la carte grise sont tous les deux d'accord sur le droit de propriété, il souhaiterait savoir si l'administration peut malgré tout considérer que le propriétaire réel est le détenteur de la carte grise. »

Réponse du Ministère de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales - publiée dans le JO Sénat du 19/06/2003 - page 2020

« L'article 2 de l'arrêté du 5 novembre 1984 modifié relatif à l'immatriculation des véhicules dispose que la carte grise, bien qu'établie au nom du propriétaire du véhicule, ne peut être considérée comme un titre de propriété. Elle est un titre de police ayant pour but d'identifier un véhicule et dont la détention est obligatoire pour la mise ou le maintien en circulation dudit véhicule sur les voies ouvertes à la circulation publique. La carte grise est donc une pièce administrative permettant la circulation d'un véhicule. Elle peut créer une présomption de propriété du véhicule à l'égard de son titulaire, qui n'est pas nécessairement son détenteur puisque le véhicule peut être prêté ou loué. Mais cette propriété peut se prouver ou être infirmée par d'autres moyens. A titre d'exemple, l'autorité judiciaire a déjà eu l'occasion, dans une décision du 14 septembre 2000 de la cour d'appel de Paris, de considérer que le fils du titulaire d'une carte grise, qui produit la facture d'achat du véhicule à son nom, le chèque qu'il a établi en paiement et le prêt qu'il a contracté pour cet achat, fait ainsi la preuve qu'il est le véritable propriétaire. En cas de litige, il appartient à la justice, valablement saisie, de trancher. »

Sur cette question de la valeur du certificat d'immatriculation il convient de rajouter la réflexion suivante : *« l'étude de la jurisprudence révèle des incertitudes sur la valeur de ce certificat à l'égard de la propriété. Si certains juges n'hésitent pas à affirmer que la carte grise « n'est pas un titre de propriété mais de circulation » (Bordeaux, Ch. civ. 06, 3 janvier 2012, n°11/01670) ou plus lapidairement que « le certificat d'immatriculation ne constitue pas un titre de propriété » (Cass. com., 6 déc. 2011, n° 10-25893), d'autres admettent que « les véhicules dont la carte grise a été mise au nom [d'un individu] doivent être réputés sa pleine et entière propriété » (Pau, 10 décembre 2007, n°06/00903). »*

D'ailleurs la notion même de propriétaire du véhicule fait aussi débat puisque jusqu'à présent on considérait que ce qui faisait la preuve de la propriété du véhicule était la facture d'achat, or dans son arrêt du 24 octobre 2012, la Cour de cassation retient que seul le détenteur du véhicule est présumé en être le propriétaire. Autrement dit même la facture d'achat et la preuve du paiement ne peut justifier de cet état de propriété. Néanmoins il faut souligner le contexte dans lequel a été prise cette décision. Il s'agissait d'un concubinage et d'un véhicule dont le certificat d'immatriculation était établi au deux noms. Il revient dans cette situation à celui qui prétend être propriétaire du véhicule de prouver que le détenteur n'en est pas propriétaire, qu'il ne détient le véhicule qu'à titre provisoire ou précaire : *« La loi précise en effet que l'utilisateur régulier d'un bien est présumé en être le propriétaire, et qu'il revient donc à la personne contestant cette possession de démontrer son caractère abusif. »*

Le véhicule est un bien meuble immatriculé. Alors que certain considère que l'article 2276 du Code civil ne trouve pas à s'appliquer concernant ce type de bien meuble, d'autre au contraire affirme, et la Cour de cassation la première, l'application du principe au véhicule. En vertu de cet article le propriétaire d'un meuble est celui qui le possède. Suite à l'arrêt de la Cour de cassation de 2012 qui reconnaît ce principe, la Cour d'appel de Lyon a suivi la même idée le 17 octobre 2013 en retenant que la possession de l'article 2276 du code civil suppose l'absence d'équivocité et un exercice à titre de propriété :

« La possession non équivoque est celle dans laquelle le possesseur agit sans ambiguïté conformément à la qualité à laquelle il prétend. Il faut qu'elle révèle clairement l'animus du possesseur. À l'opposé, la possession équivoque est celle dans laquelle le possesseur

accomplis des actes qui ne manifestent pas son animus et qui peuvent s'expliquer autrement que par la prétention d'un droit sur la chose (F. Terré et Ph. Simler, Droit civil, Les biens, Précis Dalloz, n°180). En l'espèce, pour déclarer la possession de la concubine équivoque, la cour d'appel raisonne de la manière suivante : le sort du véhicule n'a pas été traité par les concubins et le certificat d'immatriculation est au noms des deux, on ignore donc à quelle titre elle possède, dès lors, il y a une présomption de propriété indivise. »

« La solution retenue ici par la cour d'appel de Lyon paraît contestable. Le caractère équivoque de la possession se déduit-il du concubinage ou du certificat d'immatriculation ? S'il est fréquent pour les juges du fond de considérer une possession équivoque lorsqu'un véhicule a été acquis pour l'utilité commune des concubins (CA. Toulouse, 1er ch., 16 janv. 1990, JurisData n° 1990-050815), ou encore en tenant compte des conditions conflictuelles de la rupture (CA. Caen, 1er ch., 27 nov. 2007, JurisData n° 2003-250261), la Cour de cassation en revanche (Cass. civ. 1er, 24 oct. 2012, n°11-16.431), dans une affaire similaire, juge les mentions du certificat d'immatriculation (établi au nom des deux concubins) comme source insuffisante d'équivocité. Cette solution constitue un principe corollaire de celui fixé de longue date selon lequel la carte grise n'est pas un titre de propriété (Cass. civ. 1er, 25 févr. 1958, Bull. civ. I, n° 114). En effet, le commerce des biens meubles est pour l'essentiel dépourvu de support de preuve écrite ou de formalité de publicité. À cet égard, le droit fait preuve de réalisme en protégeant le possesseur. La présence des deux noms sur le certificat d'immatriculation ne peut suffire à établir la preuve d'une indivision, l'immatriculation étant qu'une formalité de police dépourvue d'effets civils (T. civ, Seine, 25 févr. 1948, JCP G 1949, II, 4719). »

Il semblerait donc que le seul « titre » de propriété d'un véhicule soit sa possession paisible, publique et non équivoque c'est à dire que personne n'est contesté cet état de fait. Il arrive alors que le propriétaire soit une autre personne que le titulaire mais la particularité de la propriété en matière de véhicule et qu'elle est déterminable a posteriori étant donné que le commencement des démarches de l'administration oblige à présumer le titulaire comme étant le propriétaire.

Ainsi en France une diversité de personne apparaît lorsque l'on parle d'un véhicule. Il peut y avoir un propriétaire, un titulaire du certificat d'immatriculation, un possesseur du véhicule et un conducteur, voire même un titulaire du contrat d'assurance. Une diversité de situations que l'administration a simplifié en considérant le propriétaire du véhicule comme étant toutes ces personnes à la fois.

Rémy Josseume et Jean-Batiste le Dall tire la conclusion que « *par une inopportune confusion sémantique des termes « propriété » du véhicule et « titulaire du certificat d'immatriculation », le principe de la présomption de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation pour incriminer le propriétaire du véhicule consiste à associer à tort le propriétaire du bien et le titulaire de la carte grise.* » Une erreur d'interprétation est donc à la base de ce système entier qui à l'heure actuel est toujours en vigueur.

Un bien meuble ne peut pas avoir de titre de propriété. C'est pour cette raison que la carte grise d'un véhicule n'est pas un titre de propriété mais un titre de police permettant la circulation du véhicule sur la voie publique. Sur cette question la Cour de cassation a rappelé qu'un bien meuble ne pouvait faire l'objet d'un titre de propriété (voir l'arrêt trouvé de 2012).

Ainsi « *les pouvoirs publics incriminant le titulaire du certificat d'immatriculation pris pour être le propriétaire d'un véhicule à la lecture de l'immatriculation de son véhicule, ne justifient en réalité nullement du concept recherché du propriétaire payeur. Ainsi tout l'édifice juridique soutenant la sensibilisation du propriétaire du véhicule à l'utilisation faite de son bien en désignant celui inscrit sur le certificat d'immatriculation, demeure imparfait juridiquement* ».

Un constat malheureux est à relever : « *la pensée du conducteur lambda, abusée par la terminologie du « propriétaire payeur » est largement convaincue que le propriétaire du véhicule est responsable coûte que coûte des faits commis à l'occasion de la conduite de son véhicule* ». Cette confusion clairement établie et mise en avant, il convient maintenant d'étudier plus en profondeur la responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation au regard de tout ce qui a été dégagé précédemment.

TITRE 2 - LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

La sécurité routière relève d'un caractère extrêmement sensible et d'une politique toujours plus répressive. D'ailleurs le législateur est guidé par un impératif probant de répression qu'il ne nie pas. Cet impératif l'a conduit, face à la montée grandissante d'infractions restées non sanctionnées, à établir un régime de présomption de responsabilité en la matière.

Cette présomption de responsabilité se retrouve au titre 2 chapitre 1 du Code de la route intitulé : « Responsabilité pénale ». Il s'agit alors d'une dérogation à la responsabilité pénale établit par l'article L 121-1 du Code de la route. C'est l'ordonnance du 15 décembre 1958 instaurant le Code de la Route, qui a précisé que le conducteur était responsable pénalement des infractions commises par lui à l'occasion de la conduite dudit véhicule, sauf causes d'exonérations de responsabilité. Ainsi le principe de personnalité des peines était clairement établi avec cet article en matière de circulation routière. Cet article ne constitue donc ni plus ni moins que l'application de l'article 121-1 du Code pénal qui pose : « *Nul n'est responsable pénalement que de son propre fait* ».

Or la dérogation prévue par l'article L 121-2 puis par la suite étendue à l'article L 121-3 du Code de la route (anciennement L. 21-1 et L. 21-2), prévoit une présomption de responsabilité mais uniquement pour certaines infractions en matière routière. Alors qu'en 1972 lors de l'instauration de la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise, il n'y avait eu que peu de débat sur cette responsabilité qui s'avérait nécessaire étant donné la constatation de fait évidente : une absence de conducteur lors d'un stationnement. En 1999 les choses furent différentes. En effet, l'article L. 21-2 suscita réserve, interrogation et de nombreuses dénonciations. On lui reprochait notamment d'instaurer une responsabilité du fait d'autrui ce qui était contraire au principe de la personnalité des peines. Par cet article, le titulaire de la carte grise se voit mis à sa charge une présomption simple de responsabilité dont il ne peut s'exonérer qu'en prouvant qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction (chapitre 1).

CHAPITRE 1 - INSTAURATION DE LA RESPONSABILITÉ DITE PÉCUNIAIRE À LA CHARGE DU TITUTLAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Section 1 - Notions de responsabilité et de la présomption de responsabilité

Afin d'appréhender de manière complète la notion de présomption de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation, il convient en premier lieu d'analyser la notion de responsabilité pécuniaire (I) pour ensuite s'attarder plus amplement sur la notion même de présomption (II).

I. Notion de responsabilité « pécuniaire »

Une infraction au Code de la Route entraîne une sanction et qui dit sanction dit normalement champ pénal. Or le droit de la circulation routière est un droit particulier qui étonnamment déroge à de nombreux principes.

Jusqu'en 1958, avant l'établissement de l'article L 121-1 de l'actuel Code de la route, les tribunaux de l'ordre judiciaire prenaient exemple sur la responsabilité civile qui pèse sur le propriétaire d'un bien afin de mettre à la charge du propriétaire du véhicule, une responsabilité pénale du fait de cette chose, que le véhicule soit ou non sous sa garde au moment de l'infraction.

C'est ainsi qu'une pratique se développa consistant à retenir la responsabilité pénale du propriétaire du véhicule identifié par son immatriculation pour des faits commis par un tiers à l'aide et par l'utilisation faite de son bien. La seule exonération possible étant pour le propriétaire d'identifier l'auteur de l'infraction. Sur ce sujet le jugement du tribunal correctionnel de Versailles du 28 mars 1903, confirmé par l'arrêt de la Cour de cassation du 12 février 1904, sont les témoins de l'établissement de cette pratique de la responsabilité pénale du fait d'autrui retenue à l'encontre du propriétaire du véhicule.

Or en droit pénal il ne peut y avoir de responsabilité du fait d'autrui. La particularité de la responsabilité pénale est de ne pouvoir être engagée que du fait personnel et qu'après avoir établi la culpabilité de l'auteur de l'infraction. C'est le caractère punitif de la responsabilité pénale qui justifie ces deux préalables.

Afin de mettre un terme à cette dérive abusive du droit pénal, le législateur a rappelé en 1958 le principe de la responsabilité du fait personnel en prévoyant expressément la responsabilité pénale du conducteur dans le Code de la route. De cette manière, il mit fin à cette tendance judiciaire qui consistait à trouver un coupable à tout prix : *« les tribunaux condamnaient plus pour le fait de ne pas aider la justice que pour l'infraction elle-même que le condamné n'avait pas commise »*.

Il n'empêche que le problème était toujours le même et ne trouvait toujours pas de solution lorsque le conducteur du véhicule ne pouvait être identifié. Suivant l'idée des tribunaux, le législateur tenta de mettre à la charge des propriétaires des véhicules une responsabilité quant

à l'utilisation de leur bien. Sauf qu'il assimila le propriétaire au titulaire de la carte grise et fit peser sur lui cette responsabilité.

Ne pouvant relever du pénale pour des raisons clairement évidentes, le législateur eu recours à la notion de pécuniaire afin de contourner la difficulté des principes généraux du droit. Cet artifice linguistique de responsabilité pécuniaire fut alors introduite dans le Code de la route par la loi de 1972 sur les stationnements. Pleinement intégrée dans le système, cette responsabilité pécuniaire dite du « propriétaire du véhicule » mais mise à la charge du titulaire de la carte grise connaît une grande sévérité qui ne cesse de s'accroître.

L'arrêt du 25 janvier 2011 de la Cour de Cassation témoigne de cette sévérité en matière de circulation routière : « *Est légalement déclaré pécuniairement redevable d'une amende pour excès de vitesse le titulaire de la carte grise du véhicule qui prétend s'être trouvé dans une autre commune que celle sur le territoire de laquelle l'infraction a été constatée sans apporter d'éléments permettant de l'établir* ». La présomption de responsabilité pécuniaire dont fait l'objet le titulaire de la carte grise est de nature à être renversée mais ne l'est que très difficilement. Cet arrêt renforce la difficulté existante en la matière en s'engageant dans un virage répressif plus poussé dans l'admission des causes d'exonérations de cette responsabilité. En l'espèce, la cour rejette l'argument avancé qui consistait à dire que le titulaire se trouvait en voyage dans une autre ville lors de la commission de l'infraction avec le véhicule dont il n'est que le titulaire du certificat d'immatriculation. Néanmoins dans cette espèce, la cour a pris une telle position car le titulaire ne faisait qu'alléger les faits sans pour autant les prouver. Quid de s'il avait apporté les preuves suffisantes ?

La responsabilité pécuniaire du titulaire se distingue alors de la responsabilité pénale du conducteur en ce qu'elle ne met à la charge du titulaire d'une simple redevance de l'amende de la contravention. Autrement dit le titulaire ne se voit réclamer que le paiement de l'amende et non pas de retrait de point qui constitue la phase pénale de la responsabilité. Face à la confusion des Tribunaux, des précisions ont été apportées explicitant clairement que le titulaire n'était que redevable de l'amende lorsqu'était appliquée cette responsabilité pécuniaire. Sauf que, et il convient de l'évoquer dès à présent, payer l'amende sous le joug de cette responsabilité pécuniaire revient à reconnaître les faits incriminés permettant alors l'exécution de la responsabilité pénale et donc le retrait de points du permis de conduire.

Aussi la responsabilité pécuniaire n'est véritablement qu'une astuce légale afin de ne pas être en contradiction avec les principes généraux du droit mais in fine de pouvoir tout de même mettre à la charge du « propriétaire » du véhicule une véritable responsabilité pénale. Car reconnaître sa responsabilité pécuniaire ne constitue ni plus ni moins à reconnaître sa responsabilité pénale pour les autorités. Payer l'amende c'est reconnaître les faits incriminés et revient à éteindre toutes actions.

Ainsi la responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise n'est pas une notion exclusive du droit de la circulation routière mais pose même encore aujourd'hui plusieurs difficultés. Encore plus qu'elle pèse sur le titulaire en tant que présomption de responsabilité pécuniaire, notion qui ne repose alors que sur des faisceaux d'indices assemblés afin d'essayer d'établir la vérité.

II. Notion de présomption

André LALANDE définissait la présomption comme « *une supposition fondée sur des signes de vraisemblance ou encore une anticipation sur ce qui n'est pas prouvé* »²⁸. La présomption constitue alors en un fait apparent qui déduit l'existence d'un autre fait qui pourtant lui n'est pas prouvé. Bien qu'en droit, toute reconnaissance d'un droit soit subordonnée à la preuve de sa réalité, il est également admis que sous certaines circonstances une présomption puisse faire foi. Aux yeux des juristes cette notion de présomption est parfaitement établie et claire car elle est ancienne et remonte au droit romain.

Même à l'époque médiévale, le recours aux présomptions était courant comme en témoigne ces différents adages²⁹ : « Rumeur commune est rarement fausse », « Jeune prostituée, vieille sorcière ». Loisel disait d'ailleurs : « Qui s'enfuit, ou brise la prison étant du cas atteint, s'en rend coupable et quasi-convaincu ».

Apparaît alors deux types de présomption distinctes : les présomptions simples et les présomptions irréfragables. Contrairement aux irréfragables, les présomptions simples peuvent être renversées par la preuve contraire. La responsabilité qui pèse sur le titulaire du certificat d'immatriculation n'est qu'une présomption simple de responsabilité puisqu'il lui est possible d'exonérer de sa responsabilité.

Le droit positif français contient un nombre conséquent de présomptions présentes dans quasiment toutes les branches du droit. Celle du titulaire du certificat d'immatriculation n'est donc pas exceptionnelle en tant que telle. C'est le fait que cette présomption repose sur le titulaire de la carte grise et non pas clairement sur le propriétaire du véhicule qui pose problème. En effet, si une telle présomption était mise directement à la charge du propriétaire du véhicule et non pas sur le titulaire, le système de sanction des infractions à la volée (c'est à dire sans interception) serait alors juridiquement plus stable.

Il n'empêche que l'importance qualitative de la présomption est indéniable car elle a un rôle probatoire. Son rôle premier est de pallier la carence de preuve. D'ailleurs le Professeur BARRAINE disait que « dominant la preuve, la présomption domine le droit ».

Toutefois, à force de présumer quelque chose, il peut arriver qu'on s'en fasse une trop haute idée. Alors que la présomption est « *un mode de raisonnement juridique en vertu duquel, de l'établissement d'un fait on induit un autre fait qui n'est pas prouvé* », Valérie LASSERE-KIESOW retenait que « *le droit impose des vérités par le mécanisme des fictions ou des présomptions, qui sont des techniques juridiques, mais aussi des mensonges de la loi. Il crée des vérités juridiques incontestables en cachant les artifices exploités à cette fin. S'agissant de la présomption du fait de l'Homme, elle est "fondée sur la probabilité", ce qui colore la vérité judiciaire d'un vernis d'approximation* ». Le droit des présomptions est alors une force probante pour l'établissement d'un fait mais également une faiblesse reposant sur une simple supposition.

En ce qui concerne la responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation, il s'agit d'une présomption légale autrement dit elle émane du législateur suivant l'article 1349 du Code

²⁸ André LALANDE, *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Paris, PUF, Quadrige, 1926, vol. 2, « Présomption ».

²⁹ Professeur LANGUI « Les adages du droit pénal », RSC, 1986, pp.26 sq.

Civil qui évoque la possibilité que la présomption émane de la loi ou du magistrat. Ainsi dans le cas de cette présomption de responsabilité pécuniaire, c'est le législateur qui a inféré un fait inconnu à un fait connu. Cette présomption légale est établie a priori, in abstracto et en général et constitue une véritable règle de preuve. Pourtant réfragable, elle s'avère en pratique être très difficile à renverser.

En réalité, tout le système entier de répression en matière de circulation ne repose en fin de compte que sur des présomptions qui au final s'avèrent, dans certains cas, fausses. En effet, on présume que le titulaire du certificat d'immatriculation est le propriétaire du véhicule dans les cas où le conducteur ne peut être identifié. C'est sur cette présomption qu'on dirige la responsabilité vers le titulaire à défaut de pouvoir faire jouer la responsabilité pénale du conducteur. On présume alors que le titulaire était le conducteur au moment de la commission de l'infraction et à défaut qu'il a manqué à son défaut de vigilance dans la garde du véhicule.

Cette présomption de conduite découle de la logique du contrôle automatisé. C'est une des solutions qui fut trouvée afin d'améliorer l'efficacité de ce contrôle automatique. Celui-ci permet d'identifier un véhicule qui a servi à commettre une infraction et uniquement ce véhicule. L'identité de l'auteur de l'infraction ne pouvant être assurée. Etablir cette présomption de conduite parut essentiel au maintien du système répressif de retrait de point dans les cas du contrôle sanction automatique. Néanmoins, cette présomption n'aurait pas dû peser sur le titulaire du certificat d'immatriculation mais sur le propriétaire du véhicule car lui seul en a la garde.

Cette tentative de généralisation des cas afin de simplifier le système de recouvrement de l'amende et d'application de la sanction affaiblit considérablement le système, d'un point de vue juridique. Il est compréhensible que le gouvernement ait fait le choix de la simplification mais se faisant, le législateur a fait, en définitive, reposer cette présomption de responsabilité sur la mauvaise personne.

Le titulaire de la carte grise aurait pu apparaître mais qu'en second lieu. Il aurait été peut-être plus évident de faire peser cette présomption de responsabilité pécuniaire sur le propriétaire du véhicule et à défaut renvoyer cette responsabilité sur le titulaire du certificat d'immatriculation. Certains, d'ailleurs, se rendent compte de ce problème et, tentant de trouver des solutions, ont commencé à proposer l'introduction d'un nouveau personnage appelé « le conducteur habituel du véhicule ». Par le biais de ce conducteur habituel, l'article L 121-1 du Code de la route pourrait pleinement s'appliquer. Il serait alors soumis comme le conducteur effectif du véhicule à une responsabilité personnelle et en cas de non-identification du conducteur, la contravention serait dirigée à son encontre et non plus directement vers le titulaire du certificat d'immatriculation.

Le système de présomption de responsabilité pénale du conducteur habituel aurait pour avantage une sanction identique du conducteur identifié immédiatement de celui qui ne l'est pas et reste inconnu. En l'état actuel du système, pèse sur le conducteur une responsabilité pénale synonyme d'amende et retrait de point du permis de conduire alors qu'une simple responsabilité pécuniaire pèse sur le titulaire de la carte grise, en cas de défaut d'identification du conducteur, soit une simple redevance pécuniaire n'entraînant pas de retrait de point. Or la commission de l'infraction soit par le conducteur identifié soit par le conducteur non identifié est exactement la même.

De telles présomptions en la matière s'avèrent nécessaire afin de faciliter la preuve et la réparation. Elles ont surtout dans cette matière répressive, une fonction de régulation en facilitant les objectifs répressifs et en rééquilibrant les mécanismes probatoires. Néanmoins de véritables questions se posent quant à la compatibilité de présomption de culpabilité telle que celle qui repose sur le titulaire du certificat d'immatriculation et la présomption d'innocence prônée par la Convention Européenne des Droits de l'Homme.

L'admission des présomptions nationales en matière répressive repose sur deux arrêts : L'arrêt Salabiaku contre France du 7 octobre 1988 et l'arrêt Pham Hoang contre France du 25 septembre 1992. Par le truchement de ces deux arrêts la Cour Européenne des Droits de l'Homme énonce que « *tout système juridique connaît des présomptions de fait ou de droit; la Convention n'y met évidemment pas obstacle en principe, mais en matière pénale elle oblige les États contractants à ne pas dépasser à cet égard un certain seuil* ». C'est ainsi que la Cour accepte la possibilité d'utiliser des présomptions en matière répressive.

Cette possibilité accordée aux présomptions repose sur leurs aspects correcteurs. En effet ces présomptions assure l'équilibre et la réalisation des objectifs répressifs poursuivis par l'Etat quand il est compromis par des difficultés probatoires.

Or il serait possible de considérer que l'admission de ces présomptions répressives constituerait une forme exacerbée de retenue judiciaire. Des risques évidents apparaissent alors : atteinte au procès équitable, atteinte aux droits de la défense et à l'égalité des armes.

Dans sa décision du 16 juin 1999, le Conseil Constitutionnel, rappelant la position de la CEDH, a déclaré conforme à la Constitution cette présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Cependant, cette responsabilité pécuniaire a connu plusieurs modifications par la suite qui pour l'heure non pas encore été soumises à l'avis des Sages, malgré quelques tentatives. On peut alors se demander si lors de la prochaine saisine, les juges constitutionnels conforteront leur position ou reviendront sur certaines parties car avant tout cette présomption de responsabilité est une flagrante exception au principe de la responsabilité personnelle.

Section 2 - Le principe de la responsabilité personnelle

Le principe de responsabilité personnelle se retrouve en matière pénale mais aussi en droit civil. Concernant le dirigeant d'une entreprise, ces deux responsabilités peuvent d'ailleurs se confondre mais sont pourtant bien distinctes. La responsabilité personnelle suppose alors un fait personnel (I) et donc, en matière pénale, une culpabilité prouvée (II).

I. La condition d'un fait personnel

A. Fondement du principe

Il s'agit du principe fondamental de la responsabilité pénale mais il est inscrit uniquement dans le Code pénal à l'article 121-1 : « *nul n'est responsable que de son propre fait* ». En effet, aucun principe identique ne se trouve expressément dans la DDHC ou tout autre texte de valeur constitutionnel. Le conseil constitutionnel a d'ailleurs rappelé dans sa décision du

16 juin 1999 que nul n'était responsable que de son propre fait mettant ainsi clairement un point final à l'œuvre jurisprudentielle d'avant 1958 qui consistait à condamner pénalement le propriétaire d'un véhicule alors même que l'auteur véritable de l'infraction ne pouvait être identifié.

Ce principe implique d'une personne ne puisse se voir infliger une sanction pénale si elle n'a pas pris part personnellement à la commission de l'infraction. Elle s'oppose donc à ce que l'on condamne une autre personne que le responsable de l'infraction. Néanmoins, le Conseil constitutionnel a admis très rapidement que ce principe pouvait connaître des aménagements. C'est d'ailleurs pour sous ce motif qu'a été validé la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise. Le conseil admet qu'en matière contraventionnelle, comme c'est le cas pour le droit de la circulation routière, de telle présomption peuvent être admis même si elle va à l'encontre de ce principe de fait personnel uniquement si ladite présomption n'est pas irréfragable. Par cette décision de 1999 admet non pas une présomption de culpabilité mais une présomption d'imputation reposant sur des éléments vraisemblable. Cette responsabilité pécuniaire du titulaire constitue une réelle exception au principe de la responsabilité personnelle.

En matière routière, la responsabilité personnelle est donc prévue par le Code de la route et pèse uniquement sur le conducteur du véhicule. Les juridictions ont alors procédé à une interprétation stricte de cette responsabilité et ont laissé à la charge de la partie poursuivante la preuve certaine de l'identité de l'auteur de l'infraction. Ils ont alors renoncé à leur ancienne pratique et ont rejeté toute présomption de responsabilité pénale pour le propriétaire du véhicule³⁰.

Mais face à l'augmentation d'accident impliquant des transporteurs routiers circulant souvent dans des conditions de fatigue anormale, le législateur a dû prendre de nouvelle mesure. C'est ainsi qu'a été instauré la responsabilité civile du dirigeant reposant sur l'article 1384 du code civil. Cet article fonde la responsabilité du fait personnel en matière civil reposant sur la faute, la prise de risque, la négligence ou l'imprudence. Dès lors, le chauffeur salarié demeure responsable pénalement des infractions commises au Code de la route, mais l'employeur est tenu par une responsabilité civile. Ce dernier peut voir alors sa responsabilité pécuniaire mise en jeu et être tenu au paiement de l'amende suite à l'infraction commise par son salarié.

B. Le cas particulier de la responsabilité du dirigeant

La responsabilité civile du dirigeant n'est appliquée que dans des conditions bien précises. L'employeur doit avoir été cité à l'audience du tribunal de police, le chauffeur salarié doit être reconnu coupable et qu'il ait agit en qualité de préposé. Il s'agit alors d'une dérogation au principe de la responsabilité personnelle. Tout comme lorsque le conducteur n'est pas identifié. D'ailleurs pour les cas des véhicules de sociétés ces deux dérogations au principe de la responsabilité personnelle trouvent à se combiner.

En effet, le chauffeur d'une entreprise de transport routier n'est pas le titulaire du certificat d'immatriculation du poids lourd mais uniquement le conducteur. En cas d'infraction au code de la route, c'est ce conducteur qui est personnellement responsable pénalement de l'infraction. Or dans bien des cas l'identification de ce conducteur est impossible.

³⁰ Cass. Crim 17 septembre 1996, n°95-85.829

L'ordonnance de 1958 avait prévu que lorsque le conducteur agissait en qualité de préposé, le tribunal saisi pouvait prononcer que le paiement des amendes de police serait en totalité ou en partie mis à la charge du commettant uniquement si celui-ci a été cité à l'audience. Dans le cas des véhicules de sociétés, l'employeur devient responsable du fait de son préposé dès lors qu'il a un lien causal avec l'infraction constatée.

En matière de transport routier, la jurisprudence retient alors la responsabilité du dirigeant de l'entreprise en raison d'une présomption de faute positive personnelle. Il faut alors que les instructions données par le dirigeant aient entraîné la commission de l'infraction. Ce qui peut être le cas lorsque la durée de l'itinéraire ne tient pas compte des temps de repos³¹ ou des limitations de vitesses³² mais aussi d'une faute d'abstention qui découle d'une négligence de la part du dirigeant³³.

C'est ainsi que l'on considère que le dirigeant n'a pas pris toutes les mesures nécessaires afin de faire assurer le respect de la réglementation alors que l'article 15 du règlement n° 3820/85/CEE du 20 décembre 1985 et l'article 3 bis de l'ordonnance n°58-1310 du 23 décembre 1958 le lui commandent. Il s'agit alors de la responsabilité pénale du dirigeant s'analysant en une véritable responsabilité pénale du fait d'autrui. Afin de s'y exonérer le dirigeant doit alors prouver simultanément qu'il a informé les salariés du contenu de la réglementation mais leur a aussi donné instruction de la respecter. Pour ce faire, il doit avoir eu recours au moyen de preuve usuel du droit du travail, à savoir : affichage, remise du règlement intérieur, article du code du travail. Mais il doit aussi organiser le travail en conséquence et donc s'assurer du respect de la réglementation par ses préposés. Ainsi même la faute du chauffeur n'est pas en mesure d'exonérer la responsabilité du dirigeant sauf si ce dernier démontre une délégation de ses pouvoirs à l'un de ses subordonnés³⁴.

Or dans le cas des infractions au code de la route par les préposés du dirigeant, la loi Gayssot de 1999 sur la sécurité routière, élargit par la loi du 12 juin 2003, s'applique à moins que la raison des fautes soit directement imputable au dirigeant en raison de l'équipement³⁵ ou de l'état du matériel mis à la disposition de ses employés³⁶, car cette loi de 1999 renforce la responsabilité du propriétaire du véhicule en cas de conducteur non identifié. Mais dans le cadre de cette loi, ce n'est pas la responsabilité pénale du dirigeant qui est mise en cause mais sa responsabilité civile³⁷. De ce fait, le principe de la personnalité des peines est préservé car seul celui qui a commis l'infraction, autrement dit le chauffeur, peut être condamné sur le plan pénal.

Ce n'est que pour pallier aux difficultés d'identifier le conducteur que le législateur a mis en place cette responsabilité légale et de plein droit du titulaire du certificat d'immatriculation pour certaines infractions. Il importe alors de ne pas confondre, l'hypothèse de la loi Gayssot et celle où le dirigeant peut être personnellement déclaré responsable pour les faits de ses préposés.

³¹ CA Paris 3 avril 1992, Leclercq

³² CA Angers 15 mars 1994

³³ CA Aix en provence 19 décembre 1994, Gayté

³⁴ Cass. Crim. 11 juin 1963

³⁵ Cass. Crim. 22 janvier 1974

³⁶ Cass. Crim. 11 juin 1963 : mise en circulation d'une véhicule dont les feux de croisement étaient éblouissant ; Cass. Crim. 9 novembre 1998 : véhicule dépourvu de feuilles d'enregistrement.

³⁷ Cass. Crim. 15 septembre 1992, n°91-86.600

En tant que tel, la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat ne constitue alors pas une exception au principe de la personnalité des peines, fondement de notre droit répressif puisque le conducteur demeure le seul responsable pénalement de l'infraction. Dans cette situation, ce conducteur salarié se voit seulement déchargé de tout ou partie de l'amende en raison de circonstances particulières dont il n'est pas responsable.

À la base le principe de responsabilité du fait personnel est rattaché à celui de la nécessité des peines mais aussi au principe de présomption d'innocence. Il va surtout de paire avec la notion de culpabilité, qui en matière routière, est malmenée.

II. La condition de culpabilité

La responsabilité pénale ne peut être prononcée que si la personne a commis une faute. La commission de cette faute justifie l'application de la sanction correspondant à l'acte de punition. C'est le principe de la nécessité des peines qui conduit à reconnaître cette exigence de culpabilité dans la commission d'une infraction. Mais la culpabilité de l'auteur d'une infraction ne peut être retenue qu'en présence d'un élément moral constitutif de l'infraction. Sauf que cette exigence n'existe qu'en matière délictuelle.

En matière contraventionnelle, l'exigence d'une culpabilité n'est pas clairement posée. En effet, la question reste entière de savoir si les contraventions sont constituées indépendamment d'un élément moral ou si l'élément moral est présumé pour ces infractions routières.

Or l'article 121-3 du code pénal dispose qu'en principe les crimes et les délits sont intentionnels avec possibilité pour le législateur d'y déroger en ce qui concerne la matière délictuelle avec tout de même l'exigence d'une faute d'imprudence ou de négligence. « *Si l'exigence d'un élément moral, intentionnel ou non est donc imposé par le Conseil constitutionnel, l'affirmation de ce principe d'exigence d'une culpabilité n'empêche pas pour autant ce même Conseil de reconnaître les présomptions de culpabilité* ».

La responsabilité personnelle s'applique alors si la personne est considérée comme coupable et donc ayant commis personnellement l'infraction. Concernant le titulaire du certificat d'immatriculation, un régime de présomption de culpabilité demeure. Il est d'office présumé avoir commis l'infraction lorsque le conducteur ne peut être identifié. À charge pour lui de prouver sa non-culpabilité. Il doit en effet prouver soit un cas de force majeure soit émettre tous éléments démontrant qu'il n'était pas le véritable auteur de l'infraction au moment de sa constatation.

Cette présomption simple de culpabilité du titulaire repose sur la vraisemblance raisonnable d'imputabilité des faits incriminés mais aussi sur une faute personnelle de la personne incriminée en raison de son refus de contribuer la manifestation de la vérité ou de son défaut de vigilance dans la garde du véhicule, comme l'ont retenu les Sages dans leur décision du 16 juin 1999.

Ainsi dans certaines hypothèses, la responsabilité personnelle du conducteur ne pourra être engagée faute d'identification. Dans ce cas, la loi Gayssot trouvera à s'appliquer et ça sera alors la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation qui sera mise en jeu. Cette dérogation est alors expressément prévue dans le Code de la route aux articles L 121-2 et L 121-3.

Section 3 - Dérogations au principe de la responsabilité personnelle

Mise en jeu dès lors que le titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas en mesure d'établir qu'il n'était pas l'auteur véritable de l'infraction, cette responsabilité pécuniaire est limitativement prévue dans deux articles du code de la route : initialement en matière de stationnement (I) puis élargie pour les infractions constatées au vol (II).

I. Présomption de responsabilité pour les infractions au stationnement

Alors que le principe de la personnalité des peines prévaut en matière pénale, le législateur a dû trouver une alternative pour pouvoir appliquer la sanction prévue à une infraction au code de la route en présence d'un conducteur non identifié. En effet, l'exercice de l'action publique se trouvait paralysé lorsque le conducteur ne pouvait être identifié. C'est ainsi qu'en 1972, le législateur a instauré une nouvelle entorse au principe de la présomption d'innocence avec la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation en matière de stationnement afin de pallier à cette difficulté d'identification du conducteur.

Comme préciser précédemment, c'est sur le postulat erroné du propriétaire payeur que repose toute cette responsabilité pécuniaire et toutes les réflexions qui en ont découlé.

La loi n°72-5 du 3 janvier 1972 élargie par la loi n°2003-495 du 12 juin 2003 a mis en place un ingénieux mécanisme de responsabilité qui a été délibérément exclu de la sphère pénale pour ne pas heurter directement le principe de la présomption d'innocence. Grâce au mécanisme de cette responsabilité, le ministère public est dispensé de rapporter la preuve de la responsabilité du contrevenant mais surtout celle de son identité. Comme Samson et Morin le précisaient dans leur article « L'extension de la présomption de culpabilité de l'article L 21-1 du Code de la route » : avec cette responsabilité pécuniaire « *on ne cherche plus le commentant, on a seulement besoin d'un supportant qui portera la responsabilité du fait dommageable* ». De ce fait, le ministère public ne se contente plus que de procéder à une simple lecture du certificat d'immatriculation pour orienter ses poursuites.

Par le biais de cette présomption de responsabilité, le titulaire du certificat est uniquement responsable du paiement de l'amende lors de la commission d'une infraction commise à l'aide du véhicule immatriculé à son nom. Aucune responsabilité pénale ne peut être mise à sa charge et cette responsabilité pécuniaire n'a pas vocation à le faire. L'article prévoit également le cas de la personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, dont les dispositions s'appliquent dans les mêmes conditions.

Des causes d'exonérations sont prévues mais la rédaction du texte du Code de la route est suffisamment imparfaite et imprécise de sorte qu'il est très difficile pour le titulaire du certificat d'immatriculation d'échapper à sa responsabilité.

Il appartient alors au ministère public d'apprécier subjectivement, et cela pour chaque réclamation fondée sur ce dispositif, la pertinence des informations fournies dans le but de bénéficier de l'exonération. C'est la conclusion que tire la Cour de cassation dans l'arrêt du 29 mars 2000 : « *les éléments fournis au moment de la réclamation sont appréciés souverainement par les juges du fonds* ».

Considérée comme une vraie dérogation au principe de la responsabilité personnelle du conducteur, elle peut toutefois être considérée comme « *une véritable responsabilité pénale à partir du moment où celle-ci ne peut juger que pour des contraventions sanctionnées d'une peine d'amende* ». D'ailleurs comme nous l'avons relevé précédemment, les projets de la loi de 1972 employé au début le terme « pénalement » avant de préférer celui de « pécuniairement ». Mais le gouvernement venait préciser alors que cette préférence de terme n'emportait aucune conséquence. On peut alors supposer légitimement à la vue de ces considérations que « *cet article L. 121-2 formule une hypothèse exceptionnelle de responsabilité pénale du fait d'autrui* ».

Cette responsabilité pécuniaire a été déclarée non seulement conforme à la Constitution mais aussi conforme avec la Convention européenne des droits de l'homme car le titulaire est en mesure de combattre la présomption de responsabilité qui est mise à sa charge.

La dénonciation clairement énoncée comme cause d'exonération de cette responsabilité pécuniaire, en matière de stationnement, doit intervenir le jour de l'infraction³⁸ ou au plus tard au moment de la réclamation³⁹. Ainsi toute révélation faite seulement devant la juridiction, voir a fortiori en phase d'appel, est considérée comme tardive et jugée irrecevable. Mais cette dénonciation doit surtout être parfaite c'est à dire complète et pouvant parfaitement identifier le conducteur afin de pouvoir exonérer totalement le titulaire de la carte grise. Elle constitue véritablement une délation accusatoire mais ne s'applique que lorsque c'est l'article L 121-2 qui invoqué car dans le cas des contraventions à la volée, cette situation de dénonciation a été laissée à l'appréciation du titulaire qui, en théorie, n'a aucune obligation de dénoncer le conducteur.

II. Présomption de responsabilité pour les infractions constatées au vol

Suivant le même principe élaboré en 1972 et face aux constats alarmant de la faiblesse des pouvoirs publics à l'encontre de certaines infractions à la réglementation routière nécessitant l'identification du conducteur, le législateur a élargi, par la loi Gayssot n°99-505 du 18 juin 1999, le principe de la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation aux vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules. Cette responsabilité fut par la suite élargie aux contraventions à la réglementation sur le respect des distances de sécurité entre les véhicules et sur l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules.

Cette présomption de responsabilité ne joue que dans les cas où l'infraction constatée n'a pas donné lieu à interception du conducteur du véhicule, et dans la mesure où le propriétaire de celui-ci – comprenez le titulaire du certificat d'immatriculation - contesterait en avoir été le conducteur au moment des faits. Elle permet alors de faire face aux infractions relevées au vol dont il était autrefois impossible d'appliquer une sanction à leur auteur. Elle permet alors le développement exponentiel du système de contrôle sanction automatique.

L'intérêt de ce dispositif était alors avant tout de donner une efficacité redoutable aux contrôles routiers réalisés sans interception du véhicule et en l'absence d'un cliché probant. Cette extension apparut évidente afin de diligenter les poursuites pécuniaires du ministère public, à l'encontre du titulaire du certificat d'immatriculation, sans à avoir à identifier le

³⁸ Cass. Crim. 17 décembre 1990

³⁹ Cass. Crim. 23 octobre 1991 et Cass. Crim. 29 mars 2000

conducteur mais aussi une solution toute trouvée au regard des législations des autres pays européens tel que le Pays-Bas sur la circulation routière à propos de la responsabilité du propriétaire du véhicule.

Mais cette extension de la loi de 1972 apparaît comme singulière car elle n'instaure pas clairement une responsabilité pécuniaire évidente mais une redevabilité pécuniaire envers le titulaire du certificat d'immatriculation. Aussi cette dérogation apparaît comme étant d'un régime sensiblement différent de celui de la responsabilité purement pécuniairement de l'article L. 121-2. Dans cette hypothèse, il est clairement défini que seule l'amende est mise à la charge du titulaire du certificat d'immatriculation.

Les dispositions même de cet article s'excluant volontairement de la sphère pénale en prévoyant que lorsque cette responsabilité était mise en cause il n'y avait pas lieu à inscription sur le casier judiciaire, ni retrait de point du permis de conduire ni même de prise de considération pour la récidive. Enfin l'article procède à une véritable séparation avec la matière pénale en précisant que la personne redevable n'est pas déclarée pénalement responsable de l'infraction. Ces précisions semblent avoir été apportée afin de lever tout doute, concernant la frontière entre les domaines pénal et administratif, survenu à l'occasion de la mise en place de la présomption pécuniaire de l'article L 121-2.

Le rapporteur de la Commission des lois du Sénat, Lucien Lannier, justifiait d'ailleurs l'instauration de cette nouvelle responsabilité pécuniaire par le fait que « *chacun doit être responsable de son véhicule ; de même qu'autrefois le propriétaire était civilement responsable des dommages créés par son cheval lorsque celui-ci s'échappait de son enclos. Aujourd'hui il s'agit de chevaux-vapeurs, mobiles, qui peuvent aussi provoquer des accidents* ».

Il convient de préciser que pour les ensembles articulés, lorsque l'identification du conducteur du véhicule tracteur motorisé est impossible, c'est alors sur le titulaire du certificat d'immatriculation de la remorque que pèse la redevabilité pécuniaire des amendes encourues.⁴⁰

Pour les véhicules étrangers, il est possible de retenir le véhicule en cas d'interception sur le territoire français, si celui-ci fait l'objet d'un défaut de paiement des amendes dues dans un délai de quatre mois suivant l'envoi de l'avis de contravention au titulaire du certificat d'immatriculation. Cette rétention prendra fin lorsque les sommes dues seront versées. C'est en ce sens que la directive européenne n°2011/82 du 25 octobre 2011 a été prise afin de faciliter l'exécution transfrontalière des sanctions pécuniaires afférentes à plusieurs sanctions précisément visées. Cette directive met en place une procédure d'échange de données relatives aux véhicules et à leurs propriétaires entre les États transfrontaliers. C'est la loi du 16 juillet 2013, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable, qui transpose cette directive en droit français. Mais on s'aperçoit que malgré cette facilité de transmission et d'échange de données entre les États membres et surtout la possibilité de notification des poursuites à l'encontre des propriétaires des véhicules, aucune disposition permettant l'exécution des sanctions n'a été prévue. Ce qui tend alors à remettre en cause l'efficacité du système entier.

⁴⁰ Cass. Crim. 7 janvier 2009, n°08-83.432

C'est face à ce vide non prévu par la directive qu'a été mis en place, à la fin 2013, une nouvelle directive européenne facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. Grâce à cette directive qui instaure « l'euro-prune », un conducteur pourra désormais être sanctionné pour des infractions commises dans un État membre de l'Union européenne et donc mêmes hors de son pays. Par le biais de cette directive, les États membres pourront désormais s'échanger directement les adresses des titulaires des cartes grises évitant ainsi de se retrouver dans l'impasse d'une contravention non payée car l'auteur de l'infraction est étranger. Par contre avec la mise en place de cette directive qui est en cours de transposition, seul le paiement de l'amende est visé et les infractions constatées à l'étranger ne pourront entraîner de retrait de points pour le conducteur fautif.

Or, la directive 2011/82 a fait l'objet d'une annulation par la Cour de Justice de l'Union Européenne dans l'affaire C-43/12 du 6 mai 2014. Il a été considéré que cette directive avait été prise sur une base juridique erronée. Mais compte tenu de l'importance des objectifs visés par cette directive en matière d'amélioration de la sécurité routière et en raison d'importants motifs de sécurité juridique, la Cour a décidé que malgré cette annulation, les effets de la directive seraient maintenus pendant un an à compter de la date du prononcé de l'arrêt.

Il ressort alors que la présomption de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation est en réalité double. De nature pécuniaire, elle se voit appliquer un régime similaire mais pourtant différent dans la rédaction suivant les dispositions visées. En effet selon que l'on se place sur le terrain de la présomption de responsabilité pour les infractions au stationnement et à l'acquittement des péages ou alors sur le terrain de la présomption de responsabilité pour les infractions relevées à la volée, la responsabilité est la même mais des différences apparaissent clairement amenant à des interrogations, notamment en ce qui concernent les causes d'exonération.

Section 4 - Les causes d'exonération de la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation

Le Code de la route liste les différentes causes exonératoires de cette responsabilité pécuniaire même si on observe qu'elles ressortent plus d'une habituelle rédactionnelle du législateur que d'une concrète appréciation de la situation (I). Face à une répression toujours plus active, des solutions tentent d'être trouvées pour éviter de tomber sous le joug de cette répression mais le législateur finit toujours pas trouver des nouvelles alternatives pour faire appliquer les sanctions prévues (II).

I. Liste des causes exonératoires de responsabilité

La présomption de responsabilité pécuniaire qui pèse sur le titulaire du certificat d'immatriculation n'est qu'une présomption simple et peut être renversée. Cette condition de renversement permis notamment de la faire valider auprès du conseil constitutionnel. Le code de la route prévoit alors expressément les moyens de son renversement. On s'aperçoit alors que pour une même responsabilité les moyens d'exonération peuvent être différents en fonction de la situation.

En effet suivant que l'on se place sur le terrain de l'article L 121-2 ou L 121-3 la formulation des causes d'exonérations n'est pas la même.

Selon l'article L. 121-2 le titulaire pourra s'exonérer s'il établit l'existence d'un événement de force majeure ou s'il fournit des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction. Alors que l'article L. 121-3 prévoit lui qu'il y aura exonération si le titulaire établit l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou s'il apporte tous les éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction.

On retient alors que malgré cette différence de rédaction, le titulaire du certificat d'immatriculation pourra s'exonérer dans les deux cas en présence d'une force majeure. L'arrêt de la Cour de cassation du 1^{er} février 2009 n°08-86.777 a récemment permis de confronter cette responsabilité pécuniaire à cette cause d'exonération particulière qu'est la force majeure. Le Code de la route reste, comme beaucoup, silencieux quant à la définition de la force majeure. De ce fait « *en matière de circulation routière, autant dire que l'évocation de la force majeure comme moyen légal d'exonération pénale relève plutôt de l'habitude rédactionnelle du législateur que d'une prise en compte des circonstances réelles pouvant être subies par un conducteur* ». C'est alors la jurisprudence qui a, comme très souvent, suppléé à la carence du législateur.

On observe alors une définition négative de la force majeure en matière routière. On est parvenu à établir ce qui ne relevait pas de la force majeure plutôt que déterminer une exacte définition du cas de force majeur. La jurisprudence observe alors une stricte appréciation des cas extérieurs de nature à influencer sur le comportement du conducteur et les tribunaux ont tendance à écarter systématiquement toute cause exonératoire du fait du conducteur ou des autres usagers.

À titre d'exemple, la Cour de cassation, dans son arrêt du 12 février 1957, a écarté le cas de la panne d'essence du véhicule comme cause exonératoire pour expliquer un stationnement gênant. La Cour a alors retenu que comme tout conducteur doit être à même de prévoir et de prévenir une telle circonstance, cette circonstance de la panne d'essence ne pouvait valablement constituer en un cas de force majeure. Elle a tiré les mêmes conclusions dans son arrêt du 15 mai 2002 à l'occasion de l'invocation d'un état de nécessité pour justifier la commission d'une infraction de changement de direction sans précaution. La Cour fait ici application du principe que tout conducteur doit être maître de son véhicule en toutes circonstances.

Par contre en matière de stationnement et acquittement de péage, le titulaire devra identifier clairement le conducteur réel afin de s'exonérer alors que dans le cas de l'article L. 121-3, il lui suffira de prouver qu'il n'était pas le conducteur.

La circulaire du 16 juin 2000 est venue préciser que « *lorsque les renseignements fournis par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule sont insuffisants pour identifier l'auteur de l'infraction, le tribunal ne pourra ni prononcer une condamnation pénale, ni même faire application de l'article L. 121-3. Il convient de classer sans suite la procédure* ». Or malgré cette précision, les tribunaux ont pendant un moment eu une interprétation éparse de l'article L. 121-3. La Cour de cassation considérait d'ailleurs en 2000 que cette présomption de responsabilité pécuniaire avait un caractère subsidiaire et ne pouvait être invoquée par celui qui est poursuivi comme auteur principal des faits prétendant que seul le

propriétaire est responsable. Les tribunaux avaient alors tendance à condamner le titulaire même quand celui-ci avait démontré qu'il n'était pas l'auteur des faits incriminés. C'est alors la Cour d'appel d'Angers qui, la première, a fait une juste application des dispositions exonératoires de la loi Gayssot dans ses arrêts du 11 février 2003 et celui de 2012.

Dans le premier arrêt de 2012, « *la cour tire, à l'inverse du juge de fond, toutes les conséquences de droit de l'absence du prévenu sur les lieux de l'infraction justifiée par billet d'avion pour le relaxer* ». Dans celui de 2003, « *la cour exonère le prévenu qui appuyait sa défense sur le cliché photographique. Ce dernier permettait de constater raisonnablement que ce conducteur présente une morphologie masculine ce qui n'est pas le cas du prévenu, dont le sexe féminin n'est pas discuté* ». D'ailleurs la Cour d'appel de Toulouse, sur ce même postulat, en tire la même conséquence dans son arrêt du 7 avril 2003 : « *attendu au cas particulier que les photographies jointes au procès-verbal d'enquête suffisent à démontrer que le conducteur était un homme ; que Mme X ne peut donc pas être l'auteur de l'infraction et qu'il convient de la relaxer* ». C'est ainsi que les juges d'appel retinrent que le prévenu en cause n'était pas le conducteur du véhicule et qu'il n'avait donc pas à être déclaré redevable d'une quelconque amende.

C'est alors que le cliché photographique envoyé en même temps que le procès-verbal est devenu la preuve la plus incontestable de l'irresponsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Ce cliché permettant alors d'établir clairement que le conducteur n'était pas le titulaire. C'est pourquoi face à ce constat, les autorités de police ont été de plus en plus résignant à envoyer ce cliché conscient qu'il pouvait jouer en leur défaveur.

D'ailleurs désormais les forces de l'ordre ne communiquent plus qu'une photographie de la plaque d'immatriculation dans le cadre du contrôle sanction automatique pour écarter ainsi toute révélation de la photographie du conducteur. Le développement de la photographie par l'arrière, sous le motif de garantir l'égalité de loi devant les citoyens, permet alors d'exclure toute possibilité d'apparition du conducteur et donc une meilleure application de l'article L 121-3 puisque le titulaire doit alors rapporter une preuve autre que celle produite par l'autorité poursuivante.

Le gouvernement a alors habilement utilisé la garantie de l'égalité des citoyens devant la loi pour mettre en place de plus en plus ce type de radar flashant uniquement l'arrière des véhicules. Selon eux, les motocyclettes échappaient à toute sanction puisque les radars ne flashaient que l'avant des véhicules et l'identification du chauffeur de poids lourds était impossible puisque le radar n'était en mesure de flasher uniquement la plaque d'immatriculation. Ainsi, généraliser la photographie uniquement de la plaque d'immatriculation fut une alternative bien trouvée afin de pallier à la facétie procédurale qui tendait à se développer avec le recours des clichés permettant d'exclure la responsabilité du titulaire dans les cas où le conducteur apparaissant sur le cliché n'était vraisemblablement pas le titulaire. L'argument de l'égalité des citoyens devant la loi justifiant alors leur mesure.

En cette matière, la preuve est libre comme l'a rappelé la Cour de cassation à l'occasion de son arrêt du 1^{er} octobre 2008⁴¹. C'est ainsi que toutes pièces justificatives de l'absence sur les lieux de l'infraction du titulaire du certificat d'immatriculation sont recevables telle qu'une attestation de témoignage⁴². L'attestation de témoignage est validée seulement pour le cas de

⁴¹ Cass. Crim. 1^{er} octobre 2008, n°08-82.725

⁴² Cass. Crim. 29 mai 2013, n°12-85.303

la responsabilité pécuniaire car en l'espèce le prévenu ne pouvait pas être identifié. En effet, sous l'égide d'une responsabilité pénale une telle solution n'aurait pu être retenue car la jurisprudence considère que les attestations ne constituent pas des preuves par écrit ou par témoins au sens de l'article 537 du Code de procédure pénale. Cette preuve libre est renforcée par le fait que les automobilistes n'ont pas à combattre, sur ce point, la force probante du procès-verbal qui par définition ignore complètement les questions d'identification du conducteur et fait foi jusqu'à preuve du contraire car il constitue une vérité puisque les agents verbalisateurs sont assermentés.

À la base l'article L 121-3 devait être rédigé dans les mêmes termes que l'article L 121-2 mais pour éviter l'incitation évidente à la délation, des amendements aboutirent à la rédaction actuelle du texte. Ceci permis alors de limiter une mesure trop directement incitative à la délation. On a alors préféré l'invitation à la dénonciation qui n'est pas obligatoire. Cependant, on constate un renforcement de l'incitation à la dénonciation au motif que si on ne dénonce pas, on s'oppose à la justice et à sa bonne administration.

II. L'incitation renforcée à la dénonciation

À l'instar des dispositions de la loi de 1972 concernant les infractions au stationnement puis élargie à l'acquittement des péages, l'article L 121-3 du Code de la route renverse donc la charge de la preuve de la non-culpabilité du contrevenant poursuivi. Mais contrairement à l'article L 121-2, cet article L 121-3 prévoit, en plus de la force majeure, une cause d'exonération moins exigeante que celle prévue en matière de stationnement. Mais cette dénonciation, à la base non obligatoire, tend à le devenir comme le prouve la nouvelle position du Conseil d'Etat.

Face aux pratiques de titulaires du certificat d'immatriculation payant l'amende sans dénoncer le conducteur qui venaient à se multiplier, le Conseil d'État a en 2006 validé la pratique de la perte de points sur le permis de conduire du titulaire du certificat d'immatriculation⁴³. Cette décision fut prise en raison de la pratique développée au sein des entreprises par laquelle les dirigeants préféraient le plus souvent payer l'amende sans pour autant dénoncer le conducteur. « *Pour le Conseil d'Etat, ce retrait de points est régulier dès lors que le titulaire a payé sans dénoncer le conducteur et sans exercer de voies de recours* ».

La conséquence d'une telle position est qu'il revient au destinataire d'un procès-verbal qui estime ne pas être l'auteur véritable de l'infraction « *de formuler, dans un délai de paiement de l'amende forfaitaire, une requête en exonération auprès du service indiqué dans l'avis de contravention, auquel il incombe de transmettre cette requête au ministère public, ou à défaut, de former dans le délai de paiement de l'amende forfaitaire majorée une réclamation auprès du ministère public* ». Si à l'issue de cette réclamation, si le ministère public entend poursuivre la procédure, il revient alors au titulaire de rapporter devant le juge pénal tous les éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction. Le retrait de points n'aura pas lieu dans la seule hypothèse où la culpabilité du titulaire du certificat d'immatriculation ne pourra pas être établit.

Le Conseil tient une telle position car « *lorsque le destinataire d'un avis de contravention choisit d'éteindre l'action publique par le paiement de l'amende forfaitaire, il résulte des*

⁴³ CE, avis, 26 juillet 2006, n°292750

dispositions de l'article L 223-1 du Code de la route que ce paiement établit la réalité de l'infraction ». De ce fait le paiement de l'amende entraîne la réduction de plein droit du nombre de points dont est affecté le permis de conduire de l'intéressé. Dès lors si le titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas en mesure de prouver qu'il n'était pas l'auteur véritable de l'infraction et qu'il s'obtienne à ne pas vouloir dénoncer le conducteur mais qu'il paie tout de même l'amende, il encourra le retrait de point automatique.

C'est ainsi que la loi n°2009-526 du 12 mai 2009 a modifié l'article L 121-3 en précisant désormais que le représentant légal de la personne morale ne peut s'exonérer de sa responsabilité pécuniaire qu'en fournissant l'identité de l'auteur présumé de l'infraction routière par la délation ou en établissant l'existence d'un cas de force majeure.

C'est l'arrêt de la Cour de cassation du 26 novembre 2008 entamé ce nouveau virage répressif repris par la loi de 2009 : *« Il résulte de la combinaison des articles L 121-2 et L 121-3 du Code de la route que le représentant légal d'une personne moral est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées, commises avec un véhicule immatriculé au nom de cette personne morale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un événement de force majeure ou qu'il fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction »*.

Depuis cette loi et surtout l'arrêt de la Cour de cassation du 26 novembre 2008, qui n'est finalement que l'application de la méthode téléologique consistant en droit pénal à s'attacher davantage à l'intention du législateur qu'à la lettre de la loi, les représentants d'une personne morale ont l'obligation de dénoncer le conducteur sous peine de voir leur propre responsabilité pécuniaire mise en jeu. Cette loi a dès lors mis fin à cette pratique de règlement amiable entre le salarié et son dirigeant qui consistait pour ce dernier à payer l'amende sans dénoncer le conducteur salarié afin que ce dernier puisse échapper à tout retrait de point. Mais elle met surtout fin à une autre pratique consistant sans dénoncer le véritable auteur de l'infraction à échapper à toute sanction même pécuniaire en démontrant que le représentant légal de la société n'était pas le conducteur au moment de l'infraction.

Malgré ce principe, force est de constater qu'actuellement les tribunaux administratifs le tempère. En effet, si le représentant légal vient à contester l'infraction, les tribunaux considèrent, pour le moment, qu'il est pas tenu de désigner le conducteur du véhicule bien et n'encourt donc qu'une peine d'amende lui aussi. Toutefois, cette situation n'est que temporaire.

Depuis 2011, on assiste, et cela toujours dans la même logique, à un renforcement de l'exigence de motivation des jugements d'exonération de responsabilité pécuniaire. Dans son arrêt du 7 décembre 2011, la Cour de cassation a retenu *« qu'encourt la cassation, la juridiction de proximité qui, pour exonérer le propriétaire du véhicule de sa responsabilité pécuniaire, se borne à énoncer que ce dernier a dénoncé l'identité et l'adresse de ka personne supposée conduire au moment des faits, qu'aucun élément de preuve ne venait corroborer »*. Ainsi la cour après avoir posé des conditions temporelles à l'application des articles concernant la responsabilité pécuniaire, est venu poser cette exigence de motivation des jugements retenant l'exonération de la responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise. La cour exige désormais une motivation renforcée afin de pouvoir retenir toute exonération.

Le cas de la personne morale titulaire du certificat d'immatriculation semble dès lors plus encadré et enfermé dans des limites strictes mais il n'en demeure pas moins que le titre de titulaire du certificat d'immatriculation peut être endossé par des personnalités très diverses.

Section 5 - La situation de titulaire du certificat d'immatriculation

Diverses personnes peuvent prétendre à la qualité de titulaire du certificat d'immatriculation (I) même certaines catégories de personnes qui étonnent et constituent alors une faille juridique évidente dans ce système de présomption de responsabilité pécuniaire (II).

I. Les personnes titulaires

a) Personne morale

1) Véhicules de société

Il est possible que le véhicule soit immatriculé au nom d'une personne morale, ce qui est notamment le cas des véhicules de société. Dans cette situation, la responsabilité pécuniaire est mise à la charge du représentant légal de l'entreprise et uniquement sur lui et non pas sur la personne morale qui ne peut être déclarée pécuniairement redevable, comme l'a rappelé la Cour de cassation⁴⁴. Cette responsabilité joue même si le représentant a délégué tout ou une partie de ses pouvoirs⁴⁵.

Il est important de préciser que cette responsabilité du représentant légal ne joue que si celui-ci a été poursuivi sur cette base et « *qu'il n'en va pas ainsi lorsque la citation à comparaître a été délivrée à la personne morale et non à son représentant légal* »⁴⁶.

2) Véhicules loués

Dans sa version d'origine l'article L. 121-3 alinéa 3 renvoyait aux dispositions de l'alinéa 2 de l'article L. 121-2 permettant de faire reposer la responsabilité pécuniaire sur le locataire du véhicule bien que le titulaire du certificat d'immatriculation soit l'entreprise de location. Alors que la loi du 12 mai 2009 avait oublié l'hypothèse de la location, cet oubli fut comblé par la loi de simplification et d'amélioration de la qualité du droit du 17 mai 2011 en ajoutant un alinéa 4. C'est ainsi que désormais le Code de la route prévoit que « *lorsque le véhicule en infraction est loué à un tiers, la redevabilité pécuniaire incombe au locataire* ». Il est d'ailleurs précisé que comme dans le cas des véhicules de société, les causes d'exonération du locataire seront celles prévues par l'article L. 121-2 du Code de la route : force majeure et dénonciation.

b) Personne physique

Situation la plus évidente, le titulaire du certificat d'immatriculation peut être une personne physique qui s'avère dans bien des cas être le propriétaire du véhicule mais aussi le conducteur dudit véhicule. C'est sur ce postulat que l'administration a développé tout le

⁴⁴ Cass. Crim. 30 septembre 2009, n°09-80.179

⁴⁵ Cass. Crim. 13 octobre 2010, n°10-81.575

⁴⁶ Cass. Crim. 22 janvier 2013, n°12-81.605

système de responsabilité pécuniaire. Elle visait au départ cette personne physique sans tenir compte des cas particuliers et c'est sur elle que pèse la redevabilité pécuniaire.

Sans forcément penser immédiatement à la situation particulière de la personne morale titulaire, il suffit de rendre une personne physique mineure titulaire du certificat d'immatriculation pour contrer le système mis en place par l'administration. Cette personne mineure est alors considérée comme un tiers mais dont le recours est légal. Cette situation est même prévue par l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules et repris par l'article 2 de l'arrêté du 9 février 2009. D'ailleurs la Cour européenne des droits de l'homme a relevé que « *le requérant avait régulièrement immatriculé son véhicule au nom de son fils mineur* » dans la requête n°39243/10.

Dans les personnes physiques, une nouvelle personne est apparue en 2011. Il s'agit de l'acquéreur du véhicule. C'est la loi du 13 décembre 2011 relative à la répartition des contentieux et à l'allègement de certaines procédures juridictionnelles qui a ajouté cette situation de l'acquéreur d'un véhicule à l'article L.121-3. Depuis lorsqu'un véhicule en infraction a été cédé, la redevabilité pécuniaire incombe alors à l'acquéreur du véhicule. Ses seules causes d'exonération étant alors la force majeure et la dénonciation. Ce cas a été mis en place à cause des situations qui peuvent survenir lors de la vente du véhicule. En effet, « *lorsque le véhicule change de propriétaire, l'ancien propriétaire doit dans un délai de quinze jours suivant la cession de son véhicule, faire une déclaration informant l'administration de cette cession et le nouveau propriétaire, quant à lui, a un délai d'un mois pour faire établir un certificat d'immatriculation à son nom* ». Or il peut arriver qu'avant que le nouvel acquéreur ait eu le temps de faire établir la nouvelle carte grise, une infraction soit commise avec ce véhicule. Cette précision apportée par la loi de 2011 permet alors de diriger la convention vers le nouvel acquéreur et non pas à l'encontre de l'ancien propriétaire, pourtant toujours titulaire du certificat d'immatriculation le temps que le changement s'opère. L'ancien propriétaire apparaît alors comme le titulaire apparent masquant l'acquéreur du véhicule pourtant le futur titulaire évident.

c) Tiers

Un tiers peut très bien être titulaire de la carte grise du véhicule détenue et utilisée par une autre personne. Cette qualité de tiers peut alors revêtir des réalités bien différentes. Les autorités publiques pensaient alors aux oncles, frères voire amis des personnes mais il apparaît que même un étranger peut être déclaré titulaire de ce document et donc se voir mis à sa charge la redevabilité pécuniaire, sous réserve qu'il soit copropriétaire du véhicule.

Ce tiers peut alors être aussi bien une personne morale qu'une personne physique et dans des situations, avoir recours à ce tiers peut être avantageux. Une nouvelle astuce apparaît alors combinant le recours à un tiers titulaire du certificat d'immatriculation et le recours à la cotitularité.

d) La cotitularité

Alors qu'un arrêt de la Cour de cassation du 3 septembre 1998 prévoyait que si la carte grise était inscrite aux noms de plusieurs personnes, ils seraient tous pécuniairement responsables de l'infraction commises, la circulaire du 16 juin 2000 est venu préciser qu'en cas de multi-titularité, il revenait d'adresser la contravention au titulaire principal du certificat

d'immatriculation : « À défaut d'éléments dans la procédure permettant de faire un choix, il convient de retenir le premier des noms figurant sur la carte grise ».

En effet, un véhicule peut être immatriculé au nom d'un ou de plusieurs personnes dite des co-titulaires. Il est précisé que ces co-titulaires n'ont pas nécessairement de lien juridique entre eux. Ainsi de parfaits étrangers peuvent être co-titulaire d'une carte grise, sous réserve d'être copropriétaire du véhicule. Néanmoins, ce système de co-titularité instauré sous l'idée de la multi-propriété, a été mis en place avant tout pour les conjoints et concubins tel que le démontre le tableau recensant les droits des co-titulaires sur le site du gouvernement intérieur. La confusion propriétaire/titulaire se retrouve alors également à ce niveau.



FAQ

QUELS SONT LES DROITS DU TITULAIRE ET DU COTITULAIRE D'UN CERTIFICAT D'IMMATRICULATION ?

En cas de multipropriété, un véhicule peut être immatriculé au nom de plusieurs personnes :

l'une d'elles est titulaire principal du certificat d'immatriculation, les autres personnes étant cotitulaires.

Pour en savoir plus, consulter [la FAQ ici](#).

Droits du titulaire et du cotitulaire d'un CI

Situation rencontrée / Opération demandée	Titulaire/cotitulaire mariés sous le régime de la communauté de biens		Titulaire/cotitulaire non mariés ou mariés sous séparation de biens	
	Titulaire	Cotitulaire	Titulaire	Cotitulaire
Demande d'immatriculation	La demande peut être présentée par l'un ou l'autre des époux , la signature de l'un engage l'autre. Si la demande est présentée par un époux en son nom propre alors qu'il n'est pas acquéreur du véhicule, une attestation signée par l'autre époux doit être présentée.		La demande doit être signée par l'ensemble des copropriétaires , à moins que l'un d'entre eux soit mandaté pour effectuer la démarche.	
Envoi du CI*	Destinataire Le titulaire du CI reçoit le titre à son adresse sous la forme d'un envoi avec remise contre signature.	Non destinataire Le cotitulaire est autorisé à retirer le CI à la Poste sous présentation d'une procuration (présentation des pièces d'identité du mandant et du mandataire)	Destinataire Le titulaire du CI reçoit le titre à son adresse sous la forme d'un envoi avec remise contre signature.	Non destinataire Le cotitulaire est autorisé à retirer le CI à la Poste sous présentation d'une procuration (présentation des pièces d'identité du mandant et du mandataire)
Vente du véhicule	Les époux disposent chacun du pouvoir d'administrer seuls les biens communs. La présence de la signature d'un seul des époux sur le certificat de cession est suffisante		Lors de la vente, la signature de l'ensemble des copropriétaires est nécessaire.	
Décès	En cas de décès du cotitulaire, le titulaire conjoint survivant doit le déclarer et effectuer un changement d'état matrimonial sur présentation du livret de famille attestant du décès.	En cas de décès du titulaire, le cotitulaire conjoint survivant doit le déclarer et effectuer un changement d'état matrimonial sur présentation du livret de famille attestant du décès.	Si le titulaire ou le cotitulaire décède, le copropriétaire qui hérite du véhicule peut demander un changement de titulaire à son nom sur présentation d'un acte testamentaire ou d'un acte notarial attestant de l'attribution du véhicule.	
Divorce	En cas de divorce, l'époux titulaire ou cotitulaire qui conserve le véhicule doit effectuer un changement d'état matrimonial sur présentation d'un jugement de divorce, d'une convention de partage ou d'un accord écrit entre les époux.		Cas des personnes mariées sous le régime de la séparation de biens : en cas de divorce, si le jugement de divorce ou un accord entre les époux attribue le véhicule à l'un d'entre eux, il convient d'effectuer un changement de titulaire en présentant le jugement ou l'accord.	

* à l'exclusion des dispositions particulières applicables aux véhicules en « transit temporaire », en location et diplomatiques.

[Retour à la liste des FAQ](#)

[EFFECTUER UNE NOUVELLE RECHERCHE](#)

Les co-titulaires ne sont pas obligés d'avoir la même adresse. Leurs informations sont inscrites dans le SIV mais n'apparaissent pas toutes la carte grise :

Sur le certificat d'immatriculation apparaissent :

Les nom, prénom et adresse du **titulaire principal** apparaissent en rubrique **C.1**
Les nom et prénom (depuis le 21 mars 2011) du **1er co-titulaire** à côté de la rubrique **C.4.1** qui précise le **nombre de personnes titulaires** du certificat d'immatriculation dans le cas de multi-propriété.
S'il s'agit d'une femme mariée, le nom qui doit apparaître sur le CI dans le champ co-titulaire est le nom de naissance (c'est-à-dire le nom de base) et pas le nom d'usage (nom d'épouse).

La mention "Monsieur ou Madame" n'apparaît plus sur le certificat d'immatriculation, tout comme les mentions « Madame », « Monsieur », Mademoiselle », « Garage » ou « Entreprise ».

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

N° immatriculation	Date de 1 ^{re} immatriculation
A. AB-123-CD	B 05/01/1998
C.1 DUPONT	nom et prénom du titulaire principal
YVES	
nombre de cotitulaires	
C.4b EST LE PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE	
C.4.1 2 DELAROCHE ANNIE	nom patronymique et prénom du 1 ^{er} cotitulaire
C.3 27 RUE DES ROITELETS	adresse du titulaire principal
59169 FERIN LES BAINS	
FRANCE	

Mettre alors un co-titulaire en premier mais n'ayant pas le permis de conduire constitue alors une autre astuce pour éviter le retrait de point du permis de conduire, faille juridique exploitable et légale.

II. Une faille juridique évidente

Le raisonnement de l'administration est simple : « le conducteur est forcément le propriétaire du véhicule. Et ce dernier est forcément le titulaire du certificat d'immatriculation ». C'est sur ce raisonnement simpliste que repose tout le fonctionnement du CSA. Or le détenteur de la carte grise n'est pas forcément le propriétaire du véhicule ni même celui qui a commis l'infraction. Et dans bien des cas, ce titulaire peut légitimement ne pas être l'auteur de l'infraction lorsqu'il ne détient pas le permis de conduire par exemple ou lorsqu'il est tout simplement mineur.

Deux situations parfaitement légales qui viennent alors remettre entièrement en cause ce système CSA. Le système connaît donc des failles juridiques parfaitement exploitables et complètement légales. Il suffit alors de mettre la carte grise au nom d'un tiers qui ne pourra pas être tenu pour responsable. De cette manière aucun retrait de point de pourra s'effectuer puisque par définition pour un mineur ou une personne ne possédant pas le permis de conduire, il n'y a aucun point à retirer. De plus dans ces deux situations, l'amende aura peu de chance d'aboutir puisque le titulaire – que l'administration recherche uniquement – ne pourra se voir imposer aucune responsabilité ne pouvant physiquement pas être l'auteur de l'infraction et faute de pouvoir identifier le véritable conducteur.

La faille du mineur titulaire de la carte grise a été confortée par une note de service de la direction de l'information légale et administrative de juillet 2012. Cette note du service indépendant du Premier ministre a en effet confirmé cette pratique mais a également validé le système de la co-titularité, autre faille juridique évidente.

Le Conseil d'État lui-même dans son arrêt Brouard du 25 février 2011 a indiqué que le retrait de point s'effectuait au premier nom apparaissant sur la carte grise, autrement au titulaire principal. Se pose alors la question évidente de savoir ce qu'il se passe en cas de co-titularité

et que le titulaire principal n'a pas le permis. Comme relevé précédemment, il s'agit d'une faille exploitable mais qui soulève d'autres interrogations. Dans cette hypothèse de titulaire principal n'ayant pas le permis de conduire, est ce que l'administration va alors procéder au retrait de points du second titulaire et faire donc peser entièrement cette responsabilité sur lui ? Cependant en l'état actuel du droit, les textes ne prévoient aucunement cette situation. La situation risque donc d'évoluer par la suite puisque la question demeure ouverte.

Cependant il convient de mettre en garde sur l'utilisation de ces astuces juridiques. Elles ne sont pas imparables dans les cas d'infractions répétées et volontaires. Elles ne doivent constituer que des filets de sécurité. Encore plus que la législation en la matière est très évolutive et que le législateur face aux nouvelles difficultés n'hésite pas à renforcer toujours plus la répression.

D'ailleurs certains chercheurs⁴⁷ précisent que « *s'en prendre systématiquement au titulaire du certificat d'immatriculation lorsque le conducteur ne peut être identifié relève d'une dérive sécuritaire bien préoccupante* » car environ 45% des véhicules ont deux ou plusieurs conducteurs. C'est pourquoi les opposants à cette responsabilité pécuniaire ne cesse de mettre en avant toutes les remises en cause qu'elle entraîne.

⁴⁷ Fontaine H et Gourlet Y « Mobilité et accidents, année 1996, rapport de convention DSCR/INRETS

CHAPITRE 2 - LA REMISE EN CAUSE DES PRINCIPES DE VALEUR CONSTITUTIONNELLE

La loi pénale respecte les principes de la Constitution de 1958 dont les articles 7, 8 et 9 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 qui prévoient :

- le principe de légalité des délits et des peines, d'où la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et précis
- le principe de la non rétroactivité de la loi pénale
- le principe de la présomption d'innocence (Section 1)
- le principe de la personnalité des peines (Section 2)
- le principe de nécessité et proportionnalité des peines (Section 3)

Le Code de la route affirme le principe de la personnalité des peines en son article L 121-1 en ce qui concerne le conducteur du véhicule mais pour le titulaire du certificat d'immatriculation c'est alors la responsabilité pécuniaire qui prévaut. Or cette responsabilité s'avère être une atteinte flagrante aux différents principes précédemment évoqués. Néanmoins, l'atteinte paraît justifier pour des raisons de sécurité de la circulation routière et une volonté toujours plus poussée de répression de la violence sur les routes. Le droit de la circulation routière étant par essence répressive, il semble que même le Conseil Constitutionnel valide cette tendance et contribue à rendre ce droit si dérogatoire.

Section 1 – L'atteinte flagrante à la présomption d'innocence

Le mécanisme de présomption de responsabilité qui s'applique au titulaire du certificat d'immatriculation apparaît comme étant contraire au principe de la présomption d'innocence. Or le titulaire de ce document n'est pas le seul à connaître d'une présomption de responsabilité. Le transporteur est notamment présumé responsable en cas de dommage ou avarie subit par la marchandise lors du transport. Il revient alors au transporteur de rapporter la preuve de son innocence. Il s'agit donc d'une présomption simple. Or la présomption de responsabilité pécuniaire soulève vraisemblablement plusieurs difficultés quant au principe de présomption d'innocence.

Cette présomption découle du mécanisme « propriétaire-payeur » or comme nous avons tenté de le démontrer le titulaire n'est pas forcément le propriétaire. Certains chercheurs précisait d'ailleurs que « *s'en prendre systématiquement au titulaire de la carte grise lorsque le conducteur ne peut être identifié relève d'une dérive sécuritaire préoccupante* ».

On dénombre donc certaines atteintes à la présomption d'innocence dont certaines sont matérielles comme pour la responsabilité pécuniaire. C'est à dire qu'il revient à présumer la responsabilité d'une personne par l'intermédiaire d'indices de matérialité et à englober l'ensemble des composantes de la responsabilité pénale.

Il ressort cependant que :

ART. 9. - DDHC

Tout homme étant présumé innocent jusqu'à ce qu'il ait été déclaré coupable, s'il est jugé indispensable de l'arrêter, toute rigueur qui ne serait pas nécessaire pour s'assurer de sa personne doit être sévèrement réprimée par la loi.

Article 6-2 : CEDH

Toute personne accusée d'une infraction est présumée innocente jusqu'à ce que sa culpabilité ait été légalement établie.

Article 121-1 Code pénal

Nul n'est responsable pénalement que de son propre fait.

Or en choisissant de préciser à l'article L 121-3 du code de la route que « *La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction* », le législateur a volontairement écarté cette responsabilité de celle pénale. À l'occasion de son mémoire, Marine POUIT relevait d'ailleurs que :

« Ce déni du caractère pénal de la responsabilité en cause a été réaffirmé dans une circulaire relative au mécanisme de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, dont il ressort qu' « il est important de souligner que l'article L.21-2 du code de la route, bien qu'il prévoit une responsabilité pécuniaire et non une responsabilité pénale, a pour finalité de renverser la charge de la preuve ». Toutes les précautions ont été prises par le législateur afin de minimiser les retombées de cette responsabilité et de lui ôter tout caractère pénal : l'absence d'inscription au casier judiciaire, l'absence de prise en compte au titre de la récidive ou encore l'absence de conséquence en terme de retrait des points affectés au permis de conduire²⁷⁸. Appuyant cette affirmation du législateur, il a été dit que les présomptions créées par les articles L. 121-2 et L. 121-3 du code de la route ne sont aucunement des présomptions de responsabilité pénale, mais uniquement des présomptions désignant un responsable pour le paiement de l'amende encourue, ceci indépendamment de toute considération relative à la culpabilité ».

Il fut considéré que cette responsabilité pécuniaire relevait plus du caractère punitif que pénal d'où la possibilité d'être contraire à la présomption d'innocence car ce qui est principalement recherché ici n'est pas la sanction en elle-même mais faire prendre conscience soit au conducteur soit au titulaire du certificat d'immatriculation du danger que constituent les routes et l'importance de respecter la réglementation la matière afin de limiter le nombre de victimes.

Section 2 – L'exception au principe de la personnalité des peines

Le principe de personnalité des peines sous entend qu'on ne peut condamner une personne pour un fait punissable qu'elle n'a pas elle-même commis. Ce qui veut dire qu'une personne ne peut être punie en raison d'une infraction commises par une autre personne sauf exception matérialisée par la responsabilité pénale du fait d'autrui.

Alors que sa responsabilité pénale n'est clairement pas établie, le titulaire du certificat d'immatriculation peut toutefois être déclaré pécuniairement responsable de diverses

infractions précisément listées dans les articles de référence. La déclaration de responsabilité pécuniaire n'est au demeurant pas une condamnation pénale bien qu'elle constitue clairement en une sanction. Les autorités tentent par tous les moyens d'établir un fossé entre la responsabilité pénale et la responsabilité pécuniaire. Malgré les tentatives d'affirmation, force est de constater que la frontière est fine entre ces deux responsabilités et que l'existence même de la responsabilité pécuniaire, créée uniquement pour faire face à la problématique de la non identification du conducteur, repose sur des bases fragiles et une distinction très mince.

L'article L 121-1 du Code pénal énonce que « *nul n'est responsable que de son propre fait* » et affirme donc ce principe de responsabilité personnelle.

Or en matière de responsabilité pécuniaire du titulaire, le système est entièrement automatique et il n'y a donc pas de personnalité des peines. Cette sanction automatique signifie alors qu'aucun tribunal n'intervient pour sanctionner le prévenu. Dès que le titulaire du certificat d'immatriculation est identifié, la sanction lui tombe inévitablement, à charge pour lui de démontrer qu'il n'était pas l'auteur des faits incriminés. Or selon la CEDH nul ne peut être en principe condamné sans avoir été au préalable jugé et reconnu coupable. Ce qui n'est clairement pas le cas en matière de circulation routière. Vu la gravité de la situation, le législateur a admis cette possibilité de sanction automatique.

Le Conseil Constitutionnel a jugé l'article 49 de la loi, qui instaure une majoration automatique de 10% des amendes pénales, des amendes douanières et de certaines amendes prononcées par des autorités administratives, comme contraire à la Constitution en raison du principe d'individualisation des peines. En routier ce système est pourtant validé comme n'allant pas à l'encontre de ce principe fondamental.

Et surtout la responsabilité pécuniaire pesant sur le titulaire revient à mettre à sa charge une responsabilité pour un fait qu'il n'a peut être pas commis et donc va à l'encontre de ce principe de droit pénal.

Mais, une des difficultés en matière de circulation routière est très souvent la non présence du contrevenant lors de la constatation de l'infraction au Code de la route. Son identification étant difficile, le Gouvernement a dû trouver des solutions afin de faire peser la responsabilité de cette infraction sur quelqu'un. Cette nécessité d'identification du contrevenant se justifie pour permettre l'application de la sanction et, en cas d'accident, de pouvoir indemniser la victime.

L'utilisateur de la route n'étant que très rarement présent sur les lieux de l'infraction, les tribunaux de l'ordre judiciaire ont rapidement conclu à faire peser sur le propriétaire du véhicule une responsabilité pénale du fait des choses. Les propriétaires ayant en effet une obligation de contrôle de la chose dont ils sont gardiens.

C'est l'article 1384 du Code civil qui définit la notion de gardien comme : « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde* »

Le Conseil Constitutionnel dit dans sa décision de 1999 que le titulaire a fait un défaut de vigilance dans la garde du véhicule. Or le titulaire ne peut avoir la garde du véhicule car seul

le propriétaire a la garde du véhicule. Mais cette prise de position du Conseil provient de la présomption propriétaire/titulaire.

Section 3 – L’exception au principe de nécessité et proportionnalité des peines

La DDHC prévoit que quelque soit le type de sanction, administrative ou pénale, leur but est essentiellement la répression afin de dissuader et donc prévenir en définitive. L’article 8 de la DDHC dispose que « *la loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires* ».

À ces différentes exceptions, il convient d’insister sur celle des peines automatiques considérées comme légale en droit routier pourtant jugées comme inconstitutionnelles lors de la décision du Conseil Constitutionnel du 11 juin 2010. C’est le 29 septembre 2010 à l’occasion d’une QPC, que le Conseil a tranché dans le sens d’une conformité des dispositions de l’article L. 234-13 du Code de la route. Ces dispositions prévoient l’annulation de pleins droit du permis de conduire en cas de condamnation pour conduite en état alcoolique, ou en état d’ivresse manifeste, et en cas de refus de se soumettre aux vérifications destinées à établir l’état alcoolique. On reprochait à ces dispositions de faire grief au principe de nécessité des peines.

Alors que les peines automatiques sont considérées comme méconnaissant le principe d’individualisation des peines, le Conseil les a validé en matière routière en retenant que « *le principe d’individualisation des peines ne saurait faire obstacle à ce que le législateur fixe des règles assurant une répression effective des infractions ; qu’il n’implique pas davantage que la peine soit exclusivement déterminée en fonction de la personnalité de l’auteur de l’infraction.* » Cette dernière illustration démontre la contradiction existante entre la recherche administrative d’efficacité, au nom de l’intérêt général, et la réaffirmation des droits juridictionnels reconnus à la personne mise en cause.

Encore une fois, il convient de souligner que ce dispositif de présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d’immatriculation, que ce soit sous le visa de l’article L 121-2 ou du L. 121-3, a été déclaré non seulement conforme à la CEDH mais aussi à la Constitution malgré les vives critiques émises à son égard.

La Cour de cassation estime que la CEDH n’a pas pour objet de limiter les modes de preuve prévues par la loi interne mais seulement d’exiger que la culpabilité soit légalement établie. C’est en ce sens qu’elle retient que : « *cette disposition ne met pas obstacle aux présomptions de fait ou de droit instituées en matière pénale, dès lors que lesdites présomptions, comme celles de l’article L 121-1 du Code de la route réservent la possibilité d’une preuve contraire, laissent entiers les droits de la défense* ». Cette présomption est considérée par la Cour comme n’étant pas automatique car elle peut être écartée lorsque l’auteur réel de l’infraction est identifié.

Cependant cette position de la Cour, maintenue jusqu’à présent comme le démontre son récent refus de transmettre des questions prioritaires de constitutionnalité au Conseil constitutionnel sur cette responsabilité pécuniaire, demeure pourtant elle aussi critiquable car, en la matière, la preuve de l’innocence est strictement encadrée. Plus encore lorsqu’il y a une

forte incitation à la délation « *consistant alors dans les faits à substituer à l'exonération du titulaire de la carte grise la culpabilité désignée de l'auteur réel de l'infraction* ».

La Cour européenne a alors l'occasion de relever que matière répressive des présomptions sont possibles mais qu'elles doivent être strictement encadrées et permettre tout de même l'application des droits de la défense.

Pour le Conseil constitutionnel, le principe de la personnalité des peines connaît de nombreux aménagements permettant que la peine infligée à autrui soit exécutée par un tiers à l'infraction, sans que ce dernier ne soit condamné pour l'infraction d'autrui. De tels aménagements s'observent d'ailleurs en matière de transport routier comme expliqué précédemment au sujet de la responsabilité pécuniaire de l'employeur vis à vis de son préposé. Toutefois cette responsabilité pécuniaire de l'employeur n'est pas automatique mais demeure seulement une faculté offerte aux juges compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail de l'intéressé.

Les Sages ont alors en 1999 considéré que le dispositif de la présomption de responsabilité pécuniaire était conforme à la Constitution. Cependant avec les nouvelles modifications, il serait alors possible de se demander s'ils maintiendront cette position qui, à l'époque, paraissait maladroitement justifiée.

CHAPITRE 3 - TENTATIVE DE JUSTIFICATION DE LA PRÉSUMPTION DE RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE

C'est par sa décision du 16 juin 1999 que le Conseil Constitutionnel est venu entériner le principe de la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise (Section 1). Présomption qui fut érigée afin de lutter contre un phénomène désastreux pour la vie humaine (Section 2).

Section 1 - Position du Conseil Constitutionnel et des juridictions judiciaires

I. La décision du 16 juin 1999

Contraire à de nombreux principes, la responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation a pourtant été déclarée conforme à la Constitution par les Sages du Conseil constitutionnel dans leur décision du 16 juin 1999⁴⁸. Saisi le 19 mai 1999, le Conseil a notamment eu à se prononcer sur la constitutionnalité de l'article 6 de la loi Gayssot du 18 juin 1999 qui a mis en place l'actuel article L 121-3 du Code de la route.

Les auteurs de la saisine considéraient que le mécanisme de responsabilité automatique du titulaire du certificat d'immatriculation, prévu par la loi Gayssot, s'apparentait à une responsabilité d'ordre pénal malgré les différentes tentatives rédactionnelles pour la dissocier du pénal : « *la personne déclarée pécuniairement redevable n'est pas responsable pénalement de l'infraction* » ou encore « *ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire* ».

En outre, ils mettaient en évidence le fait que le titulaire de la carte grise serait poursuivi comme s'il était l'auteur de l'infraction et que surtout la sanction encourue avait le caractère d'une punition. Ils arguaient alors la décision n°92-307 DC du 25 février 1992 du Conseil Constitutionnel qui affirmait que « *les principes régissant le prononcé d'une sanction ne concernent pas seulement les peines prononcées par les juridictions répressives mais s'étendent à toute sanction ayant un caractère d'une punition* ».

Sur le visa de cette décision, les requérants invoquaient le fait que le prononcé de la sanction pécuniaire devait alors bénéficier des mêmes garanties encadrant les peines prononcées par les juridictions répressives et donc respecter les articles 8 et 9 de la Déclaration des Droits de L'Homme et du Citoyen (DDHC) mais aussi l'article 6 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme (CEDH).

Ainsi selon les requérants, l'article 6 de la Loi Gayssot était, tout d'abord, contraire au principe de nécessité des peines posé par l'article 8 de la DDHC en ce sens qu'il instaurait une peine automatique sans considération de la nature et des circonstances de la commission de l'infraction. Au surplus cette peine automatique méconnaissait l'interdiction de l'automatisme des peines établie par la décision n° 97-389 DC du 22 avril 1997. Par ailleurs

⁴⁸ Voir l'annexe 3

ce caractère automatique de la sanction méconnaîtrait également le principe de la personnalité des peines et celui de la responsabilité personnelle issus du Code pénal mais surtout que cette présomption de responsabilité pécuniaire était contraire au principe de la présomption d'innocence de l'article 6 de la CEDH.

Le Gouvernement, lui, considérait cet article 6 comme conforme à la Constitution même s'il reconnaissait, indépendamment de ses finalités préventives et dissuasives, un aspect punitif. Il estimait aussi que l'article L. 21-2 critiqué n'avait pour seul objet de rendre le propriétaire du véhicule pécuniairement redevable du paiement d'une amende. Son mécanisme ne prévoyant alors aucune automaticité. De plus l'amende ne jouerait qu'après intervention du juge. Il apparaissait alors au Gouvernement comme inexacte de qualifier ce mécanisme comme étant une sanction automatique puisque le texte avait prévu en lui même des possibilités d'exonération et que sa mise en oeuvre ne pouvait résulter que de la décision d'un juge. A cela, le Gouvernement soulignait que dans notre droit actuel il existait déjà un certain nombre de présomptions de responsabilité, jugées comme n'étant pas incompatibles avec la présomption d'innocence. Il citait notamment comme référence une présomption de notre droit pénal : toute personne qui ne peut justifier des ressources correspondant à son train de vie est présumée proxénète, si elle vit ou est en relations habituelles avec une ou plusieurs prostituées (article 225-6 du Code pénal). Au soutien de sa prétention, le Gouvernement évoque les jurisprudences de la Cour Européenne des Droits de l'Homme (Salabiaku c/ France du 7 octobre 1988 et Pham Hoang c/ France du 25 septembre 1992) dans lesquelles elle retient « *qu'en matière répressive les présomptions de fait ou de droit ne sont pas contraires à la présomption d'innocence, à la condition que les États les enserrent dans des limites raisonnables, prenant en compte la gravité de l'enjeu et préservant les droits de la défense.* » Or la présomption de responsabilité prévue par l'article 6 de la loi Gayssot s'avérait être enfermée dans un cadre strict avec des limites raisonnables caractérisées par les conditions de sa mise en oeuvre et les possibilités ouvertes de la renverser.

Face à ces différents arguments, les Sages répondirent par la négative et retinrent la constitutionnalité de l'article 6 de la loi Gayssot. Cette décision étonne car à sa lecture, on s'aperçoit que les Sages, bien que constatant les différentes atteintes, les justifient tout de même par des alternatives parfois poussées au maximum. On ne peut alors que s'indigner à la lecture de cette décision mais elle fait partie de cette tentative de justification de la présomption de responsabilité pécuniaire incombant au titulaire du certificat d'immatriculation.

C'est ainsi que les Sages retiennent que cette présomption de responsabilité pécuniaire, bien qu'étant une atteinte à la non instauration de présomption de culpabilité en matière répressive, est conforme à la Constitution puisqu'il s'agit d'une présomption simple qui peut être renversée si le titulaire apporte la preuve d'une force majeure ou qu'il n'était pas le conducteur au moment des faits incriminés. Le Conseil relève que les droits de la défense sont assurés mais aussi que les faits induisent raisonnablement la vraisemblance de l'imputabilité. De ce fait le Conseil déduit la responsabilité du titulaire de la carte grise d'un simple indice de matérialité qui la justifierait alors. Une présomption de réalisation matérielle de l'infraction repose alors sur cet indice qui permet quant à lui de retenir une présomption de responsabilité du titulaire de la carte grise. Il ne s'agit alors que, ni plus ni moins, d'un simple jeu de déduction raisonnable en fonction des indices forts compris dans la matérialité de l'infraction.

De plus, le Conseil considère que le refus par le titulaire d'admettre sa responsabilité personnelle dans la commission des faits, s'il en est l'auteur ou s'il est dans l'incapacité de prouver qu'il était effectivement au volant à ce moment là, constitue une faute personnelle. Aussi les Sages en arrivent à dégager une véritable faute personnelle du titulaire du certificat d'immatriculation qui s'analyserait soit en un refus de contribuer à la manifestation de la vérité soit en un défaut de vigilance dans la garde du véhicule. Ainsi les principes des articles 8 et 9 de la DDHC seraient respectés. Les Sages terminent leur décision par rappeler que le texte lui-même de la loi Gayssot met en avant la séparation entre cette responsabilité qui est sous le joug de l'administration et le droit pénal.

Par cette décision les juges constitutionnels ont admis une présomption de culpabilité, en matière répressive, de manière très encadrée et devant respecter les droits de la défense. Ils pénètrent alors ainsi dans le domaine du droit pénal en affirmant que d'après les principes constitutionnels la loi peut exceptionnellement établir une présomption de culpabilité, que nul n'est punissable que de son propre fait, que le refus de dénoncer l'auteur d'infraction peut être considéré comme une faute consistant à une entrave de la manifestation de la vérité mais aussi que sauf autre précision du législateur l'élément moral d'une infraction se trouve dans l'intention fautive de commettre l'infraction. De ce fait pour des raisons d'ordre public ou de santé publique la loi peut, raisonnablement, déroger au principe de la non instauration de présomption de culpabilité.

Dans le cadre du droit de la circulation routière, le législateur est mené par des ambitions de protection des usagers de la route et surtout l'objectif de réduction du nombre de véhicules dû à des accidents souvent provoqués par des infractions au Code de la route. La circulaire du 16 juin 2000 faisait d'ailleurs état de la nécessité « *de donner une effectivité aux contrôles de vitesse effectués sans interception du véhicule et en l'absence d'un cliché photographique probant, en permettant dans ces hypothèses au ministère public près les tribunaux de police de diligenter les poursuites à l'encontre du titulaire du certificat d'immatriculation puisque, malgré une relaxe prononcée sur l'action publique, le tribunal pourra mettre à la charge de celui-ci cette responsabilité pécuniaire* ». M. MESA soulignait par ailleurs que « *la mise en œuvre de la volonté d'efficacité de la sanction affichée par le législateur semble donc constituer la politique ayant mené à l'élaboration de présomptions en droit de la circulation routière* ».

Aussi il semble donc que cette présomption de responsabilité pécuniaire fonde sa légitimité sur des motifs de prévention de l'ordre public et de préservation de l'intégrité physique des personnes. En effet, elle s'inscrit dans le cadre des mesures destinées à améliorer la sécurité routière et renforcer la répression des infractions au Code de la route afin de diminuer le nombre d'accidents et donc de morts sur les routes. Ce sont ces raisons qui expliquent cette politique aussi déterminée et répressive de sécurité routière. L'objectif de faire baisser le nombre de victimes sur les routes semble alors primer sur tout principe même à valeur constitutionnelle, la préservation de la vie humaine étant au cœur des préoccupations. Caractérisé comme un fléau national, le Gouvernement reconnaît lui-même qu'une répression excessive ne va pas à elle seule permettre de combattre le danger que représente les routes et la circulation des véhicules. Néanmoins, il se complait à constater que les différentes mesures toujours plus strictes adoptées se traduisent par une nette diminution du nombre de morts sur les routes à chaque mise en place. On pourrait alors considérer que tous les moyens sont bons pour parvenir à assurer une sécurité maximale des usagers de la route, quitte à se rapprocher, voire devenir parfois, de l'injustice pure.

II. La confirmation des juridictions judiciaires

Tout comme le Conseil Constitutionnel, la jurisprudence judiciaire, elle aussi, valide les présomptions de responsabilité en matière routière et donc la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Néanmoins force est de constater qu'à plusieurs reprises, elle aurait pu statuer en sens contraire. Les refus de transmettre deux questions prioritaires de constitutionnalité portant sur l'article L.121-3 alinéa 3 du Code de la route, par la chambre criminelle de la Cour de cassation, témoigne de cette réticence. Depuis les nouvelles modifications apportées à l'article L. 121-3 du Code de la route, le Conseil Constitutionnel n'a pas encore été amené à réexaminer le nouveau texte modifié. Or ces deux questions portaient à nouveau sur la compatibilité de cette disposition avec l'article 9 de la DDHC, soit le principe de la présomption d'innocence.

Par un arrêt du 5 janvier 2011⁴⁹, la Cour de cassation a affirmé que « *l'article L. 121-3 du Code de la route ne portait pas atteinte au principe de la présomption d'innocence en ce que la présomption instaurée ne revêtait pas de caractère irréfragable et ne méconnaissait pas les droits de la défense* ». Dans un second arrêt⁵⁰ daté du même jour, la Cour a ajouté que « *le refus de fournir des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction s'analyse en un refus de contribuer à la manifestation de la vérité ou en un défaut de vigilance dans la garde du véhicule* ». Néanmoins, il faut préciser que le second arrêt concernait le sort du dirigeant d'une personne morale.

Par ces deux arrêts, on constate que la Cour de cassation fait une stricte application des dispositions de la décision du Conseil Constitutionnel du 16 juin 1999 mais qu'elle marque aussi une différence avec sa jurisprudence antérieure par laquelle elle refusait de voir dans cet article L. 121-3 du Code de la route, « *un texte d'incrimination* »⁵¹.

De plus la Cour de cassation considère que cette disposition de Code de la route n'est pas contraire à l'article 6 de la CEDH depuis son arrêt du 17 décembre 1990. Elle a confirmé sa position dans un arrêt du 25 janvier 2011 en rejetant le pourvoi formé par la requérante qui avait reçu un avis de contravention pour excès de vitesse mais qu'elle contestait au motif qu'elle était dans un autre lieu au moment de la commission de l'infraction. La cour retient alors que la prévenue a été « *mise en mesure de se défendre d'une déclaration comme pécuniairement redevable, qui n'est pas une condamnation pénale* »⁵².

Toutefois par un arrêt du 17 février 2004, la Cour de cassation démontre que le renversement de la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation est possible même s'il est extrêmement difficile. En effet, dans cette affaire, la conductrice délinquante n'avait pu être interceptée au moment de la commission de l'infraction et les agents avaient sur le procès verbal désigné le conducteur comme étant « *une femme de type européenne* ». Il s'avérait que le titulaire du certificat d'immatriculation de ce véhicule était en réalité un homme. Ce dernier contesta l'amende et la Cour de cassation lui donna raison en estimant « *qu'il résultait des constatations faites par les juges du fond que le véhicule, dont le*

⁴⁹ Crim. 5 janvier 2011, n° 10-90.112

⁵⁰ Crim. 5 janvier 2011, n° 10-90.113

⁵¹ Crim. 1^{er} octobre 2003, n° 02-87.349, Bull. crim. 2003, n° 179

⁵² Crim. 25 janvier 2011, n° 10-85.626, obs. J-H. ROBERT,

certificat d'immatriculation appartenait à un homme, était conduit par une femme et qu'était ainsi apporté un élément permettant d'établir qu'il n'était pas l'auteur véritable des faits qui lui étaient reprochés »⁵³.

Désormais considérée comme un problème politique, la sécurité routière semble prôner devant toutes arguties car elle tente de lutter contre les deuils des familles, la mort de personnes ou encore de leurs infirmités. La répression active est donc légitimée par ce motif impérieux de sauver et préserver des vies humaines.

Section 2 - Un motif impérieux de sécurité routière

Le motif de la sécurité routière est tellement impérieuse qu'elle est même rappelée sur l'avis de contravention⁵⁴ qui est envoyé au titulaire du certificat d'immatriculation lors de la constatation d'une infraction relevée à la volée. Ce motif justifie alors une répression toujours plus renforcée (I) dont il convient d'analyser son effectivité (II).

I. Une répression toujours plus renforcée

Née en 1970, la politique interministérielle de sécurité routière n'a de cesse, depuis, connu des progrès encourageant. Le nombre de mort diminue chaque année. Mais faire reposer ces progrès uniquement sur les différentes règlementations répressives prises en la matière est en partie erronée. Certes la réglementation a permis une meilleure « docilité » du conducteur face au Code de la route mais c'est surtout grâce à l'amélioration technique continue des véhicules, de l'adaptation des infrastructures et de la meilleure efficacité des secours aux accidentés que nous assistons aujourd'hui à une baisse du taux de mortalité sur les routes. En réalité ce n'est que la combinaison de cet ensemble qui permet aujourd'hui d'assurer une meilleure sécurité sur les routes.

Pourtant la sécurité routière demeure toujours un problème majeur. Nous serions même tenté d'ajouter que tant que les véhicules existeront et qu'il y aura de la circulation le problème sera toujours présent. Le « danger zéro » n'existant pas, malgré toute la bonne volonté des pouvoirs publics. Il est regrettable alors de reconnaître qu'il y aura toujours des morts sur les routes. La seule chose possible étant de limiter au maximum le nombre de mort.

Or le Gouvernement, après différentes enquêtes, a fini par caractériser le comportement des conducteurs français comme étant « infractionniste ». En effet, un constat alarmant montre le comportement de masse des français qui commettent des infractions à la réglementation routière sans état d'âme. En raison du fort développement à l'incivisme au volant et de la non-acceptation des règles, le Gouvernement a dû renforcer la répression. Cependant cette tendance n'a fait qu'accroître les relations conflictuelles avec les usagers de la route. Le sentiment que l'on « tape toujours sur les automobilistes » s'est fortement accru ces dernières années, renforcé par l'idée d'être « la vache à lait de l'Etat » lors de l'instauration des radars automatiques.

Mais les pouvoirs publics persistent à vouloir intensifier ces contrôles car ils sont persuadés qu'en les augmentant et en exigeant de suivre les règles, le comportement des conducteurs

⁵³ Crim. 17 février 2004, n° 03-83.794, AJ pénal 2004, p. 155, obs. A. PITOUN et P. REMILLIEUX

⁵⁴ Voir l'annexe 10

sera plus conforme aux règles. C'est l'effet inverse, qui dans la majeure partie des cas, se produit. Face à cette multiplication de répression, les conducteurs tentent de trouver des alternatives les protégeant des diverses sanctions possibles.

Alors qu'avant 1970, les autorités tentaient uniquement de réguler la circulation routière, ils sont ensuite entrés dans une phase, qui s'est au fil du temps radicalisée, de répression des infractions routières car il est apparu que c'était les conducteurs qui constituaient la principale cause des accidents. En réaction, le Gouvernement a alors mis en place une politique de contrôle-sanction en pariant sur la rationalité du conducteur. Ce dernier a fini par être considéré comme étant un être qu'il faut sensibiliser à un problème donné.

« La sécurité routière est donc une politique qui est le produit de toute une histoire, au gré de laquelle les problèmes ont été redéfinis de même que les priorités de l'actions publique. Une prise de conscience du caractère dangereux de la circulation routière s'est alors lentement opérée et est désormais bien établie »⁵⁵.

Quelques innovations marquantes de la législation encadrant la sécurité routière 1970-2003	
1970	Loi du 9 juillet instituant des seuils d'alcoolémie dans le sang. □ Le sujet fera par la suite recette et sera retravaillé par d'autres textes visant notamment à l'organisation des contrôles et à l'abaissement des seuils autorisés en juillet 1978, décembre 1983, janvier 1986, juillet 1987, octobre 1990, juillet 1994, septembre 1995.
1973	Décret du 28 juin : □ - rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité à l'avant des véhicules hors agglomération. Un sujet qui connaîtra lui aussi de nombreux rebondissements dans le cadre de décisions intervenues en juillet 1975, septembre 1979 et octobre 1990. □ - fixant des limitations de vitesse (110 km/h sur routes à grande circulation, 100km/h pour les autres). De nombreuses autres décisions viendront également renforcer ultérieurement cette orientation en novembre 1974, décembre 1982, octobre 1990, août 1991, décembre 1992, mars 1998, juin 1999.
1982	Création du programme REAGIR (réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier) et mise en place des plans départementaux d'action de sécurité routière (PDASR) établis à partir d'un document général d'orientation (DGO) qui définit pour trois ans les grandes lignes de la politique départementale en tenant compte des particularités locales.
1989	Loi instituant le dispositif du permis à point avec mise en place effective à compter de juillet 1992.
1994	Création du délit de mise en danger d'autrui dans le nouveau code pénal.
1999	Loi du 18 juin ne portant que sur la sécurité routière.
2001	Mise en application du code de la route recomposé
2001	Loi du 15 novembre 2001 prévoyant la rétention du véhicule pour excès de vitesse.
2003	Incrimination de la conduite sous l'emprise de stupéfiants.

Comme dernière illustration flagrante de cette répression toujours plus active, le récent décret⁵⁶, passé en catimini, du 13 août 2013 qui est venu supprimer la possibilité de faire appel d'une décision du tribunal administratif concernant le permis de conduire, devant les cours d'appel administratives. Depuis le 1^{er} janvier 2014, tout justifiable doit aller directement devant le Conseil d'État en cas de contestation de la décision du tribunal de première instance.

⁵⁵ Extrait du rapport de l'instance d'évaluation présidée par Michel Ternier

⁵⁶ Décret 2013-730 du 13 août 2013

Qui dit Conseil d'État dit alors représentation par un ministère d'avocat et donc procédure de contestation plus onéreuse dissuadant alors une grande partie des requérants.

II. L'effectivité de la répression

Chaque année l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) émet un bilan de l'accidentalité routière en France. Les chiffres sont désormais à la baisse et n'a de cesse de l'être depuis 1954. Pour la politique de lutte contre la violence routière, ces résultats sont encourageants. Cette politique fait l'objet d'un consensus mais les maux auxquels s'attaquer et les voies pour y parvenir divisent.

En effet, tout le monde s'accorde pour déplorer ce fléau de la violence routière mais chacun y va de sa justification. Or il ne faut pas oublier que la sécurité routière est un tout et que l'accident est lié à de multiples causes. De plus il s'avère que l'efficacité du discours sécuritaire consistant à dire que le non-respect des règles du code de la route est la cause des accidents, se verrait alors limité par la pratique des conducteurs qui ne supporteraient pas d'être sanctionnés quand le risque de causer un tort à autrui se révèle selon eux improbable dans la situation où l'infraction est constatée.

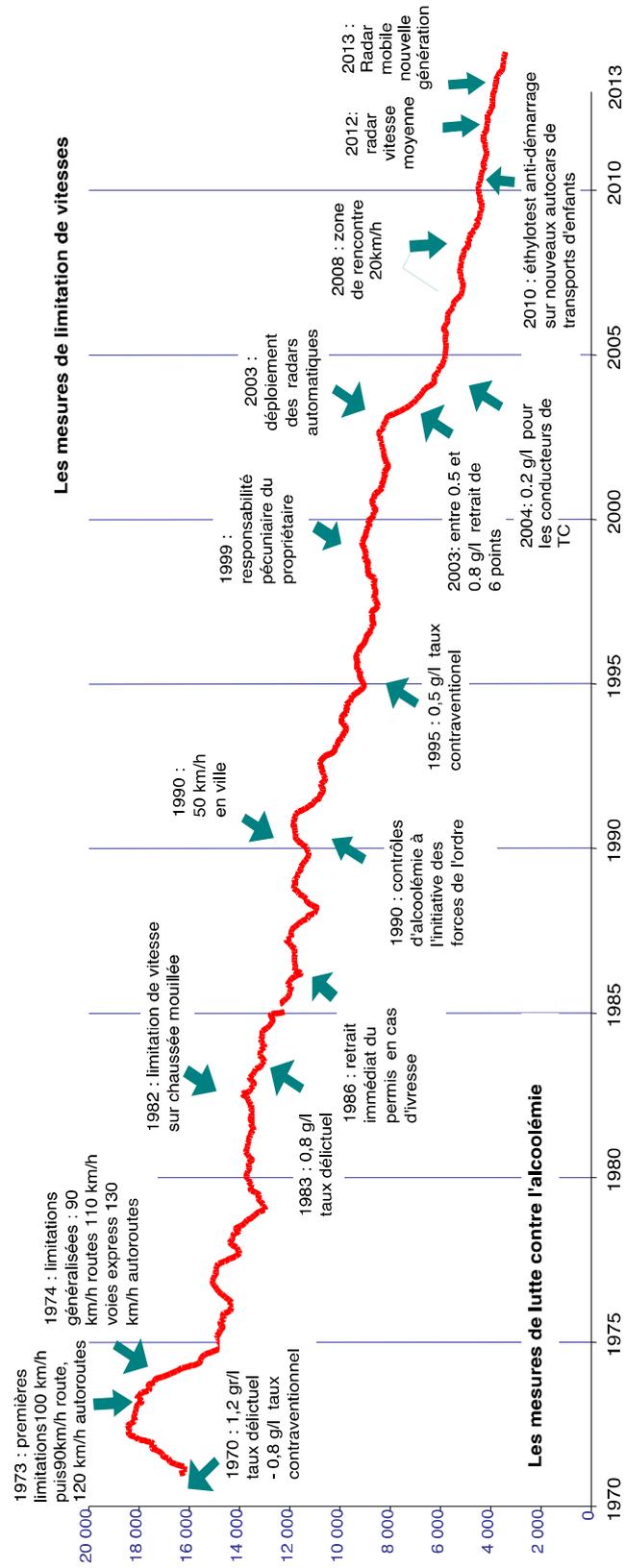
Ainsi il est confortant d'observer une nette diminution du taux de mortalité sur les routes mais il ne faut pas uniquement faire reposer ces résultats sur la répression vivement mise en place dans ce domaine. C'est un ensemble de chose qui permettent d'aboutir à des résultats prometteurs.

Bilan de l'année 2013	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Année 2013	56812	3268	70607	25966
Année 2012	60437	3653	75851	27142
Différence 2014/2013	-3969	-385	-5244	-1176
Evolution 2014/2013	-6,0%	-10,5%	-6,9%	-4,3%

2 - Perspectives longues

→ Chronologie 1970 à 2013 : Mortalité routière vs Mesures de sécurité routière

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2013 (moyenne glissante sur 12 mois)



Document réalisé par l'ONISR – mai 2014

Un policier déclarait en 2002 « *qu'il vaut mieux consacrer l'argent au contrôle, à la répression, qu'à la prévention en termes d'efficacité et de rentabilité.* » Même un sous-préfet constatait « *qu'il existe un souci de faire du chiffre ce qui est navrant* ». Enfin un procureur observait que « *l'importance de la sécurité routière est grandissante chez les juges qui sanctionnent de plus en plus* ».

Face à une répression des plus actives, les usagers de la route ont de plus en plus le sentiment d'être les victimes d'une injustice comme si les pouvoirs publics les accablaient d'utiliser leur véhicule. Souvent ils rétorquent que le gouvernement se cache derrière une politique de lutte contre la violence routière pour en réalité mieux atteindre son objectif qui serait : une rentabilité toujours plus accrue. Ceci a contribué au développement de tensions entre les usagers de la route et le Gouvernement :

Tous les ressorts font état d'un développement de l'incivisme au volant et de la non-acceptation des règles : « Les gens ne respectent plus le code de la route, les interdits n'existent plus », déplore un responsable de FMU. Le comportement des conducteurs Français serait typiquement latin, marqué par une volonté forte de s'affranchir des règles. L'incivisme au volant serait sa caractéristique essentielle « Je pense que c'est vraiment un problème très français, c'est un problème général d'appréhension de la conduite par le Français, qui est très donneur de leçons, qui se croit très fort au volant de sa voiture et qui est incapable de reconnaître ses torts », déclare un juge. En outre, complète un magistrat de tribunal correctionnel, «les contrevenants ne comprennent pas la gravité de l'infraction et son classement en délit par rapport au droit commun ».

Cette relation conflictuelle entre l'usager de la route et les pouvoirs publics s'observe aussi à travers la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise. Les contrôles étant extrêmement impopulaires, les sanctions automatiques directement attribuées au titulaire lors de la commission d'une infraction routière participent à l'animosité ambiante encore plus lorsqu'au final on s'aperçoit de la faille juridique évidente qu'ont créé les articles L.212-2 et L. 121-3 du Code de la route dans le système de sanction et de lutte contre la violence routière.

Pour conclure, cet extrait évoqué par un juge est sans appel et permet de mettre en doute l'effectivité de cette politique de répression : « *les contrôles, comme les sanctions, ne préviennent rien du tout, parce que la sanction n'est pas à même de faire comprendre que c'est le comportement la cause de l'insécurité* ».

Ainsi il semble que les justifications apportées par le législateur et le Gouvernement ne soient pas aussi suffisantes qu'ils le laissent entendre pour valider cette présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Néanmoins, la jurisprudence a tendance à la valider et à elle aussi tenter de la justifier par tous les moyens possibles car l'objectif recherché apparaît comme impérieux et vise à accroître l'efficacité de la sécurité routière.

Cependant une « hypocrisie » est clairement apparente puisque comme le soutien le Gouvernement, renforcé par la juridiction judiciaire et même le Conseil Constitutionnel, cette présomption de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation n'est que limitée puisqu'à la base, en elle même, elle n'entraîne pas d'inscription sur le casier judiciaire, ni récidive, ni contrainte par corps et encore moins de perte de points du permis de conduire. En effet, seule la reconnaissance d'une responsabilité pénale pourrait emporter de telles conséquences. Mais dans la pratique, lorsque cette responsabilité est mise à la charge du

titulaire, si celui-ci paie l'amende, il sera alors automatiquement reconnu comme admettant les faits incriminés et se verra donc opposer un retrait de point sur son permis de conduire. Aussi soutenir que cette présomption de responsabilité pécuniaire n'est pas pénale et n'oblige qu'au paiement de l'amende est totalement « hypocrite » puisque in fine, le retrait de point a tout de même lieu. Autrement dit payer l'amende consiste à reconnaître sa responsabilité quant à l'infraction commise et donc automatiquement à faire peser sur soi l'article L 121-1 du Code de la Route qui prévoit la responsabilité pénale du conducteur et permet donc impunément l'application des peines applicables en la matière. A cela, le Gouvernement ne cesse d'affirmer qu'il est possible pour le titulaire de renverser la présomption qui est simple or ce renversement n'est pas chose si aisée. Il n'a été admis que dans très peu de cas.

Les enjeux de la sécurité routière justifient le recours, par le pouvoir politique, de son autorité mais les incohérences persistantes ancrent cette volonté de protection et prévention dans une lutte acharnée entre d'un côté les pouvoirs publics qui entendent agir de manière toujours plus répressive pour lutter contre l'insécurité routière et de l'autre les conducteurs qui s'estimant toujours plus persécutés tentent de trouver des solutions afin d'échapper à la forte répression. Un cercle qui semble sans fin et dont les problèmes découlant de la présomption de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation n'en sont qu'une illustration.

CHAPITRE 4 - APPORT DE LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION AU SYSTÈME CONTROLE SANCTION AUTOMATIQUE

« Étendre en matière contraventionnelle la responsabilité pénale du propriétaire du véhicule aux infractions de comportement dont le conducteur n'a pu être identifié. Cette mesure est considérée dans plusieurs pays comme la condition indispensable au développement du contrôle automatisé. Le propriétaire d'un instrument dangereux doit donner son autorisation à tout conducteur pour l'utilisation de son véhicule. Il peut être tenu d'indiquer à qui il l'a confié. Pour éviter les manœuvres consistant à mettre une certification au nom d'un enfant ou d'une personne décédée, il serait souhaitable que la personne responsable soit plutôt le conducteur habituel ou le conducteur principal qui devrait figurer sur le certificat d'immatriculation en annexe du fichier. Ce serait lui le conducteur présumé et à défaut seulement le propriétaire. Mais le conducteur habituel pourrait être le propriétaire. »

La réflexion précédente date de 2003 et permet de démontrer qu'encore aujourd'hui des solutions sont recherchées afin de tenter de pallier aux incohérences du système de contrôle sanction automatique. L'idée d'imposer une responsabilité pénale au propriétaire du véhicule plane toujours et l'instauration de la responsabilité pécuniaire du titulaire ne semble constituer qu'en une simple alternative trouvée afin de pallier à l'impossibilité pratique actuelle de mettre en œuvre une véritable responsabilité pénale du propriétaire du véhicule.

Mais cette responsabilité pécuniaire a surtout permis le développement du contrôle sanction automatique qui auparavant ne pouvait fonctionner faute de personne à qui adresser l'avis de contravention. C'est une responsabilité qui fut alors établit pour faciliter le système de répression et non pas au demeurant, comme le soutien le Gouvernement, responsabiliser et sensibiliser les propriétaires des véhicules.

Denis Boulard, dans son ouvrage « Radar business », dénonçait d'ailleurs la grande hypocrisie de la sécurité routière : *« De déclarations publiques fortes en décrets passés sans concertation, la France adopte une politique de sécurité routière toujours plus répressive. Avec un crédo : la lutte contre la vitesse sauve des vies ! Mais études et témoignages prouvent que la vérité n'est pas si simple. Et laissent à penser que ce discours poursuit d'autres buts. »* Il ajoutait par ailleurs que : *« il faut bien comprendre que c'est devenu très compliqué pour les politiques d'agir et d'apparaître légitimes. L'un des derniers domaines où ils peuvent le faire, c'est à dire montrer qu'ils font, c'est dans la thématique sociétales. Notamment la route et la santé »*. C'est pourquoi le CSA connaît un tel succès, car en cette matière, les pouvoirs publics ont une véritable marge de manœuvre parfaitement légitimité.

Depuis l'instauration du CSA, nul n'a envisagé la possibilité de changer ce système qui rapporte. La consignation fait d'ailleurs partie de ce système avantageux pour les pouvoirs publics. Afin de contester la contravention et donc prouver que le titulaire n'était pas l'auteur de l'infraction il faut au préalable qu'il paie la consignation afin de pouvoir effectuer sa réclamation. Cette consignation fait alors partie de la présomption de culpabilité qui ne

découle que de la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Il semble alors que le CSA ne privilégie la répression à la prévention.

Ainsi la responsabilité pécuniaire sert en définitive, par l'intermédiaire du CSA, à ne faire qu'appliquer une sanction à l'encontre de la personne toute désignée qui n'est d'autre que le titulaire de la carte grise. Malgré ses apports considérable dans le système, il apparaît que des difficultés en ont découlé profitant de la faiblesse mère du CSA. Cette faiblesse consiste à se borner à adresser uniquement la contravention au titulaire sans rechercher qui était l'auteur de l'infraction.

CHAPITRE 5 - LES PROBLÈMES DÉCOULANT DE LA PRÉSUMPTION DE RESPONSABILITÉ DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Comme toute présomption, celle de la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation souffre de sa condition même de tentative d'établissement de la vérité reposant sur de simples suppositions. Différents problèmes peuvent alors survenir face à cette présomption et la plus connue est celle de l'usurpation d'immatriculation.

Étant donné que les autorités publiques ne se contentent plus que de faire une simple lecture du certificat d'immatriculation dans les cas d'infractions relevées à la volée, une pratique tendancieuse s'est développée consistant à utiliser les plaques d'immatriculation d'un autre véhicule et à rouler en toute impunité. En cas de contrôle sanction automatique, la contravention est alors directement envoyée au titulaire du certificat d'immatriculation identifié à partir de l'immatriculation du véhicule. Or dans le cas de l'usurpation d'immatriculation, le titulaire n'est aucunement responsable de cette infraction qui a bien souvent été commise avec un autre véhicule que le sien. Il revient cependant au titulaire de prouver cette usurpation et démontrer qu'il n'était pas l'auteur de l'infraction. Jusqu'à preuve du contraire il est présumé responsable. Il doit donc prouver sa non-culpabilité comme le prévoit ce système de présomption.

Le relevé de la plaque d'immatriculation était jusqu'à présent un élément de charge suffisant pour que le titulaire de la carte grise soit redevable de l'amende pour une infraction commise. Or le développement des fraudes à la plaque d'immatriculation remet en cause le simple fait de se contenter de relever le numéro de l'immatriculation du véhicule. Cette fraude a explosé car il était extrêmement facile de se procurer une plaque d'immatriculation même lorsqu'on n'était pas le titulaire de la carte grise. Au regard de cette explosion, les autorités publiques ont pris des nouvelles mesures afin d'enrayer cette tendance.

Le délit d'usurpation d'immatriculation est alors réprimé par 7 ans d'emprisonnement et 30000€ d'amende selon le Code de la route L. 317-4-1.

Les victimes de cette fraude ne doivent pas payer les amendes car le paiement de l'amende constituerait une reconnaissance des faits. Ils doivent au contraire suivre la procédure normale en cas de toute usurpation, c'est à dire déposer une plainte auprès d'un service de police ou de gendarmerie et contester par la suite chaque contravention qu'elles se voient reprocher.

Cette explosion de l'usurpation d'immatriculation est la conséquence directe de la mise en place du système de présomption de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation dont le système fut entièrement automatisé dans les cas des infractions constatées au vol. Ce n'est que parce que le ministère public s'attache uniquement à rechercher le titulaire de la carte grise sans rechercher le véritable auteur de l'infraction qu'il a été possible, à ce type de fraude, de se développer.

Cette fraude n'est pas la seule à avoir été mise en place afin de contourner illégalement le système de la responsabilité pécuniaire. Entre utilisation de fausse plaque d'immatriculation,

de plaque volontairement illisibles ou encore de trafic de carte grise, une pratique à la dénonciation calomnieuse s'est également développée.

La dénonciation n'est pas obligatoire mais est vivement recommandée par les autorités publiques afin de pouvoir identifier l'auteur véritable de l'infraction et donc lui appliquer la sanction prévue. Or face à la situation qu'entraîne la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation et à cette possibilité de dénoncer un conducteur fautif, une nouvelle pratique s'est développée consistant à dénoncer une personne comme étant l'auteur de l'infraction qui en réalité ne l'était. Cette fausse dénonciation permet alors de faire peser sur cette nouvelle personne la sanction afférente à l'infraction et donc de décharger le titulaire de la carte grise de toute responsabilité, soit de toute sanction.

De cette manière, un trafic de points s'est alors progressivement mis en place, rendu possible encore une fois à cause du système de présomption de responsabilité pécuniaire et surtout de la hausse des verbalisations sans interception.

Face à cette multiplication des fausses déclarations, le législateur est intervenu en créant une nouvelle infraction réprimant cette pratique. C'est dans ce cadre qu'a été instauré, par la loi n°2011-267 du 14 mars 2011, l'article L. 223-9 du Code de la route :

« I. — Est puni de six mois d'emprisonnement et 15 000 € d'amende le fait, par l'auteur d'une contravention entraînant retrait de point du permis de conduire, de proposer ou de donner une rémunération à une personne pour qu'elle accepte d'être désignée comme conducteur du véhicule dans la requête en exonération ou la réclamation présentée dans les conditions prévues au b du 1° de l'article 529-10 du code de procédure pénale.

II. — Est puni des mêmes peines le fait, par toute personne, de proposer ou d'accepter contre rémunération d'être désignée, par l'auteur d'une contravention entraînant retrait de point, comme conducteur du véhicule dans la requête en exonération ou la réclamation présentée dans les conditions prévues au même b.

III. — Lorsque les faits prévus au II sont commis de façon habituelle ou par la diffusion, par tout moyen, d'un message à destination du public, la peine est portée à un an d'emprisonnement et 30 000 € d'amende.

IV. — La personne coupable des délits prévus par le présent article encourt également les peines complémentaires suivantes :

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

2° La peine de travail d'intérêt général selon des 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-amendes dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal ;

4° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ; 5° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière. »

De cette manière le législateur a entendu mettre un terme à cette pratique diffamatoire et surtout à ce trafic de points du permis de conduire qui avait tendance à augmenter de manière considérable. Néanmoins, on peut se demander si le ministère public, face à une dénonciation, va véritablement rechercher le bien fondé de celle-ci ou ne se contente pas plutôt de la

dénonciation faite pour faire appliquer la sanction prévue sans rechercher si celle-ci est réelle ou calomnieuse.

CHAPITRE 6 - LA RESPONSABILITÉ DU DÉTENTEUR D'UN VÉHICULE EN SUISSE – COMPARAISON AVEC LE SYSTÈME FRANÇAIS DE LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE

Comme nous l'avons évoqué précédemment, le système d'immatriculation des véhicules suisse se distingue du système français. Clairement opposés, la responsabilité qui pèse sur le détenteur du véhicule en Suisse et le titulaire du certificat d'immatriculation en France sont également bien différentes.

Il faut préciser qu'en France, tous les véhicules mis en circulation sur la voie publique sont soumis aux mêmes règles du Code de la route avec certaines particularités en fonction des catégories. Dans la réglementation suisse figure la notion de « voiture automobile ». Cette notion comprend alors aussi bien les voitures que les camions et autres poids lourds suivant l'article 7 de la LCR qui définit les véhicules automobiles comme :

Art. 7

Véhicules automobiles

1 Est réputé véhicule automobile au sens de la présente loi tout véhicule pourvu d'un propre dispositif de propulsion lui permettant de circuler sur terre sans devoir suivre une voie ferrée.

Mais aussi comme le confirme la liste des différentes catégories de véhicule de l'article 3 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière du 27 octobre 1976 :

Article 3

A: motocycles;

B: voitures automobiles et tricycles à moteur dont le poids total n'excède pas 3500 kg et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit; un véhicule de cette catégorie peut tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg;

ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque de plus de 750 kg, pour autant que le poids de l'ensemble n'excède pas 3500 kg et que le poids total de la remorque ne soit pas supérieur au poids à vide du véhicule tracteur;

C: voitures automobiles - à l'exception de celles de la catégorie D - dont le poids total autorisé est supérieur à 3500 kg; un véhicule de cette catégorie peut tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg;

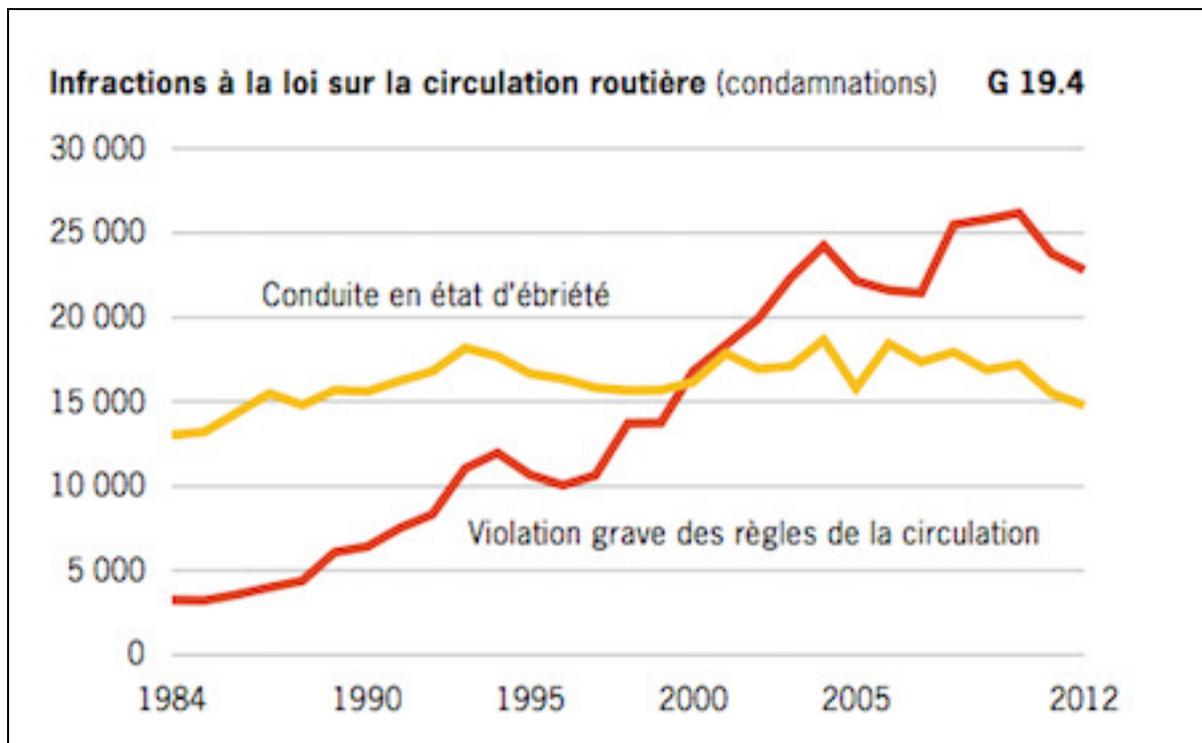
D: voitures automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur; un véhicule de cette catégorie peut tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg;

BE: ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque mais qui, en tant qu'ensembles, n'entrent pas dans la catégorie B;

CE: ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la catégorie C et d'une remorque dont le poids total excède 750 kg;

DE : ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la catégorie D et d'une remorque dont le poids total excède 750 kg

En 2012 la Suisse recensait environ 54400 condamnations pour infraction à la LCR. Soit une forte augmentation depuis 1984 d'où la nécessité de prendre sans cesse de nouvelles mesures afin de faire diminuer le taux de ces infractions.



Depuis le 1er janvier 2014 de nouvelles mesures ont été mises en place en Suisse concernant le droit de la circulation routière. Ainsi avec le second paquet de mesures du programme de sécurité routière de la Confédération Via sicura, les détenteurs de véhicule engagent désormais leur responsabilité pour les amendes d'ordre. En effet, □ en cas d'infraction routière, si le contrevenant ne peut pas être identifié, le détenteur du véhicule est tenu pour responsable à partir du 1er janvier 2014. Ainsi, les détenteurs ne pourront plus invoquer, au sein de leur famille, le droit de refuser de témoigner et laisser l'amende impayée.

L'article 58 de la loi fédérale (LCR) du 19 décembre 1958 sur la sécurité routière dispose que le détenteur est civilement responsable des dommages corporels provoqués par l'emploi de son véhicule automobile, indépendamment de la personne qui était au volant :

Art 58 LCR : Responsabilité civile du détenteur de véhicule automobile

¹ Si, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable.

² Lorsqu'un accident de la circulation est causé par un véhicule automobile qui n'est pas à l'emploi, la responsabilité civile du détenteur est engagée si le lésé prouve que ce dernier ou des personnes dont il est responsable ont commis une faute ou qu'une défectuosité du véhicule a contribué à l'accident.

³ Le détenteur est également responsable, dans la mesure fixée par le juge, des dommages consécutifs à l'assistance prêtée lors d'un accident où son véhicule automobile est impliqué, si l'accident lui est imputable ou si l'assistance a été prêtée à lui-même ou aux passagers de son véhicule.

⁴ *Le détenteur répond de la faute du conducteur et des auxiliaires au service du véhicule comme de sa propre faute.*

Section 1 - Notion de détenteur en Suisse

I. La notion légale

C'est l'article 78 alinéa 1 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC, RS 741.51) qui définit le terme de détenteur par :

Art. 78 Détenteur

1 La qualité de détenteur se détermine selon les circonstances de fait. Est notamment considéré comme détenteur celui qui possède effectivement et durablement le pouvoir de disposer du véhicule et qui l'utilise ou le fait utiliser à ses frais ou dans son propre intérêt.

Ibis Lorsque plusieurs personnes sont détentrices d'un véhicule, elles sont tenues d'indiquer à l'autorité d'immatriculation la personne responsable qui sera inscrite dans le permis de circulation en qualité de détenteur.

Suivant cette définition, le détenteur est celui qui a la maîtrise effective, la disposition du véhicule ainsi que l'usage de celui-ci. Cette définition peut alors s'assimiler à la notion de propriétaire en France où le principe applicable est : « Possession vaut titre ». Or en France cette notion de propriétaire, comme nous l'avons vu, est source de difficulté d'interprétation. En effet, comme l'a rappelé la Cour de cassation en 2012, il n'existe pas pour une voiture – bien meuble - de titre de propriété écrit et c'est donc le détenteur qui est présumé être propriétaire dudit véhicule. Autrement dit c'est la possession continue, paisible, publique et non-équivoque qui permet de déterminer le détenteur effectif du véhicule et donc le présumé propriétaire.

En Suisse, cette difficulté n'existe pas puisqu'il est directement fait référence dans la législation du détenteur du véhicule, notion qui peut alors englober aussi bien le propriétaire réel que celui qui ne fait qu'utiliser le véhicule, autrement dit le possesseur. La possession d'un véhicule ne transfère en rien la détention de celui-ci car ce qui est décisif pour obtenir la qualification de détenteur est le pouvoir de décider si, et dans quelles conditions et sous la conduite de quelle personne, le véhicule pourra circuler.

Tout comme en France où il peut y avoir copropriété du véhicule mais aussi co-titularité de la carte grise, en Suisse un véhicule peut faire l'objet d'une multi détention. Cependant dans ce pays, seul un des détenteurs figurera sur le permis de circulation et seule cette personne verra sa responsabilité civile engagée. Ainsi il n'y a pas d'ambiguïté quant à savoir vers qui se tourner en cas d'infraction. Seul le détenteur figurant sur le permis de circulation, voir le conducteur habilité s'il y en a un, sera responsable. En France au contraire, en cas d'infraction et d'identification impossible du conducteur fautif, c'est le titulaire principal de la carte grise qui est présumé responsable. Présomption qui comme nous l'avons vu est un raccourci parfois injuste et injustifié.

II. La notion jurisprudentielle

Le Tribunal fédéral a clairement établi que le responsable civil n'était ni le propriétaire ni le possesseur du véhicule mais bien le détenteur. Le détenteur peut être soit une personne physique soit une personne morale et est inscrit sur le permis de circulation comme le démontre l'article 3 de l'ordonnance sur le registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicules (MOFIS) du 3 septembre 2003. De plus cet article met en lumière un autre personnage qui est le conducteur habilité. Ce conducteur peut figurer également sur le permis de circulation mais de manière facultative. Ce conducteur autorisé agit avec le consentement exprès et tacite du détenteur.

Art. 3 Contenu de MOFIS

1 Les données suivantes sont saisies dans MOFIS:

a. les données servant à l'identification principale du détenteur:

- 1. le numéro d'identification attribué par le système (NIP),*
- 2. l'identification des registres cantonaux ou liechtensteinois;*

b. les données relatives au détenteur:

- 1. nom/entreprise,**
- 2. nom de naissance/autre nom,*
- 3. prénom(s),*
- 4. date de naissance,*
- 5. pays d'origine,*
- 6. sexe,*
- 7. langue,*
- 8. adresse du détenteur,*
- 9. adresse d'acheminement,*
- 10. adresse de contact,*
- 11. plaque de contrôle;*

c. les données relatives à l'assurance:

- 1. code de la compagnie d'assurance,*
- 2. numéro de référence de l'assureur;*

d. les données relatives au conducteur habilité (facultatif):

- 1. nom,*
- 2. prénom(s),*
- 3. adresse,*
- 4. adresse de contact;*

Le Tribunal Fédérale retient que : « *Il faut entendre par détenteur la personne pour le compte et aux risques de laquelle le véhicule est utilisé ; laquelle dispose également du pouvoir effectif et immédiat de disposer du véhicule et, le cas échéant, des personnes nécessaires à l'emploi du véhicule* ». Le Tribunal applique alors une conception matérielle et non formelle du détenteur avec deux conditions obligatoires cumulatives : 1/ L'emploi pour le propre compte et aux propres risques et périls ; 2/ Le pouvoir effectif et immédiat de disposer du véhicule.

Or dans certain cas il est difficile de trancher entre le pouvoir économique de disposer et le pouvoir matériel d'utiliser, autrement dit, il est difficile de déterminer qui décide de l'utilisation du véhicule, personne considérée comme étant le détenteur.

D'ailleurs GIGER HANS dans un commentaire sur la LCR considère que la définition légale du détenteur correspond plutôt à un faisceau d'indices permettant de trancher de la qualité de détenteur. Il suppose que le législateur a voulu créer une autre catégorie de personnes, - celle responsable de l'emploi du véhicule - distincte juridiquement du propriétaire et du possesseur :

« Ce qui est déterminant, ce n'est donc pas le 'pouvoir effectif de disposition immédiate', mais le fait d'être responsable de l'adéquation, de la disponibilité et de la fiabilité opérationnelles du véhicule, qui recoupe l'intérêt qu'il y a à avoir un véhicule en bon état de fonctionnement. Si, par exemple, une épouse décide de son propre chef de faire réparer le véhicule de son mari, ou de le faire réviser autrement dit, si elle décide d'une manière générale de l'adéquation, de la disponibilité et de la fiabilité opérationnelles de son véhicule, alors elle en est aussi la détentrice. »

Ou encore:

« En conséquence, le détenteur n'est pas celui qui 'dispose de fait librement du véhicule', mais celui qui est responsable par la force des choses de son devenir – adéquation, disponibilité et fiabilité opérationnelles. Lors de l'interprétation de la qualité de détenteur, le pouvoir de disposer effectivement et librement du véhicule est retenu uniquement dans la mesure où une période d'utilisation d'une certaine durée laisse généralement supposer une responsabilité quant au bon fonctionnement du véhicule. Ces présomptions peuvent être réfutées dans certaines situations concrètes, par exemple lorsque la personne qui dispose librement du véhicule ne s'occupe manifestement pas de l'entretien de ce dernier. Il s'agit donc ici d'une classification purement indirecte du rôle de chacun. »

Il apparaît que la notion légale de détenteur est restée volontairement vague afin de permettre à la doctrine, et surtout la jurisprudence, le soin de la définir.

Ainsi cette qualité de détenteur est en Suisse cruciale pour la détermination de la responsabilité et certaines difficultés entourent aussi cette notion comme pour celles de titulaire/propriétaire en France.

Section 2 - Les responsabilités civile et pénale du détenteur du véhicule

I. La responsabilité objective aggravée du détenteur du véhicule

Cette responsabilité est dite objective car c'est une responsabilité sur le risque créé. Le détenteur est responsable du risque inhérent lié à l'emploi de son véhicule. Ainsi il n'est pas nécessaire que le détenteur ait commis une faute ni même une violation à son devoir de diligence pour que sa responsabilité civile soit tout de même engagée. En effet, le détenteur ne dispose pas uniquement d'une chose mais en assume aussi l'essentiel de la responsabilité liée à son emploi. Or le pouvoir de disposer librement du véhicule ne peut servir de seul critère permettant de définir le détenteur. Le critère essentiel étant l'utilisation du véhicule. Ainsi au sens de la LCR, la notion de détenteur ne peut être que la personnification de la responsabilité de l'adéquation, de la disponibilité et de la fiabilité opérationnelles du véhicule.

L'article 58 du LCR est la norme principale de cette responsabilité qui s'applique aussi bien sur la voie publique qu'à tout autre espace bien que les règles de la circulation routière ne soient applicables que sur les voies publiques. Pour que cette responsabilité s'applique il faut

qu'une victime ait subi un préjudice causé directement par l'emploi du véhicule du détenteur. Le détenteur sera alors exonéré de cette responsabilité s'il prouve que le préjudice a été causé par la force majeure, la faute grave du lésé ou la faute grave d'un tiers mais aussi qu'on ne peut lui reprocher ni faute additionnelle, ni défectuosité du véhicule. Or deux détenteurs peuvent être identifiés : Le détenteur réel et le détenteur fictif.

A) Le détenteur réel

C'est celui qui exerce la maîtrise effective sur le véhicule et qui s'en sert pour son compte et à ses risques. Le détenteur réel correspond donc le plus souvent au propriétaire du véhicule. Il dispose réellement et directement du véhicule et a donc le pouvoir de décider si et dans quelles conditions le véhicule pourra circuler. Le pouvoir lui revient car il titre profit de son usage et a donc à sa charge les frais d'équipement, d'entretien et d'utilisation. Toutefois, la qualité de détenteur se détermine en fonction de la situation de fait.

En effet, le propriétaire n'est pas forcément toujours le détenteur. C'est particulièrement le cas lorsqu'il n'a pas la maîtrise ou ne retire pas de profits de l'usage du véhicule. Sur ce point là, le permis de circulation, ni la police d'assurance, ne permettent pas de déterminer si le détenteur est réellement le propriétaire du véhicule.

Aussi même en Suisse se pose la difficulté de savoir si le détenteur est bien le propriétaire du véhicule comme en France où nous faisons face à la détermination de la qualité de titulaire du certificat d'immatriculation comme étant ou non le propriétaire du véhicule.

Le détenteur, en plus de ne pas être forcément le propriétaire, peut également ne pas être le conducteur. En effet lors d'un prêt de voiture, le détenteur continue toujours de l'être sans pour autant être le conducteur effectif au moment de la mise en circulation du véhicule. Les victimes d'un accident de la circulation auront tendance à rechercher le détenteur du véhicule plutôt que le conducteur car selon l'article 58 alinéa 4 de la LCR, le détenteur d'un véhicule répond de la faute du conducteur et des auxiliaires dans ce cas. Cependant le conducteur fautif demeure lui aussi responsable envers les lésés en vertu de la responsabilité pour faute établit par l'article 41 CO. Le détenteur est alors soumis à une responsabilité causale aggravée, toujours suivant l'article 58 de la LCR, dans l'hypothèse où il n'était pas le conducteur.

Encore une fois, un parallèle est possible avec la France puisque le titulaire du certificat d'immatriculation peut ne pas être le conducteur effectif du véhicule au moment de la commission de l'infraction. Ainsi en Suisse comme en France, trois personnages peuvent apparaître pour un même véhicule : Un conducteur, un propriétaire et un titulaire/détenteur. Sauf qu'en France un amalgame a été opéré entre le titulaire et le propriétaire et qu'à la lecture des textes il s'agit de la même personne et donc ils seraient soumis à une responsabilité pécuniaire, nouveauté du droit français permettant de contourner les principes du droit pénal. En Suisse, le détenteur peut dans certain cas s'avérer être fictif.

B) Le détenteur fictif

Même s'il est reconnu comme étant fictif, la loi le considère tout de même comme étant le détenteur du véhicule. Ce détenteur se substitue parfois au détenteur réel. Différents détenteurs fictifs existent et la LCR les recense aux articles 71, 72, 75,76 et 77. Il s'agit des garagistes et autres professionnels automobiles, des organisateurs de courses de vitesse, des

véhicules utilisés sans droit autrement dit des vols de véhicule et enfin des véhicule inconnus ou non assurés.

En France, le conducteur est soumis à une responsabilité pénale et le titulaire, considéré à tort comme étant le propriétaire, a une responsabilité pécuniaire. En Suisse le détenteur a une responsabilité civile renforcée mais aussi une « responsabilité pénale » à moins qu'il ne dénonce l'auteur véritable de l'infraction qui verra à son tour sa responsabilité pénale engagée.

Ainsi dans le cadre de la responsabilité du détenteur du véhicule, on parle d'une responsabilité objective aggravée car elle est indépendante de toute faute et de tout manque de diligence. Mais à cette responsabilité civile, le détenteur répond également d'une certaine responsabilité pénale qui s'applique lors de la commission d'une infraction à la circulation routière avec le véhicule qu'il détient, qu'il soit ou non l'auteur de l'infraction.

II. « La responsabilité pénale » du détenteur en cas d'infraction à la circulation routière

Lors de la commission d'une infraction à la circulation routière, deux procédures s'ouvrent alors en parallèle en Suisse : celle administrative par les amendes à ordres et celle pénale débutant avec l'envoi de l'ordonnance pénale. Indépendantes l'une de l'autre, ces deux procédures sont pourtant intimement liées puisqu'elles se fondent toutes les deux sur un même rapport de police.

Pour la phase pénale, le rapport de police est transmis au Ministère public qui va statuer sur la culpabilité et la peine. Une fiche situation personnelle et financière et un avis seront adressés au détenteur du véhicule. Cet avis permet de déterminer si le détenteur était bien le conducteur au moment de la commission de l'infraction. Quant à la fiche, elle permet au Ministère de recueillir les informations financières nécessaires au prononcé d'une peine pécuniaire. En effet, le montant du jour-amende étant lié aux revenus de la personne incriminées. Le jour-amende est une peine pécuniaire par laquelle le Ministère public ou le Tribunal condamne une personne à un nombre de jour déterminé et au paiement du montant de l'amende par jour. Lorsque le Ministère reconnaît la personne comme coupable de l'infraction pénale, elle rend une ordonnance pénale qui correspond à une proposition de décision. Elle devient définitive si le prévenu n'y fait pas opposition dans les 10 jours suivant la notification de l'ordonnance. Pour les cas les plus graves, le Ministère public peut directement renvoyer la cause à un Tribunal.

Pour la phase administrative, elle s'opère dans le canton du domicile de la personne contrairement à la procédure pénale qui se réalise par le Ministère public du canton dans lequel l'infraction a été commise. Cette différence géographique d'ouverture des procédures est parfois source de confusion. Le rapport de police est transmis à l'autorité administrative du canton du domicile de la personne ayant commis l'infraction routière dans le même temps qu'il est transmis au Ministère public. L'autorité administrative va alors adresser un courrier au détenteur afin de l'informer de la mesure qu'elle entend prendre.

La loi sur les amendes d'ordre du 24 juin 1970 (LAO 741.03) qui s'applique pour les contraventions aux prescriptions fédérales sur la circulation routière, prévoit deux procédures selon que le conducteur du véhicule est connu ou non (article 5 et 6). Lorsque le conducteur

est identifié l'amende lui est directement adressé et à défaut la procédure ordinaire peut être engagée à son encontre. Au contraire si le conducteur est inconnu, l'amende sera alors dirigée vers le détenteur du véhicule mentionné dans le permis de circulation et si la procédure ordinaire se déclenche elle sera également à son encontre. Cependant, le détenteur a la possibilité de dénoncer le véritable conducteur afin de rédiger la procédure vers celui-ci. Lorsque le conducteur du véhicule ne peut être déterminé sans efforts disproportionnés, il revient au détenteur de la régler à moins qu'il puisse établir que « *son véhicule a été utilisé contre sa volonté et qu'il n'a pu l'empêcher bien qu'ayant fait preuve de la diligence nécessaire* ».

Ainsi à la différence de la France qui institue une responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation pouvant se décharger de sa responsabilité en dénonçant ou en excipant un cas de force majeure, la Suisse établit bel et bien une responsabilité pénale du détenteur du véhicule qui doit alors soit dénoncer soit démontrer sa perte du pouvoir de direction et de maîtrise sur son véhicule afin de ne pas voir sa responsabilité engagée. Leur système semble alors juridiquement plus viable que le système français.

CONCLUSION

Face à la politique de sécurité routière actuellement prise par les autorités publiques, un sentiment d'injustice est grandissant. En effet, l'idée d'une inégalité de traitement entre les contrevenants est apparente. Une observation met en avant ce phénomène : « *Les sanctions prononcées par les tribunaux de police manquent de lisibilité au niveau national. En matière d'amende forfaitaire, la sanction est automatique mais en fonction du magistrat et du lieu les sanctions sont fort disparates. Les contrevenants peuvent avoir un sentiment d'inégalité devant la sanction, voire d'injustice* ». D'ailleurs il fut souligné que « *le problème de l'insécurité en France est lié à l'inefficacité du système judiciaire. La solution serait un système de type à faute égale, peine égale* ».

Ces dernières observations ne peuvent que renforcer l'entier développement présent sur la responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation par lequel nous avons tenté de démontrer les faiblesses du système et mis en avant les possibles contournements légaux comme illégaux.

Le système actuellement mis en place est donc fragile et des doutes surgissent au sujet de son efficacité théorique. Mais au delà même de ce système de présomption de responsabilité du titulaire du certificat c'est la politique entière de la lutte contre la violence routière qui peut être remise en cause. À trop vouloir sanctionner, les politiques ont en oublié l'idée première : « *l'exemplarité de la peine n'intervient qu'à la marge et ce n'est pas en mettant 3 ans de prison qu'on va régler le problème. Ce n'est pas la sanction qui modifie le comportement* ». En effet à force de sanctionner, les usagers de la route ressentent plus un sentiment de persécution que d'une tentative de préservation de leur vie humaine et de leur intégrité. Le chef de la Brigade Motorisé Autoroutière (BMA) reconnaît lui même « *qu'en dépit des nombreuses choses qui ont été faites : le permis à point, l'augmentation de la répression, les déplacements d'équipes les ATB [accidents-tués-blessés] chutent et remontent sans que la gendarmerie ait changé son activité* ». Le rapport de M. Ternier se concluait, d'ailleurs, dans ses termes peu favorable « *la sécurité routière apparaît comme une politique au rabais, dont le caractère interministériel pose problème ; sa mise en œuvre se heurte à de multiples difficultés, elle ne recueille guère le soutien des usagers ; enfin son effectivité tout comme son efficacité font naître de nombreux doutes.* »

En l'état actuel des choses, il apparaît que ce sont les bases mêmes du système qui font défaut et qu'il faudrait revoir. Développer tout un système sur la responsabilité du propriétaire du véhicule en tant que gardien de son bien est une bonne piste, mais in fine faire peser cette responsabilité sur le titulaire du certificat d'immatriculation, faute d'identification possible du conducteur, révèle tout le paradoxe et l'incompréhension de ce système, qui se perd en définitive lui même.

Persister à vouloir immatriculer le véhicule et non pas la personne est de tradition française. Passer à un système d'immatriculation à la personne avec des plaques d'immatriculation amovibles en obligeant chaque conducteur utilisant le véhicule à placer ses plaques d'immatriculation serait contraignant et entrainerait certainement d'autres difficultés. Car aucun système n'est parfait, il revient d'essayer de l'optimiser le mieux possible. La difficulté majeure qui apparaît dans le système français est son manque d'uniformité, contrairement au système Suisse qui ne reconnaît qu'une seule personne utilisatrice du véhicule en la personne

du détenteur du véhicule. Trop de personnes peuvent intervenir à l'occasion d'une infraction à la réglementation routière en France. La mise en place d'une nouvelle notion en la personne du conducteur habituel serait peut être une solution permettant alors de cesser de s'en prendre automatiquement au titulaire du certificat d'immatriculation qui dans bien des cas n'est pas le propriétaire du véhicule.

Cette responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation n'a été instaurée finalement que pour combler la difficulté d'identification du conducteur du véhicule ayant commis l'infraction. Diriger la sanction vers un conducteur désigné comme habituel ou autorisé permettrait alors de surmonter cette difficulté d'identification de l'auteur véritable de l'infraction et de remettre à sa juste place la responsabilité applicable en la matière, à savoir une responsabilité pénale. La responsabilité pécuniaire du titulaire semble, dans bien des situations et malgré les tentatives de justification, n'être qu'une responsabilité pénale dissimulée.

On observe alors une volonté manifeste du législateur de lutter le plus efficacement possible contre la délinquance routière, et cela par tous les moyens. Cette présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation n'est, en définitive, qu'une simple illustration de cette volonté exorbitante du législateur français qui complète sans cesse l'arsenal législatif et réglementaire en matière de circulation routière.

WEBOGRAPHIE/ BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie :

Code de la route

Contentieux de la circulation routière de Rémy JOSSEAUME et Jean-Baptiste LE DALL

Lamy Transport – Tome 1

La politique de sécurité routière - Les systèmes locaux de contrôle-sanction- Rapport de l'instance d'évaluation présidée par Michel TERNIER

La responsabilité civile suisse

L'histoire des plaques minéralogique de Jean ORSELLI

Les atteintes à la présomption d'innocence en droit pénal de fond, Mémoire présenté par Mine POUIT

Les droits des automobilistes de Remy JOSSEAUME

Radar Business de Denis BOULARD

Relecture du droit des présomptions à la lumière du droit européen des droits de l'homme, Thèse présentée par Anne-Blandine CAIRE

Responsabilité et irresponsabilité pénale de Valérie MALABAT

Revue de Droit Pénal

Revue La semaine juridique édition générale

Revue Procédures

Webographie :

Site du Sénat

Site de l'Assemblée Nationale

Site Dalloz

Légifrance

<http://www.avocats-route.ch/fr/infos-gratuites/la-procedure-en-cas-d-infraction-a-la-circulation-routiere>

<http://www.carte-grise.org/certificat-immatriculation.php>

<https://immatriculation.ants.gouv.fr/Tout-savoir-sur-le-SIV/Mes-papiers-en-images>

<http://www.cartegriseexpress.com/petite-histoire-de-la-carte-grise-nouvelle-125.html>

<http://bacaly.univ-lyon3.fr/index.php/droit-patrimonial-et-extrapatrimonial-de-la-famille/382-la-presomption-d-indivision-dans-le-concubinage-preuve-impossible-ou-consequence-de-l-equite>

<http://www.argusdelassurance.com/jurisprudences/recherche=certificat+d%27immatriculation&g=2>

<http://tempsreel.nouvelobs.com>

ANNEXES

Annexe 1 : Loi n°72-5 du 3 janvier 1972

Annexe 2 : Loi dite Gayssot n°99-505 du 18 juin 1999

Annexe 3 : Décision du Conseil Constitutionnel du 16 juin 1999

Annexe 4 : Loi n°2003-495 du 12 juin 2003

Annexe 5 : Chapitre 1^{er} du Code de la route sur la responsabilité pénale

Annexe 6 : Avis de contravention pour stationnement irrégulier

Annexe 7 : Formulaire de requête en exonération pour stationnement irrégulier

Annexe 8 : Avis de contravention pour excès de vitesse

Annexe 9 : Formulaire de requête en exonération pour excès de vitesse

Annexe 10 : Verso de la notice de paiement joint à l'avis de contravention

Annexe 11 : Arrêt de la CJUE du 6 mai 2014 C43/12

« Art. 530-1. — A défaut de paiement de l'amende forfaitaire, la répression de la contravention est poursuivie selon les règles de la procédure ordinaire ou celles de la procédure simplifiée.

« Art. 530-2. — Un décret pris dans les formes prévues pour les règlements d'administration publique fixe le tarif des amendes forfaitaires.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les catégories d'agents habilités à percevoir directement les amendes. Il fixe, en tant que de besoin, les conditions et les modalités d'application des articles 529 à 530-1. »

TITRE III

REPRESSON DES INFRACTIONS A LA REGLEMENTATION SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Art. 4. — Il est ajouté au code de la route un article L. 21-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 21-1. — Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est responsable pécuniairement des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un événement de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction.

« Dans le cas où le véhicule était loué à un tiers, cette responsabilité pèse, avec les mêmes réserves, sur le locataire.

« Lorsque le certificat d'immatriculation du véhicule est établi au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa premier incombe, sous les mêmes réserves, au représentant légal de cette personne morale. »

Art. 5. — Les articles L. 27 et L. 28 du code de la route sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 27. — Les articles 529 à 530-1 sont applicables en matière d'infraction à la législation ou à la réglementation de la circulation routière punie d'une amende pénale dont le montant n'excède pas un maximum fixé par décret.

« En matière de contraventions à la réglementation sur le stationnement des véhicules, même commises par un mineur de dix-huit ans, il est procédé conformément aux articles L. 27-1 à L. 27-3.

« Art. L. 27-1. — Dans le délai prévu à l'article 529 du code de procédure pénale, le contrevenant doit soit payer l'amende forfaitaire, soit former auprès du service indiqué dans l'avis de contravention une réclamation qui est transmise au ministère public.

« A défaut de paiement ou de réclamation dans le délai de la loi, le contrevenant est redevable de plein droit d'une amende pénale fixe recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le procureur de la République. Ce titre est exécuté suivant les règles prévues par le code de procédure pénale pour l'exécution des jugements de police.

« Dans les dix jours de la date à laquelle le contrevenant a eu connaissance du titre exécutoire par un acte d'exécution ou par tout autre moyen, il peut former une réclamation auprès du ministère public. La réclamation annule le titre.

« Art. L. 27-2. — Sur la réclamation faite en application des alinéas 1 et 3 de l'article précédent, le ministère public peut soit faire un classement sans suite, soit engager des poursuites, conformément aux articles 531 et suivants, ou selon les règles de la procédure simplifiée.

« En cas de condamnation de l'auteur de la réclamation, l'amende prononcée ne peut être inférieure au montant de l'amende pénale fixe portée au titre exécutoire.

« Art. L. 27-3. — Les incidents contentieux relatifs à l'exécution du titre exécutoire prévu à l'article L. 27-1, alinéa 2, et à la rectification des erreurs purement matérielles qu'il peut comporter sont déferés au tribunal de police qui statue conformément aux dispositions de l'article 711 du code de procédure pénale.

« Le paiement de l'amende pénale fixe prévue au même article produit le même effet que le règlement de l'amende forfaitaire.

« Art. L. 28. — Un décret pris dans les formes prévues pour les règlements d'administration publique détermine le taux maximum d'amende pénale prévu à l'article L. 27 et le montant de l'amende pénale fixe prévue à l'article L. 27-1, alinéa 2.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions et modalités d'application des articles L. 27 à L. 27-3. »

TITRE IV

DISPOSITIONS GENERALES

Art. 6. — L'alinéa 1 de l'article 21 de l'ordonnance du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante est modifié ainsi qu'il suit :

« Sous réserve de l'application des articles 524 à 530-1 du code de procédure pénale, les contraventions de police autres que celles prévues à l'article précédent, commises par les mineurs de dix-huit ans, sont déferées au tribunal de police siégeant dans les conditions de publicité prescrites à l'article 14 pour le tribunal pour enfants. »

Art. 7. — L'alinéa 2 de l'article 5 du décret du 25 novembre 1919 pris par application de la loi du 17 octobre 1919 relative au régime transitoire de l'Alsace et de la Lorraine, l'article 392 du code rural et le troisième alinéa de l'article 464 du même code sont abrogés.

Art. 8. — Les dispositions de la présente loi sont applicables aux contraventions commises après une date qui sera fixée par décret et ne pourra être postérieure au 30 juin 1972.

Les dispositions antérieurement en vigueur demeurent applicables aux contraventions commises avant cette date.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 3 janvier 1972.

GEORGES POMPIDOU.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JACQUES CHABAN-DELMAS.

Le ministre d'Etat chargé de la défense nationale,
MICHEL DEBRÉ.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
RENÉ PLEVEN.

Le ministre de l'intérieur,
RAYMOND MARCELLIN.

Le ministre de l'économie et des finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

LOI n° 72-6 du 3 janvier 1972 relative au démarchage financier et à des opérations de placement et d'assurance (1).

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

SECTION I

Dispositions générales concernant le démarchage en vue d'opérations sur valeurs mobilières.

Art. 1^{er}. — Le colportage des valeurs mobilières est interdit. Se livre au colportage celui qui se rend au domicile ou à la résidence des personnes ou sur leurs lieux de travail ou dans

Loi n° 72-6 TRAVAUX PRÉPARATOIRES (1)

Assemblée nationale :

Projet de loi n° 1988 ;
Rapport de M. Bernard Marie, au nom de la commission des lois (n° 2082) ;
Discussion et adoption le 2 décembre 1971.

Sénat :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, n° 64 (1971-1972) ;
Rapport de M. André Armengaud, au nom de la commission des finances, n° 70 (1971-1972) ;
Discussion et adoption le 18 décembre 1971.

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat, n° 2185 ;
Rapport de M. Bernard Marie, au nom de la commission des lois (n° 2189) ;
Discussion et adoption le 20 décembre 1971.

ment de la conduite des véhicules terrestres à moteur agréé, en cours de formation ou d'examen, sont considérés comme des tiers au sens du premier alinéa du présent article.»

Section 3

Dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de véhicules

Article 6

Après l'article L. 21-1 du code de la route, il est inséré un article L. 21-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 21-2. – Par dérogation aux dispositions de l'article L. 21, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction.

« La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal de police, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte par corps ne sont pas applicables au paiement de l'amende.

« Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 21-1 sont applicables dans les mêmes circonstances. »

Section 4

Dispositions relatives à la création d'un délit en cas de récidive de dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h

Article 7

Il est ajouté au titre I^{er} du code de la route (partie Législative) un article L. 4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 4-1. – Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 25 000 F d'amende tout conducteur d'un véhicule à moteur qui, déjà condamné définitivement pour un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h, commet la même infraction dans le délai d'un an à compter de la date à laquelle cette condamnation est devenue définitive. »

Article 8

Le a de l'article L. 11-1 du code de la route est ainsi rédigé :

« a) Infractions prévues par les articles L. 1^{er} à L. 4-1, L. 7, L. 9 et L. 19 du présent code ; ».

Section 5

Dispositions relatives à l'instauration d'un dépistage systématique des stupéfiants pour les conducteurs impliqués dans un accident mortel

Article 9

Il est ajouté au titre I^{er} du code de la route (partie Législative) un article L. 3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3-1. – Les officiers ou agents de police judiciaire font procéder sur tout conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident mortel de la circulation à des épreuves de dépistage et, lorsqu'elles se révèlent positives ou sont impossibles, ou lorsque le conducteur refuse de les subir, à des analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, en vue d'établir s'il conduisait sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

« Les résultats de ces analyses sont transmis au procureur de la République du lieu de l'accident.

« Toute personne qui aura refusé de se soumettre aux analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques prévus par le présent article sera punie des peines prévues au premier alinéa du I de l'article L. 1^{er}.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article. »

Section 6

Dispositions diverses

Article 10

L'article L. 14 du code de la route est ainsi modifié :

I. – Dans le premier alinéa, les mots : « à l'occasion de la conduite d'un véhicule » sont supprimés.

II. – Le 1^o est ainsi rédigé :

« 1^o Infractions prévues par les articles L. 1^{er} à L. 4-1, L. 7, L. 9, L. 9-1 et L. 19 ; ».

Article 11

Les trois premiers alinéas de l'article 36 de la loi n^o 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs sont ainsi modifiés :

a) Au premier alinéa, après les mots : « de transport routier public », sont insérés les mots : « de personnes ou » ;

b) Au deuxième alinéa, après les mots : « dans les conditions prévues par », sont insérés les mots : « le règlement (CEE) n^o 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 ou » ;

c) Au troisième alinéa, les mots : « à l'article 8 » sont remplacés par les mots : « aux articles 7 et 8 », et, après les mots : « de toute entreprise de transport routier public », sont insérés les mots : « de personnes ou ».

Article 12

L'article 3 de l'ordonnance n^o 58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière est ainsi modifié :

I. – Dans le premier alinéa, après les mots : « La falsification des documents, », sont ajoutés les mots : « la fourniture de faux renseignements, l'absence d'installation, ».

II. – Dans le deuxième alinéa, après les mots : « jusqu'à ce qu'il ait été », sont ajoutés les mots : « mis en conformité ou ».

Article 13

L'article L. 9-1 du code de la route est ainsi modifié :

I. – Dans le premier alinéa, après les mots : « soumis à une obligation de vitesse par construction, », sont ajoutés les mots : « de ne pas respecter cette obligation, ».

II. – Dans le deuxième alinéa, après les mots : « jusqu'à ce qu'il ait été », sont ajoutés les mots : « mis en conformité ou ».

Article 14

I. – 1. Dans le cinquième alinéa (4^o) de l'article 221-4 du code pénal, après les mots : « de l'administration pénitentiaire », sont insérés les mots : « , un agent d'un exploitant de réseau de transport public de voyageurs » ;

2. Il est procédé à la même insertion dans les articles 222-3, 222-8, 222-10, 222-12 et 222-13 du même code.

II. – Il est rétabli, dans la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, un article 26 ainsi rédigé :

« Art. 26. – L'outrage adressé à un agent d'un exploitant de réseau de transport public de voyageurs est puni de six mois d'emprisonnement et de 50 000 F d'amende.

« Lorsqu'il est commis en réunion, l'outrage est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 F d'amende. »

Sur l'article 6 :

Considérant que l'article 6 de la loi déferée insère dans le code de la route un article L. 21-2 aux termes duquel :

« Par dérogation aux dispositions de l'article L. 21, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction.

« La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal de police, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte par corps ne sont pas applicables au paiement de l'amende.

« Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 21-1 sont applicables dans les mêmes circonstances » ;

Considérant que les auteurs de la saisine font grief à cet article de méconnaître l'interdiction des peines automatiques et de porter en conséquence atteinte au principe de nécessité des peines posé par l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, ainsi qu'aux principes de personnalité des peines et de responsabilité personnelle issus du code pénal ; qu'ils soutiennent également que cette disposition établirait une présomption de responsabilité contraire au principe de la présomption d'innocence énoncé par l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme ;

Considérant, en premier lieu, qu'aux termes de l'article 9 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen : « Tout homme étant présumé innocent jusqu'à ce qu'il ait été déclaré coupable, s'il est jugé indispensable de l'arrêter, toute rigueur qui ne serait pas nécessaire pour s'assurer de sa personne doit être sévèrement réprimée par la loi » ; qu'il en résulte qu'en principe le législateur ne saurait instituer de présomption de culpabilité en matière répressive ; que, toutefois, à titre exceptionnel, de telles présomptions peuvent être établies, notamment en matière contraventionnelle, dès lors qu'elles ne revêtent pas de caractère irréfragable, qu'est assuré le respect des droits de la défense et que les faits induisent raisonnablement la vraisemblance de l'imputabilité ;

Considérant, en l'espèce, que le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est tenu au paiement d'une somme équivalente au montant de l'amende encourue pour des contraventions au code de la route en raison d'une présomption simple, qui repose sur une vraisemblance raisonnable d'imputabilité des faits incriminés ; que le législateur permet à l'intéressé de renverser la présomption de faute par la preuve de la force majeure ou en apportant tous éléments justificatifs de nature à établir qu'il n'est pas l'auteur de l'infraction ; qu'en outre, le titulaire du certificat d'immatriculation ne peut être déclaré redevable pécuniairement de l'amende que par une décision juridictionnelle prenant en considération les faits de l'espèce et les facultés contributives de la personne intéressée ; que, sous réserve que le titulaire du certificat d'immatriculation puisse utilement faire valoir ses moyens de défense à tout stade de la procédure, est dès lors assuré le respect des droits de la défense ; que, par ailleurs, manque en fait le moyen tiré du caractère automatique de la sanction ;

Considérant, en deuxième lieu, qu'en l'absence d'événement de force majeure tel que le vol de véhicule, le refus du titulaire du certificat d'immatriculation d'admettre sa responsabilité personnelle dans la commission des faits, s'il en est l'auteur, ou, dans le cas contraire, son refus ou son incapacité d'apporter tous éléments justificatifs utiles seraient constitutifs d'une faute personnelle ; que celle-ci s'analyserait, en particulier, en un refus de contribuer à la manifestation de la vérité ou en un défaut de vigilance dans la garde du véhicule ; qu'est ainsi respecté le principe, résultant des articles 8 et 9 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, selon lequel nul n'est punissable que de son propre fait ;

Considérant, en troisième lieu, que, selon les termes mêmes du deuxième alinéa de l'article L. 21-2 du code de la route, les dispositions de l'article en cause n'ont pas pour effet d'engager

la responsabilité pénale du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ; que le paiement de l'amende encourue, dont le montant maximal est celui prévu pour les contraventions correspondantes, ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, n'est pas pris en compte au titre de la récidive et n'entraîne pas de retrait de points affectés au permis de conduire ; qu'au surplus, les règles de la contrainte par corps ne sont pas applicables audit paiement ; que la sanction résultant de l'application de l'article L. 21-2 du code de la route ne saurait donc être considérée comme manifestation disproportionnée par rapport à la faute sanctionnée ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que les griefs soulevés par les auteurs de la saisine à l'encontre de l'article 6 doivent être écartés ;

Sur l'article 7 :

Considérant que l'article 7 de la loi déferée ajoute au titre I^{er} du code de la route un article L. 4-1 aux termes duquel : « Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 25 000 F d'amende tout conducteur d'un véhicule à moteur qui, déjà condamné définitivement pour un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h, commet la même infraction dans le délai d'un an à compter de la date à laquelle cette condamnation est devenue définitive. » ;

Considérant que les députés auteurs de la saisine font grief à cette disposition de méconnaître les principes de nécessité et de proportionnalité des peines énoncés par l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen ; qu'ils soutiennent à cette fin que « le législateur, en créant un nouveau délit gravement sanctionné, a commis une erreur manifeste d'appréciation au regard du dispositif répressif existant » ; qu'ils font valoir à cet égard que les dispositions pénales actuellement en vigueur prévoient que le dépassement d'au moins 50 km/h de la vitesse maximale autorisée constitue une contravention de la 5^e classe, le retrait de points affectés au permis de conduire pouvant au surplus être encouru ; qu'en outre, certains comportements que le législateur souhaite voir sanctionnés entreraient d'ores et déjà dans le champ de l'article 223-1 du code pénal relatif au délit de mise en danger d'autrui ;

Considérant qu'il revient au législateur, compte tenu des objectifs qu'il s'assigne, de fixer, dans le respect des principes constitutionnels, les règles concernant la détermination des crimes et délits, ainsi que des peines qui leur sont applicables ;

Considérant, en premier lieu, qu'aux termes de l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen : « la loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires... » ; qu'en conséquence, il appartient au Conseil constitutionnel de vérifier qu'eu égard à la qualification des faits en cause, la détermination des sanctions dont sont assorties les infractions correspondantes n'est pas entachée d'erreur manifeste d'appréciation ;

Considérant que les éléments constitutifs du délit institué par l'article L. 4-1 nouveau du code de la route sont distincts de ceux du délit de mise en danger d'autrui institué par l'article 223-1 du code pénal qui est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 F d'amende ; qu'en l'état de la législation, le dépassement d'au moins 50 km/h de la vitesse maximale autorisée ne constitue qu'une contravention de la 5^e classe pour laquelle la récidive n'est pas prévue ; qu'en prévoyant la récidive de cette contravention, pour répondre aux exigences de la lutte contre l'insécurité routière, et en la réprimant par une peine délictuelle de trois mois d'emprisonnement et de 25 000 F d'amende, le législateur a fixé une peine maximale inférieure au quantum de la peine pouvant être prononcée si le comportement délictueux répond aux conditions de l'article 223-1 du code pénal, prenant ainsi en considération le degré de gravité propre aux différents faits incriminés ; qu'enfin, si un même comportement est susceptible de faire l'objet de qualifications distinctes au titre tant de l'article 223-1 du code pénal que de l'article L. 4-1 du code de la route, la peine prononcée ne pourra excéder le maximum prévu pour le délit de mise en danger d'autrui ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les peines prévues par l'article L. 4-1 du code de la route ne sont pas entachées de disproportion manifeste ; qu'en l'absence d'une telle disproportion, il n'appartient pas au Conseil constitutionnel de substituer sa propre appréciation à celle du législateur ;

Considérant, en deuxième lieu, qu'il résulte de l'article 9 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, s'agissant

XII. – Le IV de l'article L. 223-5 du même code est complété par les 4° à 6° ainsi rédigés :

« 4° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

« 5° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

« 6° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. »

XIII. – Le II de l'article L. 224-16 du même code est complété par les 4° à 6° ainsi rédigés :

« 4° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

« 5° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

« 6° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. »

XIV. – L'article L. 231-2 du même code est complété par les 4° à 6° ainsi rédigés :

« 4° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

« 5° L'obligation d'accomplir, à leurs frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

« 6° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. »

XV. – Le I de l'article L. 234-2 et le II de l'article L. 234-8 du même code sont complétés par un 5° et un 6° ainsi rédigés :

« 5° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

« 6° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière. »

XVI. – Le II de l'article L. 235-1 du même code est complété par un 5° et un 6° ainsi rédigés :

« 5° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

« 6° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière. »

XVII. – Le II de l'article L. 235-3 du même code est complété par un 5° et un 6° ainsi rédigés :

« 5° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

« 6° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière. »

XVIII. – Le deuxième alinéa de l'article L. 413-1 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il encourt également la peine d'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, pour une durée de cinq ans au plus, la peine d'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ainsi que la peine de confiscation du véhicule dont il s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. »

XIX. – L'article L. 224-15 du même code est abrogé.

Article 7

Après le quatrième alinéa (3°) du I de l'article 23 de la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure, il est inséré un 3° bis ainsi rédigé :

« 3° bis Lorsqu'elle est prononcée à titre de peine complémentaire, l'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé ; ».

Section 3

Dispositions relatives à la procédure de l'amende forfaitaire

Article 8

I. – Au premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de la route, après les mots : « des véhicules », sont insérés les mots : « ou sur l'acquittement des péages ».

II. – Au premier alinéa de l'article L. 121-3 du même code, après les mots : « sur les vitesses maximales autorisées », sont insérés les mots : « , sur le respect des distances de sécurité entre les véhicules, sur l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules ».

III. – Après la première phrase du premier alinéa de l'article 529-2 du code de procédure pénale, il est inséré une phrase ainsi rédigée :

« Dans les cas prévus par l'article 529-10, cette requête doit être accompagnée de l'un des documents exigés par cet article. »

IV. – A l'article 529-8 du même code, les mots : « cet avis » sont remplacés par les mots : « l'avis de contravention ».

V. – Après l'article 529-9 du même code, sont insérés deux articles 529-10 et 529-11 ainsi rédigés :

« Art. 529-10. – Lorsque l'avis d'amende forfaitaire concernant une des contraventions mentionnées à l'article L. 121-3 du code de la route a été adressé au titulaire du certificat d'immatriculation ou aux personnes visées aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 121-2 de ce code, la requête en exonération prévue par l'article 529-2 ou la réclamation prévue par l'article 530 n'est recevable que si elle est adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et si elle est accompagnée :

« 1° Soit de l'un des documents suivants :

« a) Le récépissé du dépôt de plainte pour vol ou destruction du véhicule, ou une copie de la déclaration de destruction de véhicule établie conformément aux dispositions du code de la route ;

« b) Une lettre signée de l'auteur de la requête ou de la réclamation précisant l'identité, l'adresse, ainsi que la référence du permis de conduire de la personne qui était présumée conduire le véhicule lorsque la contravention a été constatée ;

« 2° Soit d'un document démontrant qu'il a été acquitté une consignation préalable d'un montant égal à celui de l'amende forfaitaire dans le cas prévu par le premier alinéa de l'article 529-2, ou à celui de l'amende forfaitaire majorée dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article 530 ; cette consignation n'est pas assimilable au paiement de l'amende forfaitaire et ne donne pas lieu au retrait des points du permis de conduire prévu par le quatrième alinéa de l'article L. 223-1 du code de la route.

« L'officier du ministère public vérifie si les conditions de recevabilité de la requête ou de la réclamation prévues par le présent article sont remplies.

« Art. 529-11. – L'avis de contravention prévu par les articles 529-1 et 529-8 peut être envoyé à la suite de la constatation d'une contravention au code de la route réalisée grâce à un appareil homologué de contrôle automatique. En cas de réclamation portée devant le tribunal de police, le procès-verbal ou le rapport de l'officier ou de l'agent de police judiciaire faisant état du résultat de ce contrôle est alors dressé. »

VI. – L'article 530 du même code est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

**Chemin :**

Code de la route

- ▶ Partie législative
- ▶ Livre 1er : Dispositions générales
- ▶ Titre 2 : Responsabilité

Chapitre 1er : Responsabilité pénale.

Article L121-1

Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule.

Toutefois, lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé, le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes de police prononcées en vertu du présent code sera, en totalité ou en partie, à la charge du commettant si celui-ci a été cité à l'audience.

Article L121-2

Modifié par LOI n°2011-1862 du 13 décembre 2011 - art. 31

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 121-1, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est responsable pécuniairement des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules ou sur l'acquiescement des péages pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un événement de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction.

Dans le cas où le véhicule était loué à un tiers, cette responsabilité pèse, avec les mêmes réserves, sur le locataire.

Dans le cas où le véhicule a été cédé, cette responsabilité pèse, avec les mêmes réserves, sur l'acquéreur du véhicule.

Lorsque le certificat d'immatriculation du véhicule est établi au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa incombe, sous les mêmes réserves, au représentant légal de cette personne morale.

Article L121-3

Modifié par LOI n°2011-1862 du 13 décembre 2011 - art. 31

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 121-1, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées, sur le respect des distances de sécurité entre les véhicules, sur l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction.

La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal de police ou la juridiction de proximité, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte judiciaire ne sont pas applicables au paiement de l'amende.

Lorsque le certificat d'immatriculation du véhicule est établi au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa incombe, sous les réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2, au représentant légal de cette personne morale.

Lorsque le véhicule était loué à un tiers, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa incombe au locataire, sous les réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2.

Dans le cas où le véhicule a été cédé, la responsabilité pécuniaire prévue au premier alinéa du présent article incombe, sous les réserves prévues au premier alinéa de l'article L. 121-2, à l'acquéreur du véhicule.

Article L121-4

Modifié par Ordonnance n°2010-420 du 27 avril 2010 - art. 116

Annexe – Avis de contravention pour stationnement irrégulier – Art L. 121-2 Code de la route



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Numéro de l'avis de contravention
[REDACTED]

AVIS DE CONTRAVENTION

Date de l'avis de contravention
13/08/2014

Madame, Monsieur,

Le véhicule dont le certificat d'immatriculation est établi à votre nom a fait l'objet d'un contrôle ayant permis de constater l'infraction figurant ci-dessous.



99214 4124 2062
1/2 1 9
554
AC0010100006060135658

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

DESCRIPTION DE L'INFRACTION	Identification du véhicule
<p>STATIONNEMENT IRREGULIER EN ZONE DE STATIONNEMENT PAYANT : ABSENCE DE TICKET HORODATEUR VALABLE. - Prévus par Art. R. 417-6 du C. de la route. Art. L. 2213-2 2°, art. L. 2213-6 du CGCT. - Réprimée par Art. R. 417-6 du C. de la route.</p> <p>Date / heure : le 07/08/2014 à 14h43 Lieu : 164 AVENUE DE CHOISY . PARIS (13) - 75</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Immatriculation : [REDACTED] . Pays : FRANCE . Marque : [REDACTED] <p>Agent verbalisateur</p> <ul style="list-style-type: none"> . Agent verbalisateur N° : 00000405 . Code Service : [REDACTED]
<p>Effet(s) sur le permis de conduire</p> <p>Cette infraction n'entraîne pas de retrait de point(s) sur le permis de conduire.</p>	<p><i>Pour toute information complémentaire, appelez le 0811 871 871 (prix d'une communication locale), ou consultez le site Internet www.antai.fr</i></p>

VOUS RECONNAISSEZ L'INFRACTION	VOUS CONTESTEZ AVOIR COMMIS L'INFRACTION									
<p>Vous devez payer l'amende en utilisant un des modes de paiement décrits dans le document « Notice de paiement ».</p> <p>Le paiement de l'amende entraîne la reconnaissance de l'infraction et met fin à l'action publique (articles 529 du Code de procédure pénale.)</p>	<p>Vous n'effectuez pas de paiement. Utilisez le formulaire de requête en exonération joint et adressez-le, accompagné de l'original de cet avis de contravention et des pièces indiquées, à : L'officier du ministère public près le Tribunal de Police de Paris CS 39000 35094 RENNES CEDEX 9 Le site www.antai.fr vous permet aussi de remplir le formulaire de requête en exonération.</p>									
<p>Montant de l'amende :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 30%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">AMENDE FORFAITAIRE</td> <td>Si vous payez dans les 45 jours à compter du 13/08/2014 : ou 60 jours en cas de paiement par timbre amende dématérialisé ou par carte bancaire (sur internet, par serveur vocal ou auprès des centres des finances publiques).</td> <td style="text-align: center;">17 €</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">AMENDE MAJOREE</td> <td>Si vous ne payez pas ou ne contestez pas dans les 45 jours à compter du 13/08/2014 : Dans ce cas, vous recevrez alors un " Avis d'amende forfaitaire majorée " - art. 529-2 du Code de procédure pénale.</td> <td style="text-align: center;">33 €</td> </tr> </tbody> </table>				AMENDE FORFAITAIRE	Si vous payez dans les 45 jours à compter du 13/08/2014 : ou 60 jours en cas de paiement par timbre amende dématérialisé ou par carte bancaire (sur internet, par serveur vocal ou auprès des centres des finances publiques).	17 €	AMENDE MAJOREE	Si vous ne payez pas ou ne contestez pas dans les 45 jours à compter du 13/08/2014 : Dans ce cas, vous recevrez alors un " Avis d'amende forfaitaire majorée " - art. 529-2 du Code de procédure pénale.	33 €	<p style="text-align: center;">INFORMATION</p> <p>Le traitement automatisé des données à caractère personnel Les informations contenues dans cet avis font l'objet d'un traitement automatisé de données à caractère personnel régi par l'arrêté du 13 octobre 2004, modifié. Conformément aux dispositions de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978, modifiée, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification. Ce droit s'exerce, par courrier séparé, auprès de : Administrateur du centre national de traitement TSA 74000 - 35094 RENNES CEDEX 9</p>
AMENDE FORFAITAIRE	Si vous payez dans les 45 jours à compter du 13/08/2014 : ou 60 jours en cas de paiement par timbre amende dématérialisé ou par carte bancaire (sur internet, par serveur vocal ou auprès des centres des finances publiques).	17 €								
AMENDE MAJOREE	Si vous ne payez pas ou ne contestez pas dans les 45 jours à compter du 13/08/2014 : Dans ce cas, vous recevrez alors un " Avis d'amende forfaitaire majorée " - art. 529-2 du Code de procédure pénale.	33 €								

Annexe – Formulaire requête en exonération pour stationnement irrégulier – L. 121-2



REQUETE EN EXONERATION

Le site www.antai.fr vous permet aussi de remplir ce formulaire.

SI VOUS CONTESTEZ AVOIR COMMIS L'INFRACTION

- **N'effectuez pas de paiement.**
Dans les 45 jours à compter de la date de l'avis figurant au recto, en haut à droite :
- **Complétez les cadres ci-contre et ci-dessous (cas n° 1, n° 2 ou n° 3 selon votre situation) en renseignant obligatoirement les mentions précédées d'un astérisque (*).**
- **Adressez impérativement cet original accompagné des pièces demandées à l'adresse indiquée au recto (rubrique « vous contestez avoir commis l'infraction »).**

Si votre contestation est recevable :
L'officier du ministère public décidera :

- soit de vous poursuivre devant la juridiction de proximité,
- soit de classer sans suite la contravention.

Vous en serez alors informé par courrier.

Je soussigné(e) :

*NOM _____

*Prénom _____ *Sexe (M/F) M F

*Date de naissance _____ *à _____

*Adresse _____

*Code postal _____

*Ville _____

Permis de conduire n° _____

Délivré le _____

Titulaire du certificat d'immatriculation ou conducteur du véhicule immatriculé _____

déclare (cochez la case correspondante cas 1, 2 ou 3 ci-dessous et renseignez les mentions obligatoires).

CAS N°1 : vol ou destruction ou usurpation ou cession ou vente

Mon véhicule a été volé détruit avant que l'infraction ne soit constatée.

Je joins le récépissé de dépôt de plainte pour vol ou la copie du récépissé de prise en charge pour destruction du véhicule, établi conformément aux dispositions de l'article R.322-9 du Code de la route.

Ce n'était pas mon véhicule.

Je joins à ma requête tout justificatif utile et, le cas échéant, un récépissé de mon dépôt de plainte. Je suis informé(e) qu'en cas d'usurpation de plaques, je dois demander gratuitement mon changement d'immatriculation à la préfecture du département de mon choix et je fournis une preuve du changement de plaques.

CAS N°2 : prêt ou location

Mon véhicule a été cédé (ou vendu) à la personne ci-dessous avant que l'infraction ne soit constatée.

Je joins les copies de la déclaration de cession du véhicule et de son accusé d'enregistrement dans le système d'immatriculation des véhicules.

Completez ci-dessous

J'avais prêté (ou loué) mon véhicule à la personne ci-dessous, qui le conduisait ou était susceptible de le conduire lorsque l'infraction a été constatée.

Completez ci-dessous

*Nom de naissance ou Raison sociale _____

*Prénom _____

Epouse _____

*Date de naissance (jour / mois / année) _____ Lieu _____

*Adresse N° _____ Voie _____

Complément d'adresse _____

*Code postal _____ *Ville _____

Pays _____

*Titulaire du permis de conduire N° _____ *(joindre une photocopie du permis de conduire si possible)*

Délivré le (jour / mois / année) _____ par _____

Je suis averti(e) que toute déclaration inexacte ou erronée est punie de 1500 € d'amende (article R.49-19 du code de procédure pénale), sans préjudice de l'application éventuelle des articles 226-10 ou 441-1 du code pénal réprimant la dénonciation calomnieuse (5 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende) ou le faux (3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende).

Société

CAS N°3 : autre motif ou absence des justificatifs demandés dans le cas 1

J'expose sur papier libre les raisons de ma contestation ou de l'absence des renseignements ou des documents demandés.

Je rappelle sur mon courrier le numéro de l'avis de contravention figurant au recto, en haut à gauche.

A.....

Le.....

*Signature




FSM-T 61-554



Numéro de l'avis
de contravention

AVIS DE CONTRAVENTION

Date de l'avis de
contravention

13/08/2014

Madame, Monsieur,

Le véhicule dont le certificat d'immatriculation est établi à votre nom a fait l'objet d'un contrôle ayant permis de constater l'infraction figurant ci-dessous.



1/3 1 162
554
REC0620200009377037199



DESCRIPTION DE L'INFRACTION

EXCES DE VITESSE INFÉRIEUR A 20 KM/H PAR CONDUCTEUR DE VÉHICULE A MOTEUR - VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE SUPÉRIEURE A 50 KM/H

- Prévues par Art. R. 413-14 §1 du C. de la route.
- Réprimées par Art. R. 413-14 §1 al. 2 du C. de la route.

Votre véhicule a été contrôlé à : 76 km/h
- Pour une vitesse limite autorisée de : 70 km/h
- La vitesse retenue est de : 71 km/h

Date / heure : le 10/08/2014 à 11h56
Porte d'Aubervilliers - BP extérieur (19ième)
. PK/PR : 024.180
. Direction : Porte de la Villette vers la Porte de la Chapelle
. PARIS - 75019

Effet(s) sur le permis de conduire

- Cette infraction entraîne un retrait de 1 point(s) du permis de conduire.

Identification du véhicule

- . Immatriculation : [REDACTED]
- . Pays : FRANCE
- . Marque : [REDACTED]

Appareil de contrôle

- . Appareil de contrôle homologué : 210C - MESTA - 00825
- . Date de dernière vérification : 19/11/2013

Agent verbalisateur

- . Agent verbalisateur N° : [REDACTED]
- . Code Service : [REDACTED]

Pour toute information complémentaire, appelez le **0811 10 20 30** (prix d'une communication locale), ou consultez le site Internet **www.antai.fr**

VOUS RECONNAISSEZ L'INFRACTION

Vous devez payer l'amende en utilisant un des modes de paiement décrits dans le document « Notice de paiement ».

Le paiement de l'amende entraîne la reconnaissance de l'infraction, le retrait éventuel de point(s) correspondant et met fin à l'action publique (articles 529 du Code de procédure pénale et L223-1 du Code de la route.)

Montant de l'amende :

AMENDE	Si vous payez dans les 15 jours, à compter du 13/08/2014 : ou 30 jours en cas de paiement par timbre amende dématérialisé ou par carte bancaire (sur internet, par serveur vocal ou auprès des centres des finances publiques).	45 €
AMENDE MINOREE		
AMENDE FORFAITAIRE	Si vous payez dans la période de 16 à 45 jours à compter du 13/08/2014 : ou 60 jours en cas de paiement par timbre amende dématérialisé ou par carte bancaire (sur internet, par serveur vocal ou auprès des centres des finances publiques).	68 €
AMENDE MAJOREE		
AMENDE MAJOREE	Si vous ne payez pas ou ne contestez pas dans les 45 jours à compter du 13/08/2014 : Dans ce cas, vous recevrez alors un "Avis d'amende forfaitaire majorée" - art. 529-2 du Code de procédure pénale.	180 €
AMENDE MAJOREE		

VOUS CONTESTEZ AVOIR COMMIS L'INFRACTION

1. Si votre véhicule a été vendu ou cédé ou volé ou détruit ou vos plaques d'immatriculation ont été usurpées,
2. ou si un autre conducteur utilisait votre véhicule au moment de l'infraction :
Dans ces deux cas, vous n'effectuez ni paiement ni consignation.
3. Pour tout autre motif, vous devez verser une consignation d'un montant égal à celui de l'amende forfaitaire.

Dans tous les cas, complétez le formulaire joint et adressez votre requête par lettre recommandée avec demande d'avis de réception à :

L'officier du ministère public
Contrôle Automatisé
CS 41101
35911 RENNES CEDEX 9



T5.V13.00

Informations relatives au retrait de point

1. Le paiement de l'amende forfaitaire entraîne la reconnaissance de la réalité de l'infraction et par là même, réduction du nombre de point(s) de votre permis de conduire.
2. Vous encourez un retrait de point(s) correspondant à l'infraction constatée ; le retrait de point(s) sera effectif dès que la réalité de l'infraction aura été établie par le paiement de l'amende forfaitaire ou l'émission du titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée, par l'exécution d'une composition pénale ou par une condamnation définitive. Selon l'article L. 223-2 du code de la route :
 - pour les délits, le retrait de points est égal à la moitié du nombre maximal de points ;
 - pour les contraventions, le retrait de points est, au plus, égal à la moitié du nombre maximal de points ;
 - dans le cas où plusieurs infractions entraînant retrait de points sont commises simultanément, les retraits de points se cumulent dans la limite des deux tiers du nombre maximal de points.
3. Les retraits et reconstitutions de point(s) du permis de conduire font l'objet d'un traitement automatisé dénommé « Système national des permis de conduire » (SNPC).
4. Si la mention « le permis de conduire doit être échangé » apparaît au recto de cet avis, vous êtes dans l'obligation d'effectuer, auprès du service préfectoral de votre domicile, l'échange de votre permis de conduire délivré par un Etat de l'Union européenne ou de l'Espace Economique Européen.
5. Vous pouvez exercer, auprès du service préfectoral de votre domicile, un droit d'accès aux informations concernant votre permis de conduire.
6. En cas de contestation, vous devez conserver une copie du présent avis de contravention, dont la production pourra vous être demandée.

Dans le cas des infractions relevées par des appareils de contrôle automatique, seul le premier des titulaires nommés sur le certificat d'immatriculation du véhicule en infraction fera automatiquement l'objet d'un retrait de point(s) ou du permis de conduire. Si, au moment de cette infraction, le titulaire ou le premier des titulaires n'était pas le conducteur du véhicule, vous êtes invité(e) à renvoyer le formulaire de requête en exonération joint, en fournissant dans le cadre n° 2 tous les renseignements précédés d'un astérisque (*).

Barème des retraits de points

Les informations relatives au nombre de points susceptibles d'être retirés en fonction de l'infraction sont disponibles sur le site www.antai.fr.

Éléments concernant la vitesse (relevée par un dispositif de contrôle automatique ou non)

Vitesse retenue

Vitesse mesurée moins la marge (mesure la plus favorable au conducteur).

Marge technique

5 km/h jusqu'à 100 km/h, 5 % de la vitesse mesurée au-delà (arrêté du 4 juin 2009 relatif aux cinémomètres de contrôle routier), pour un dispositif fixe.

10 km/h jusqu'à 100 km/h, 10 % de la vitesse mesurée au-delà (arrêté du 4 juin 2009 relatif aux cinémomètres de contrôle routier), pour un dispositif en mouvement.

Exemples pour un dispositif fixe:

- pour une vitesse mesurée de 95 km/h, la vitesse retenue est de 90 km/h (95 km/h - 5 km/h) ;

- pour une vitesse mesurée de 140 km/h, la vitesse retenue est de 133 km/h (140 km/h - 7 km/h).

Exemples pour un dispositif en mouvement :

- pour une vitesse mesurée de 100 km/h, la vitesse retenue est de 90 km/h (100 km/h - 10 km/h) ;

- pour une vitesse mesurée de 140 km/h, la vitesse retenue est de 126 km/h (140 km/h - 14 km/h).

Le traitement automatisé des données à caractère personnel

Vous pouvez exercer un droit d'accès et de rectification lorsque les renseignements vous concernant font l'objet d'un traitement automatisé (art. 39 et 40 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978).

Ce droit s'exerce, par courrier, séparé, auprès de :

Administrateur du centre national de traitement
TSA 74000
35094 RENNES CEDEX 9

Contestation auprès de l'officier du ministère public

Les courriers de contestation sont reçus à une adresse unique à Rennes avant distribution à chaque officier du ministère public compétent.

Droit d'accès au cliché pris par les appareils de contrôle automatique (« radars automatiques » ou « dispositifs feux-rouges »)

Le droit d'accès au cliché, pris par les appareils de contrôle automatique sans interception, s'exerce sur demande écrite par courrier simple, suffisamment affranchi, adressé au :

Centre Automatisé de Constatation des Infractions
Routières - Service Photographies
CS 72202
35094 RENNES CEDEX 9

Vous devez impérativement joindre à ce courrier :

- une photocopie lisible d'une pièce d'identité avec photographie ;
- une photocopie lisible de l'avis de contravention ;
- une photocopie lisible du certificat d'immatriculation (carte grise) du véhicule concerné.

ATTENTION : la demande de cliché n'interrompt pas les délais de paiement ou de contestation.



Numéro de l'avis de contravention

FORMULAIRE DE REQUETE EN EXONERATION

(art. 529-10 et R49-14 du Code de procédure pénale)

Formulaire à adresser sous 45 jours à :

L'officier du ministère public - Contrôle Automatisé

CS 41101

35911 RENNES CEDEX 9

Formulaire à utiliser en cas de contestation en se reportant aux modalités pratiques figurant au verso et en renseignant obligatoirement les mentions indiquées (*). Dans les cas 1 et 2, n'effectuer ni paiement, ni consignation.

Je soussigné(e) : *NOM : _____ *Prénom : _____

*Sexe (M/F) : M F *Date de naissance : _____ *à : _____

*Adresse : _____

*Code postal : _____ *Ville : _____

Permis de conduire n° : _____ Délivré le : _____

Titulaire du certificat d'immatriculation ou conducteur du véhicule immatriculé _____

déclare (cochez la case correspondante cas 1, 2 ou 3 ci-dessous et renseignez les mentions obligatoires).

<input type="checkbox"/> CAS N°1 : vol ou destruction ou usurpation ou cession ou vente (justificatifs à joindre : voir au verso)	<input type="checkbox"/> CAS N°2 : prêt ou location
<input type="checkbox"/> Mon véhicule a été volé <input type="checkbox"/> détruit <input type="checkbox"/> Ce n'était pas mon véhicule. avant que l'infraction ne soit constatée.	<input type="checkbox"/> Mon véhicule a été cédé (ou vendu) à la personne ci-dessous avant que l'infraction ne soit constatée. <input type="checkbox"/> J'avais prêté (ou loué) mon véhicule à la personne ci-dessous qui le conduisait ou était susceptible de le conduire lorsque l'infraction a été constatée.

*Nom de naissance ou Raison sociale _____ Société

*Prénom _____

Epouse _____ *Sexe M F

*Date de naissance (jour/mois/année) _____ Lieu _____

*Adresse N° _____ Voie _____

Complément d'adresse _____

*Code postal _____ *Ville _____

Pays _____

*Titulaire du permis de conduire N° _____ (joindre une photocopie du permis de conduire si possible)

Délivré le (jour/mois/année) _____ par _____

Je suis averti(e) que toute déclaration inexacte ou erronée est punie de 1500 € d'amende (article R.49-19 du code de procédure pénale), sans préjudice de l'application éventuelle des articles 226-10 ou 441-1 du code pénal réprimant la dénonciation calomnieuse (3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende) ou le faux (3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende).

CAS N°3 : autre motif (ou absence des justificatifs demandés dans le cas 1)

J'adresse ce formulaire accompagné de l'exposé sur papier libre des raisons de ma contestation, en lettre recommandée avec avis de réception, à l'officier du ministère public dont l'adresse figure en haut de ce document.

Je m'acquitte obligatoirement d'une consignation préalable de 68 euros, égale au montant de l'amende forfaitaire (carte ci-dessous). Cette consignation n'est toutefois pas assimilée au paiement de l'amende forfaitaire et n'entraîne pas de retrait de point(s) sur mon permis de conduire.

A.....
Le.....
*Signature

CARTE DE CONSIGNATION

Date de l'avis : 13/08/2014

Si vous payez par timbre amende, collez ci-dessous la partie à envoyer du timbre amende.

N° de Télépaiement

Clé 61



Afin d'éviter toute erreur, si vous payez par timbre amende, veuillez ne pas effectuer d'autres règlements par chèque dans le même courrier

CENTRE D'ENCAISSEMENT
TSA 69089
35908 RENNES CEDEX 9

NE RIEN INSCRIRE SOUS CE TRAIT - NE PAS PLIER

Carte de consignation à détacher et à utiliser dans le cas n° 3 uniquement

TS.V13.00.15.01

FSM-1 (3-324

Les principes du contrôle automatisé et de l'amende ont été mis en place **pour dissuader les conducteurs de mettre en danger leur vie et celle des autres.**

Chaque jour, 11 personnes se tuent sur les routes de France, 81 sont hospitalisées et 11 garderont des séquelles majeures de leur accident.

Une infraction sanctionnée par une perte de point(s) doit être considérée comme une alerte. Elle a pour fonction de rappeler au conducteur qu'un manquement à la règle, même par inattention, peut avoir des conséquences graves.

En changeant notre manière de conduire, en respectant mieux le Code de la route, en adoptant une conduite vigilante et apaisée, **nous pouvons éviter les drames de la route.**

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Source des données chiffres : Bilan de l'accidentologie 2011 - ONSR

FCR-100-CC4



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 69/14

Luxembourg, le 6 mai 2014

Arrêt dans l'affaire C-43/12
Commission / Parlement et Conseil

La Cour annule la directive sur l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Les effets de la directive sont cependant maintenus pendant un délai maximal d'un an

Le 19 mars 2008, la Commission a présenté au Parlement et au Conseil une proposition de directive visant, en substance, à faciliter l'échange d'informations concernant certaines infractions routières ainsi que l'exécution transfrontalière des sanctions liées à celles-ci. Cette proposition était basée sur la compétence de l'Union en matière de **sécurité des transports**¹. Le 25 octobre 2011, le Parlement et le Conseil ont adopté la directive 2011/82², en retenant toutefois comme base juridique la compétence de l'Union dans le domaine de la **coopération policière**³. Estimant que la directive avait été adoptée sur une base juridique erronée, la Commission a introduit un recours en annulation devant la Cour de justice.

La directive établit, entre les États membres, une procédure d'échange d'informations relative à huit infractions routières (excès de vitesse, non-port de la ceinture de sécurité, franchissement d'un feu rouge, conduite en état d'ébriété, conduite sous l'influence de drogues, non-port du casque, circulation sur une voie interdite et usage illicite d'un téléphone portable pendant la conduite). Les États membres peuvent ainsi accéder, dans d'autres États membres, aux données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules de manière à déterminer la personne responsable de l'infraction.

Dans son arrêt de ce jour, la Cour rappelle qu'il convient d'examiner la finalité ainsi que le contenu de la directive afin de déterminer si celle-ci a pu valablement être adoptée sur le fondement de la coopération policière. S'agissant de la **finalité** de la directive, la Cour conclut que l'objectif principal ou prépondérant de la directive est l'amélioration de la sécurité routière : en effet, s'il est vrai que la directive met en place un système d'échange transfrontalier d'informations relatives à des infractions en matière de sécurité routière, il n'en demeure pas moins que ce système est instauré précisément afin que l'Union puisse poursuivre l'objectif d'amélioration de la sécurité routière. S'agissant du **contenu** de la directive, la Cour déclare que le système d'échange d'informations entre les autorités compétentes des États membres constitue l'instrument au moyen duquel celle-ci poursuit l'objectif d'amélioration de la sécurité routière. En effet, des mesures visant à améliorer la sécurité routière relèvent de la politique des transports. La Cour en conclut que, tant par sa finalité que par son contenu, la directive constitue une mesure permettant d'améliorer la sécurité des transports et qu'elle aurait donc dû être adoptée sur ce fondement.

La Cour précise en outre que la directive ne se rattache pas directement aux objectifs de la coopération policière, dans la mesure où ceux-ci visent le développement d'une politique commune en matière d'asile, d'immigration et de contrôle des frontières extérieures, d'une part, ainsi que la prévention de la criminalité, du racisme et de la xénophobie, d'autre part.

Ayant ainsi décidé d'annuler la directive pour ces motifs, la Cour examine les effets de cette annulation dans le temps, comme souhaité par la Commission. À cet égard, la Cour déclare que,

¹ Article 71, paragraphe 1, sous c), CE, devenu article 91, paragraphe 1, sous c), TFUE.

² Directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil, du 25 octobre 2011, facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 288, p. 1).

³ Article 87, paragraphe 2, TFUE.

www.curia.europa.eu

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	7
PARTIE 1 : LE SYSTÈME D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES ET LE DOCUMENT INHÉRENT À CE SYSTÈME : LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	18
TITRE 1 - ÉTUDE DÉTAILLÉE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	19
CHAPITRE 1 - NOTION ET NATURE JURIDIQUE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	19
Section 1 - Définition et fonctionnalité du certificat d'immatriculation	19
Section 2 - La nature juridique du certificat d'immatriculation	20
I. Le certificat d'immatriculation : Un titre de police.....	20
II. Distinction entre titre de police et titre de propriété.....	21
CHAPITRE 2 - L'ÉVOLUTION DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION DANS LE TEMPS.....	23
CHAPITRE 3 – NOMENCLATURE DES CHAMPS DU CERTIFICAT D'IMMATRICULTION ACTUEL..	29
CHAPITRE 4 – CONDITION DE DÉLIVRANCE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION.....	33
TITRE 2 - ÉTUDE DU SYSTÈME D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES	35
CHAPITRE 1 - RÉTROSPECTIVE SUR L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES EN FRANCE.....	35
Section 1 - Prémisses de la réglementation sur la circulation.....	35
Section 2 - L'histoire des plaques minéralogiques.....	38
Section 3 - Les prémisses des mesures de police administrative	44
CHAPITRE 2 – LE SYSTÈME D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES DÉTAILLÉ.....	46
Section 1 - Contexte du SIV	46
Section 2 - Les apports du SIV	47
CHAPITRE 3 - COMPARAISON DU SYSTÈME D'IMMATRICULATION FRANÇAIS AUX AUTRES SYSTÈMES EUROPÉENS	49
Section 1 - Le système d'immatriculation liée à la personne.....	49
I. Le cas de la Belgique	49
II. Le cas de la Suisse.....	50
Section 2 - Le système d'immatriculation liée au véhicule : Exemple de l'Italie, de la Grande Bretagne et des Pays-Bas.....	52
I. Cas de l'Italie.....	52
II. Cas de la Grande Bretagne	52
III. Cas des Pays-Bas et la loi Mulder.....	53
PARTIE 2 : L'INSTAURATION DE LA PRÉSOMPTION DE RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	54
TITRE 1 – PRÉMISSSE DE LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION : LA LOI GAYSSOT	55
CHAPITRE 1 - EXISTENCE ET APPORTS DE LA LOI GAYSSOT EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE	55
Section 1 - La loi Gayssot : simple extension de la loi de 1972 ou véritable nouveauté législative ?	55
Section 2 - Étude attentive des projets de rédaction de la loi Gayssot – évolution de la rédaction du texte.....	56
CHAPITRE 2 - L'ANOMALIE DU TEXTE DU CODE DE LA ROUTE.....	62
Section 1 - Une anomalie liée à l'évolution de la rédaction de la loi Gayssot.....	62
Section 2 - Comparaison des deux articles du Code de la route établissant une responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation	63

CHAPITRE 3 - UNE IMPOSTURE JURIDIQUE : LA CONFUSION ENTRE LE PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE ET LE TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION.....	70
Section 1 - L'imposture juridique française basée sur la théorie du « propriétaire payeur ».....	70
Section 2 - L'amalgame entre les notions de propriétaire et de titulaire : L'interprétation erronée du concept de « propriétaire payeur ».....	73
TITRE 2 - LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	76
CHAPITRE 1 - INSTAURATION DE LA RESPONSABILITÉ DITE PÉCUNIAIRE À LA CHARGE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	77
Section 1 - Notions de responsabilité et de la présomption de responsabilité.....	77
I. Notion de responsabilité « pécuniaire »	77
II. Notion de présomption	79
Section 2 - Le principe de la responsabilité personnelle.....	81
I. La condition d'un fait personnel	81
A. Fondement du principe	81
B. Le cas particulier de la responsabilité du dirigeant.....	82
II. La condition de culpabilité.....	84
Section 3 - Dérogations au principe de la responsabilité personnelle.....	85
I. Présomption de responsabilité pour les infractions au stationnement	85
II. Présomption de responsabilité pour les infractions constatées au vol.....	86
Section 4 - Les causes d'exonération de la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation.....	88
I. Liste des causes exonératoires de responsabilité.....	88
II. L'incitation renforcée à la dénonciation.....	91
Section 5 - La situation de titulaire du certificat d'immatriculation.....	93
I. Les personnes titulaires.....	93
a) Personne morale.....	93
b) Personne physique.....	93
c) Tiers.....	94
d) La cotitularité.....	94
II. Une faille juridique évidente	97
CHAPITRE 2 - LA REMISE EN CAUSE DES PRINCIPES DE VALEUR CONSTITUTIONNELLE	99
Section 1 - L'atteinte flagrante à la présomption d'innocence	99
Section 2 - L'exception au principe de la personnalité des peines	100
Section 3 - L'exception au principe de nécessité et proportionnalité des peines.....	102
CHAPITRE 3 - TENTATIVE DE JUSTIFICATION DE LA PRÉSOMPTION DE RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE.....	104
Section 1 - Position du Conseil Constitutionnel et des juridictions judiciaires.....	104
I. La décision du 16 juin 1999	104
II. La confirmation des juridictions judiciaires.....	107
Section 2 - Un motif impérieux de sécurité routière	108
I. Une répression toujours plus renforcée	108
II. L'effectivité de la répression	110
CHAPITRE 4 - APPORT DE LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION AU SYSTÈME CONTROLE SANCTION AUTOMATIQUE	114
CHAPITRE 5 - LES PROBLÈMES DÉCOULANT DE LA PRÉSOMPTION DE RESPONSABILITÉ DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	116
CHAPITRE 6 - LA RESPONSABILITÉ DU DÉTENTEUR D'UN VÉHICULE EN SUISSE – COMPARAISON AVEC LE SYSTÈME FRANÇAIS DE LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DU TITULAIRE	118
Section 1 - Notion de détenteur en Suisse	120
I. La notion légale	120
II. La notion jurisprudentielle	121
	143

Section 2 - Les responsabilités civile et pénale du détenteur du véhicule	122
I. La responsabilité objective aggravée du détenteur du véhicule	122
A) Le détenteur réel	123
B) Le détenteur fictif.....	123
II. « La responsabilité pénale » du détenteur en cas d’infraction à la circulation routière	124
<u>CONCLUSION</u>	<u>126</u>
<u>WEBOGRAPHIE/ BIBLIOGRAPHIE.....</u>	<u>128</u>
<u>ANNEXES.....</u>	<u>129</u>
<u>TABLE DES MATIERES</u>	<u>142</u>