

**DE NOUVEAUX MODES DE
POURSUITE DES
CONTRAVENTIONS AU CODE DE
LA ROUTE**

TABLE DES MATIERES

1	LE CONSTAT.....	4
1.1	Les contraventions.....	4
1.2	Les tribunaux de police.....	4
1.3	L'automatisation des contrôles	4
1.4	La présomption de responsabilité du propriétaire.....	5
1.5	Le recouvrement des amendes	5
2	LES CONTRAINTES PREALABLES A TOUTE REFORME	7
2.1	L'exigence d'une loi	7
2.2	Le droit au procès équitable.....	7
2.3	L'acceptabilité d'une réforme.....	8
3	LES BUTS POURSUIVIS.....	9
3.1	Un effet dissuasif.....	9
3.2	Une procédure plus efficace et plus rapide	9
4	LA PROCEDURE ACTUELLE DE TRAITEMENT DES CONTRAVENTIONS ROUTIERES	10
4.1	Description	10
4.1.1	La procédure ordinaire	10
4.1.2	La procédure simplifiée dite de l'ordonnance pénale	10
4.1.3	La procédure de l'amende forfaitaire	11
4.1.4	La composition pénale	12
4.2	Les limites, voire l'échec, du système actuel	12
4.2.1	Sa complexité	12

4.2.2	Un taux de recouvrement des amendes mal connu	12
4.2.3	Un pourcentage élevé de recours, souvent purement dilatoires	13
4.2.4	Un permis à points non dissuasif.....	13
5	LA DEPENALISATION EST-ELLE UNE SOLUTION ?.....	14
6	LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION GLOBALE	17
6.1	L'identification du contrevenant	17
6.1.1	Rendre plus fiable le fichier national des immatriculations.....	18
6.1.2	Créer une présomption de domiciliation	18
6.2	Une nouvelle procédure d'amende forfaitaire.....	20
6.2.1	Etendre la procédure de l'amende forfaitaire	20
6.2.1.1	Forfaitiser l'ensemble des contraventions au code de la route.....	20
6.2.1.2	Supprimer la suspension judiciaire du permis de conduire.....	21
6.2.2	Simplifier la procédure de l'amende forfaitaire	22
6.2.2.1	Supprimer l'amende forfaitaire majorée	23
6.2.2.2	Revoir le montant de l'amende forfaitaire et les modalités de paiement	23
6.2.3	Le traitement des recours	24
6.2.3.1	Supprimer deux possibilités de recours.....	24
6.2.3.2	Encadrer strictement la procédure de recours	25
6.2.3.2.1	Obligation de former un recours préalable de type gracieux	26
6.2.3.2.2	Obligation de déposer une consignation garantissant le paiement de l'amende avant saisine du tribunal.....	26
	PRINCIPALES PROPOSITIONS	28
	PERSONNES RENCONTREES OU CONTACTEES.....	29
	OUVRAGES CONSULTES	31
	ANNEXES	33

1 LE CONSTAT

1.1 LES CONTRAVENTIONS

Le nombre de contraventions au code de la route relevées en 2000 a atteint 20.403.059 (Bilan de la sécurité routière 2001 – ONISR), chiffre en baisse de 2,2% par rapport à 1999.

Environ la moitié de ces contraventions (9.938.021) concernent le stationnement, particulièrement le stationnement payant.

1.2 LES TRIBUNAUX DE POLICE

Les tribunaux de police sont encombrés et semblent dans l'incapacité d'absorber une augmentation du contentieux routier qui pourtant est annoncée avec l'automatisation des contrôles et le développement des pouvoirs des polices municipales dans ce domaine. De nombreux recours concernent le stationnement. A Paris, deux difficultés importantes ont été constatées : le défaut de changement d'adresse sur la carte grise et les difficultés à obtenir des loueurs ou des dirigeants de société les renseignements concernant un locataire ou un employé.

1.3 L'AUTOMATISATION DES CONTROLES

Sous l'appellation « automatisation des contrôles », se cachent en fait plusieurs concepts. L'automatisation peut porter uniquement sur l'automatisme de la prise de photographies ou sur l'ensemble de la chaîne qui va conduire à l'établissement du procès-verbal, en passant par l'identification du propriétaire du véhicule, l'établissement de l'avis à contrevenant, l'édition du procès-verbal.

L'automatisation complète des contrôles souvent présentée comme un moyen efficace de relever les infractions ne concernera forcément qu'une part assez faible des infractions puisque les installations nécessaires à cette automatisation seront par nature localisées en quelques endroits du territoire. Ce système efficace, évitant les indulgences, frappant de manière égalitaire tous ceux qui y sont soumis, aurait peut-être néanmoins un effet dissuasif ou du moins un effet d'entraînement.

Une automatisation partielle (numérisation des photographies, édition des procès-verbaux, ...) marquerait déjà un progrès non négligeable mais nécessite un fort investissement pas seulement financier.

Sur ce point, depuis plusieurs années, la gendarmerie souhaite pouvoir utiliser un nouveau formulaire de carte-lettre, pour relever les infractions à la vitesse, pouvant être rempli directement par ordinateur. Divers projets préparés par les forces de l'ordre ont vu le jour mais il n'a pas été possible d'aboutir à un accord entre ces services et la Chancellerie, montrant les difficultés, les craintes et peut-être les réticences qu'il y a à faire aboutir une réforme même modeste dans ce domaine.

Quel que soit le degré d'automatisation, la Chancellerie estime que les juridictions ne peuvent pas absorber le surcroît de contentieux que l'automatisation va générer. Il y a donc urgence à réformer le contentieux des contraventions.

1.4 LA PRESOMPTION DE RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE

Le recours à la présomption de responsabilité du propriétaire du véhicule est encore très peu utilisé. Diverses raisons sont avancées : un problème informatique, le logiciel Minos dont sont équipés les greffes des tribunaux de police ne permettant pas d'enregistrer ce type de décision, l'inadaptation des matériels de prises de vue, la difficulté à faire changer les habitudes.

Il est donc logique de s'interroger sur le maintien de cette disposition dans sa rédaction actuelle. La seule véritable réponse consisterait à créer une responsabilité pénale entière du propriétaire. Cette solution se heurte à de très fortes résistances mais aussi à d'importantes questions juridiques relatives à la création d'une responsabilité pénale du fait d'autrui contraire à nos principes juridiques.

Il n'en demeure pas moins qu'à l'occasion du vote d'une loi sur la réforme de la procédure applicable aux contraventions routières, il serait utile de revoir la rédaction de l'article L. 121-3 afin de fixer la nature juridique exacte de la responsabilité du propriétaire et peut-être de limiter les cas d'exonération.

1.5 LE RECOUVREMENT DES AMENDES

Le travail mené à la fin des années 90 par le groupe de travail interministériel sur l'amélioration du recouvrement des amendes a apporté des améliorations

certaines (paiement par chèques, compatibilité informatique entre les divers services, modification des cartes-lettres, ...). L'utilisation plus systématique de l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation (OTCI) a conduit à une nette amélioration dans le domaine du recouvrement même si son efficacité est liée à la vente du véhicule concerné.

2 LES CONTRAINTES PREALABLES A TOUTE REFORME

2.1 L'EXIGENCE D'UNE LOI

Toute réforme dans le domaine des contraventions routières nécessitera l'intervention d'une loi puisqu'elle entraînera une modification de la procédure pénale (Conseil constitutionnel Décision n°90-281 DC du 27 décembre 1990 JO 29 déc. : « La loi fixe les règles concernant la procédure pénale »).

2.2 LE DROIT AU PROCES EQUITABLE

Toute réforme de ce domaine devra respecter les principes généraux de notre droit qui comprennent ceux fixés dans la Convention européenne de sauvegarde des Droits de l'Homme. Parmi ceux-ci, si les infractions routières sont toujours considérées comme faisant partie de la matière pénale telle que définie par la Cour européenne, le droit d'accès à un tribunal impartial et indépendant devra être bien évidemment respecté. La Cour européenne des Droits de l'Homme (CEDH) considère qu'il convient d'examiner trois critères pour définir la matière pénale : la qualification de l'infraction d'après la technique juridique interne, la nature même de l'infraction, la sévérité de la sanction (cf. La matière pénale au sens de la Convention européenne des droits de l'homme, flou du droit pénal – Revue de science criminelle oct-déc 1987 p. 819). Dans un arrêt Malige c/ France du 23 septembre 1998, la Cour a examiné ces trois critères à l'occasion d'un retrait de points pour un excès de vitesse. Elle a très clairement indiqué que l'excès de vitesse présentait un caractère pénal. Il est vraisemblable qu'elle aurait le même raisonnement pour l'ensemble des infractions routières à l'exception peut-être du stationnement. Il n'en demeure pas moins que depuis un arrêt Oztürk c/ Allemagne du 21 février 1984, la Cour a admis que « eu égard au grand nombre des infractions légères, notamment dans le domaine de la circulation routière, un Etat contractant peut avoir de bons motifs de décharger les juridictions du soin de les poursuivre et de les réprimer » et que « confier cette tâche, pour de telles infractions, à des autorités administratives ne se heurte pas à la Convention pour autant que l'intéressé puisse saisir de toute décision ainsi prise à son encontre un tribunal offrant les garanties de l'article 6 ». Il ne fait donc pas de doute que toute réforme dans le domaine du traitement des infractions

routières devra garantir l'accès à un tribunal impartial et indépendant, qualificatifs qui s'appliquent tant aux tribunaux judiciaires qu'aux tribunaux administratifs.

La Cour européenne des Droits de l'Homme a cependant toujours affirmé que le droit d'accès aux tribunaux n'est pas absolu. Il peut donner lieu à des limitations implicitement admises car il « appelle de par sa nature même une réglementation qui peut varier dans le temps et dans l'espace en fonction des besoins et des ressources de la communauté et des individus. » (Arrêt *Ashingdane c/ Royaume Uni* §57, 28 mai 1985). Le fait de soumettre l'accès au tribunal à des conditions n'est donc pas contraire à la Convention.

2.3 L'ACCEPTABILITE D'UNE REFORME

Une contrainte moins formelle et très générale est constituée par la nécessité de l'acceptation de toute réforme par les conducteurs. Si la réforme est uniquement perçue comme un moyen de mieux recouvrer les amendes, elle est vouée à l'échec car tous les moyens seront bons pour la contourner. Si le système qui en résultera est trop complexe, elle sera rejetée tant par les contrevenants que par ceux chargés de l'appliquer.

Dans un contexte de développement des contrôles, notamment par une utilisation accrue de l'automatisation, il est donc indispensable d'instaurer une simplification radicale de la procédure, pour la rendre plus lisible.

3 LES BUTS POURSUIVIS

3.1 UN EFFET DISSUASIF

Le but principal recherché est un effet dissuasif ce qui suppose deux postulats :

- la sanction pénale dans ce domaine est effectivement dissuasive ;
- un système plus efficace de poursuite renforce l'effet dissuasif de la sanction.

Dans le cadre de cette mission, il ne m'appartient pas d'examiner si ces deux postulats sont vérifiés. Mais il est patent que « la peur du gendarme » et, par conséquent, de la sanction modifie au moins momentanément le comportement des conducteurs.

3.2 UNE PROCEDURE PLUS EFFICACE ET PLUS RAPIDE

Si l'on accepte ces deux postulats, il apparaît que le deuxième but poursuivi est celui de l'amélioration générale de la poursuite des contraventions routières pour assurer l'exécution rapide des sanctions (paiement des amendes, exécution des suspensions du permis de conduire prononcées, retrait des points du permis). Cela suppose un troisième postulat : la rapidité de l'exécution de la sanction participe à son effet dissuasif.

4 LA PROCEDURE ACTUELLE DE TRAITEMENT DES CONTRAVENTIONS ROUTIERES

Quelles que soient les améliorations qui ont pu être apportées au cours des dernières années, la poursuite des contraventions en matière routière se heurte à la complexité de la procédure, ce qui en réduit considérablement l'efficacité.

4.1 DESCRIPTION

4.1.1 LA PROCEDURE ORDINAIRE

Après constatation de l'infraction, le procès-verbal est transmis au ministère public (officier du ministère public pour les quatre premières classes de contraventions et procureur de la République pour les contraventions de la cinquième classe). La personne est citée par huissier devant le tribunal de police ou éventuellement convoquée par l'intermédiaire de l'officier de police judiciaire. Cette procédure est principalement utilisée pour les contraventions de cinquième classe. Toutefois, le ministère public y a également recours lorsque l'infraction est suffisamment grave pour qu'il souhaite que le contrevenant soit convoqué devant le tribunal ou lorsqu'il veut obtenir le prononcé d'une suspension du permis de conduire, ce qui était le seul moyen jusqu'à la loi du 23 juin 1999 qui a autorisé le prononcé d'une suspension par ordonnance pénale. Les seules voies de recours contre le jugement du tribunal sont l'appel et dans certains cas l'opposition.

4.1.2 LA PROCEDURE SIMPLIFIEE DITE DE L'ORDONNANCE PENALE

Comme pour la procédure ordinaire, le procès-verbal est transmis au ministère public, qui au lieu de faire citer devant le tribunal, prend des réquisitions et transmet le dossier au juge de police qui lui-même rend une ordonnance fixant la peine. Jusqu'à la loi du 23 juin 1999, le juge de police ne pouvait que relaxer ou condamner à une amende. Depuis cette loi, il peut également prononcer une ou plusieurs des peines complémentaires encourues. La personne concernée, comme d'ailleurs le ministère public, peuvent faire opposition à cette ordonnance et l'affaire revient alors devant le tribunal de police.

Cette procédure peut s'appliquer à la plupart des contraventions des cinq classes.

4.1.3 LA PROCEDURE DE L'AMENDE FORFAITAIRE

Les contraventions des quatre premières classes réprimées par le code de la route uniquement d'une peine d'amende à l'exclusion de toute peine complémentaire peuvent être poursuivies selon cette procédure. Le contrevenant reçoit immédiatement ou par courrier un avis de contravention (carte lettre) mentionnant le montant de l'amende forfaitaire dont il est redevable. S'il paie cette amende dans un délai de trois jours (ou de sept jours si la carte lui a été envoyée), l'amende est minorée sauf pour les infractions au stationnement. A défaut de paiement, le contrevenant peut dans le délai de trente jours qui suit la constatation de l'infraction ou l'envoi de l'avis de contravention former une requête en exonération qui est envoyée au service mentionné sur l'avis de contravention et transmise au ministère public. Celui-ci peut renoncer aux poursuites, avoir recours à la procédure de l'ordonnance pénale ou à la citation devant le tribunal de police ou encore aviser l'intéressé de l'irrecevabilité de sa réclamation non motivée ou non accompagnée de l'avis.

A défaut de paiement ou de requête dans le délai de trente jours, l'amende est automatiquement majorée, sans que le contrevenant en soit informé. Le Trésor public est alors chargé du recouvrement en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public. Le Trésor public procède au recouvrement suivant les règles prévues pour l'exécution des jugements de police.

Lorsque l'intéressé reçoit l'avis du Trésor public l'invitant à payer l'amende forfaitaire majorée, il dispose d'un nouveau délai de trente jours pour former auprès du ministère public une réclamation qui a pour effet d'annuler le titre exécutoire. Le ministère public, là encore, peut renoncer aux poursuites, avoir recours à la procédure de l'ordonnance pénale ou à la citation devant le tribunal de police ou encore aviser l'intéressé de l'irrecevabilité de sa réclamation non motivée ou non accompagnée de l'avis.

4.1.4 LA COMPOSITION PENALE

Les articles 41-2 et 41-3 du code de procédure pénale ne prévoient la possibilité de recours à la composition pénale que pour les délits liés à la conduite sous l'influence de l'alcool et pour deux types de contraventions sans lien avec la circulation routière. Il pourrait être intéressant d'étendre cette procédure à un certain nombre de contraventions routières.

4.2 LES LIMITES, VOIRE L'ECHEC, DU SYSTEME ACTUEL

Le système actuel de poursuite des contraventions routières mis en place en 1985 se caractérise aujourd'hui par :

4.2.1 SA COMPLEXITE

Le système tel que décrit ci-dessus apparaît immédiatement comme complexe. Il est donc source d'incompréhension, accrue par les recouvrements de compétence en matière de suspension du permis de conduire entre l'administratif et le judiciaire. Il permet aussi aux diverses étapes de la procédure de multiplier les occasions de recours contentieux que ne manquent pas de saisir les procéduriers quasi-professionnels et les contrevenants de mauvaise foi.

4.2.2 UN TAUX DE RECOUVREMENT DES AMENDES MAL CONNU

Parallèlement, l'opacité et la complexité du système ne permettent pas d'avoir une information fiable sur le nombre d'infractions relevées et sur le taux d'exécution des peines prononcées ou des amendes forfaitaires. Le taux d'encaissement des amendes forfaitaires est en fait mal connu puisque le nombre de contraventions effectivement poursuivies est lui-même difficile à chiffrer. Le nombre de cartes-lettres imprimées et utilisées est inconnu. Les seuls chiffres disponibles sont ceux fournis par le Budget qui indique pour 2001 que la ligne budgétaire 312, correspondant à la recette annuelle des amendes forfaitaires, s'élève à 1.833.000.000 francs et que la ligne 313, représentant le produit recouvré en 2001 pour toutes les amendes pénales (amendes forfaitaires majorées, ordonnances pénales, jugements, titres exécutoires, arrêts), toutes années confondues, s'élève à 3.583.000.000 francs. Ce chiffre porte sur l'ensemble des infractions et pas seulement les infractions routières. Comme on connaît mal le nombre d'infractions routières devant effectivement donner lieu à un

paiement, il est impossible de connaître le taux d'encaissement, notamment par type d'infractions.

Un procédé de numérotation national des cartes-lettres édités permettraient d'obtenir des renseignements beaucoup plus intéressants.

4.2.3 UN POURCENTAGE ELEVE DE RECOURS, SOUVENT PUREMENT DILATOIRES

Un élément d'information est fourni par les recours dont sont saisis les tribunaux de police (officier du ministère public ou juge de police). L'abondance des recours ne permet pas de les traiter de façon satisfaisante, voire tout simplement de les traiter. Ces recours portent principalement sur les infractions au stationnement. Le défaut de changement d'adresse sur le certificat d'immatriculation, la question des véhicules de location ou de société, les contraventions infligées à des GIG ou GIC ou à des personnes pouvant justifier d'une urgence (médecins, infirmiers, etc.) constituent les principaux motifs de recours auxquels s'ajoutent des recours purement dilatoires dans l'attente notamment d'une amnistie et utilisant des formulaires recopiés dans des revues spécialisées.

4.2.4 UN PERMIS A POINTS NON DISSUASIF

Le système du permis à points n'a pas encore atteint un niveau satisfaisant pour remplir un rôle de dissuasion effectif. La mission conjointe menée par les inspections des ministères concernés a suffisamment montré les limites du système et proposé des solutions ponctuelles (voir extraits en annexe). L'amélioration du fichier national du permis de conduire devrait répondre en grande partie au problème posé.



5 LA DEPENALISATION EST-ELLE UNE SOLUTION ?

Le constat dressé ci-dessus montre à l'évidence que les possibilités d'échapper aux contrôles et aux sanctions sont encore bien trop nombreuses (recours, indulgences, faille des fichiers, amnistie).

Demandée depuis de nombreuses années par la chancellerie¹, reprise comme une proposition des Entretiens de Vendôme (cf. annexe) et présentée comme la première mesure à prendre pour résoudre ce problème, désengorger les tribunaux de police et leur permettre de mieux traiter les autres contentieux, la dépénalisation de l'ensemble du contentieux routier, ou simplement de celui du stationnement payant, présente effectivement en apparence des avantages importants.

Il faut entendre par dépénalisation le fait de ne plus considérer le non-respect de certaines réglementations comme une infraction pénale. Il s'en déduit que le contentieux qui peut en découler n'est plus traité par les juridictions pénales.

Environ la moitié des contraventions relevées sont relatives au stationnement et principalement au stationnement payant. Retirer du système pénal ce contentieux aurait effectivement pour effet de permettre de mieux faire face au reste des contraventions et de redonner aux autres infractions un caractère pénal plus évident.

Ce contentieux du stationnement relève effectivement beaucoup plus d'une procédure administrative relative à l'occupation du domaine public qu'à la commission d'infractions pénales. Si cette dépénalisation était opérée, ce contentieux serait retiré de la compétence des tribunaux de police, libérant ainsi du temps pour le traitement des autres infractions. Il deviendrait purement administratif et devrait relever des juridictions administratives. Cette dépénalisation aurait aussi pour effet de transférer les recettes du stationnement du budget de l'Etat au budget de la collectivité propriétaire du domaine public concerné, généralement la commune, sauf à prendre des dispositions législatives dérogatoires.

¹ En 1983, un rapport interne de la direction des affaires criminelles et des grâces préconisait même de « décriminaliser » l'ensemble des contraventions routières au motif que ce contentieux n'avait pas pour objectif la recherche d'une prévention générale ou spéciale et que les libertés n'étaient pas en cause. Cette affirmation semble contredite aujourd'hui (cf. extrait de ce rapport en annexe)

« L'administrativation » de ce contentieux aurait l'avantage de subordonner tout recours au paiement préalable de la somme due et donc certainement de diminuer le volume de ces recours et la charge des tribunaux.

Elle aurait l'inconvénient de faire disparaître le privilège du Trésor dans ce domaine, lequel permet notamment d'avoir recours à la procédure de l'avis à tiers détenteur particulièrement efficace. On peut imaginer que ce privilège puisse être conservé, par une disposition législative spécifique, pour le recouvrement des sommes dues en matière de stationnement payant mais une telle dérogation ne manquerait pas de susciter de nombreuses demandes dans d'autres domaines (cantines, scolarité, ...) pour lesquels il paraît impossible d'accepter une telle dérogation.

Cette dépénalisation poserait aussi la question des compétences des divers services pour relever les défauts de paiement qui ne seraient plus des contraventions. Les services de police ou de gendarmerie seraient certainement moins enclins à faire des constatations dans un domaine dépénalisé. Il faudrait alors avoir recours à d'autres catégories d'agents.

Enfin, s'il est d'évidence que cette dépénalisation permettrait de désengorger des tribunaux de police, ce serait au détriment des tribunaux administratifs qui se verraient ainsi confier un contentieux supplémentaire.

C'est certainement en faisant référence à ces difficultés que l'ancien directeur des libertés publiques au ministère de l'intérieur a pu écrire récemment : « On voit mal à cet égard ce que pourrait apporter la dépénalisation de certaines infractions au Code de la route, en particulier celle du stationnement gênant (art. R. 37-1), actuellement souhaitée. Le choix entre pénal et administratif n'est pas de nature à modifier les données du problème. » (Jean-Marie Delarue – Actualité de la problématique de la sanction administrative – AJDA n° spécial octobre 2001).

L'exposé des avantages et inconvénients de ce transfert de compétence ne permet pas de véritablement trancher. Il s'agit d'un choix purement politique qui doit répondre à deux questions :

- Veut-on garder son caractère pénal à l'ensemble du contentieux routier ?
- Est-on prêt à transférer la charge de ce contentieux vers le système administratif, notamment vers les tribunaux administratifs ?

Ce choix peut néanmoins être éclairé par les solutions qui peuvent être apportées aux dysfonctionnements du système pénal actuel. Si ces solutions sont de nature à réduire sensiblement l'encombrement des tribunaux de police, ne restera en jeu que la question de la qualification pénale du contentieux routier. Or, il peut être intéressant de garder l'ensemble des comportements déviants en matière routière, du plus bénin au plus grave, sous la même bannière pénale pour caractériser la responsabilité que constitue la conduite d'un véhicule automobile.

En l'absence de dépénalisation, il est donc nécessaire de rechercher une autre solution.

6 LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION GLOBALE

Construire un ensemble cohérent, simple, permettant de réduire le nombre des recours, admis par la majorité des automobilistes, facilement lisible et évitant les arcanes juridiques permettrait de répondre au problème posé.

Si la dépenalisation, même limitée au stationnement payant, n'est pas retenue, les solutions pour permettre un traitement efficace des contraventions routières doivent donc être recherchées dans des adaptations ou des transformations des procédures actuelles. La plupart des solutions reprises ci-dessous ont déjà été avancées dans le passé. Elles n'ont cependant pas été mises en œuvre en raison de résistances au changement, de risques de pertes de recettes pour le budget de l'Etat, de crainte de perte de pouvoir, etc., mais aussi peut-être du fait qu'elles constituaient des réformes ponctuelles non inscrites dans un ensemble cohérent.

Il est pourtant indispensable que la réponse à la question posée ne soit pas une addition de réformes mais présente une vision globale dans un souci de simplicité et d'égalité de traitement entre les contrevenants.

Une démarche visant à améliorer la poursuite des contraventions routières ne peut se comprendre que dans un ensemble plus large concernant notamment le contrôle. Si le conducteur pris en infraction continue à avoir l'impression qu'il est le malchanceux d'une loterie toutes les explications qui pourront lui être données sur le système de poursuites ne pourront être admises et l'amélioration des procédures ne sera ressentie que comme une amélioration des moyens de recouvrement des amendes.

6.1 L'IDENTIFICATION DU CONTREVENANT

Lorsqu'une infraction est constatée, soit le conducteur est interpellé et donc immédiatement identifié, solution la plus simple mais contradictoire avec le développement du contrôle automatisé, soit, en l'absence d'interception du véhicule, il est nécessaire de passer par le fichier national des immatriculations pour connaître le nom du titulaire du certificat d'immatriculation contre lequel la procédure va être entamée.

6.1.1 RENDRE PLUS FIABLE LE FICHER NATIONAL DES IMMATRICULATIONS

Il est donc indispensable pour que la procédure ait une chance d'aboutir rapidement que ce fichier soit particulièrement fiable, ce qui n'est pas le cas actuellement en raison du défaut, volontaire ou non, de déclaration de changement d'adresse ou de propriétaire.

Pour que le fichier soit maintenu à jour, il semble nécessaire qu'une **DEMARCHE ACTIVE** soit faite régulièrement auprès du propriétaire pour l'inviter à justifier de son domicile. Si on attend que le propriétaire se manifeste spontanément, comme dans le système actuel, la perte est beaucoup trop importante.

A ce niveau, il peut paraître intéressant de rechercher une solution avec les assureurs qui connaissent forcément l'adresse de leurs clients. Les contraintes liées à la confidentialité semblent néanmoins un obstacle très important.

Le passage obligé au contrôle technique peut être l'occasion de cette mise à jour même s'il convient de bien distinguer les deux opérations et si, là aussi, les centres de contrôle technique ne voudront pas se transformer en centre de contrôle de l'adresse de leurs clients.

Tout contrôle de police qui permet de mettre en évidence un changement d'adresse devrait conduire à l'inscription de cette information dans le fichier des immatriculations.

Ces diverses modalités de mise à jour du fichier trouvent néanmoins leurs limites, notamment dans le fait qu'elles ne produiront leur effet qu'avec retard et beaucoup d'aléas.

6.1.2 CREER UNE PRESOMPTION DE DOMICILIATION

Si la fiabilité du fichier national des immatriculations reste aléatoire, il est indispensable de s'appuyer sur d'autres éléments, notamment sur les déclarations faites par le propriétaire lui-même afin de le responsabiliser. Une solution souvent proposée, particulièrement radicale et facile à mettre en œuvre consiste à instaurer la **PRESOMPTION DE DOMICILIATION** à l'adresse déclarée lors de l'établissement du certificat d'immatriculation ou ultérieurement, par déclaration à la préfecture ou par lettre recommandée, lors de changements de domicile. Cette proposition paraît

d'autant plus réaliste aujourd'hui que l'article 6 du décret n°2000-1277 du 26 décembre 2000 sur la simplification des démarches administratives a supprimé la présentation de pièces justificatives du domicile dans la plupart des procédures administratives instruites par les administrations. La dernière phrase de cet article instaure même, mais uniquement dans les relations avec l'administration, le principe de l'opposabilité de la déclaration de domicile : « A défaut de notification opérée par écrit d'un nouveau domicile, la déclaration ainsi faite est opposable ». Les quelques situations particulièrement dramatiques qu'une telle présomption de domiciliation pourraient créer pourront être traitées par le biais du recours en grâce ou laissées à l'appréciation du ministère public ou de son délégué. En matière pénale, une présomption de domiciliation existe déjà pour la procédure devant le juge d'instruction (article 116 du code de procédure pénale). L'appliquer au domaine contraventionnel ne pose donc aucun problème juridique.

En cas de changement de propriétaire du véhicule, les dispositions de l'actuel article R 322-4 du code de la route impose déjà au vendeur d'informer le préfet de cette mutation en indiquant l'identité et le domicile déclarés par l'acheteur. Cette disposition répond donc parfaitement aux exigences d'une présomption de domiciliation mais il serait nécessaire de rappeler cette disposition à tous les vendeurs par une mention expresse et très visible sur l'imprimé que doit remplir le vendeur et en imposant que l'acheteur signe cette déclaration de domicile.

Il n'en demeure pas moins que parallèlement, le recours à la présomption de responsabilité du propriétaire doit être maintenu et surtout véritablement appliqué, notamment pour traiter le problème des véhicules conduits par diverses personnes (véhicules de société notamment).

La présomption de domiciliation à l'adresse déclarée sur le certificat d'immatriculation permettrait de revoir l'ensemble de la procédure de l'amende forfaitaire.

6.2 UNE NOUVELLE PROCEDURE D'AMENDE FORFAITAIRE

6.2.1 ETENDRE LA PROCEDURE DE L'AMENDE FORFAITAIRE

6.2.1.1 *FORFAITISER L'ENSEMBLE DES CONTRAVENTIONS AU CODE DE LA ROUTE*

Il faut être réaliste. Dans le domaine des contraventions routières, la personnalisation des peines est faible et ce n'est pas faire injure aux magistrats des tribunaux de police de dire qu'ils appliquent souvent un barème. Dans ces conditions, forfaitiser l'ensemble de ce contentieux n'aurait donc qu'un faible effet sur le montant des condamnations et instaurerait même certainement une plus grande égalité devant la sanction. Cela conduirait en revanche à libérer du temps pour les magistrats et greffiers, leur permettant de se consacrer dans de meilleures conditions aux recours qui pourraient être formés.

Sans dépenaliser les infractions routières, puisque le droit d'accès à un tribunal impartial et indépendant continuera à s'exercer auprès du juge de police, le ***TRAITEMENT DE L'ENSEMBLE DES CONTRAVENTIONS AU CODE DE LA ROUTE PAR LE BIAIS D'UNE PROCEDURE DE L'AMENDE FORFAITAIRE*** rénovée aurait pour effet de permettre un traitement rapide de l'ensemble du contentieux, d'accroître l'égalité devant la sanction et ce d'autant plus que le risque d'être contrôlé aura lui-même été accru, de diminuer les recours dilatoires, de permettre aux juges de se consacrer aux affaires importantes tout en garantissant les droits des contrevenants. Cette extension serait limitée aux contraventions au code de la route stricto sensu, c'est-à-dire qu'en seraient exclues les contraventions de défaut d'assurance et de blessures involontaires.

Cette forfaitisation de l'ensemble du contentieux des contraventions au code de la route peut poser question au regard de quelques infractions. Mais traiter, par exemple, le grand excès de vitesse (plus de 50 km/h au-dessus de la vitesse autorisée), contravention de cinquième classe servant de premier terme à la récidive délictuelle, par la procédure de l'amende forfaitaire ne bouleverserait pas la situation actuelle quand on sait que, par exemple à Paris, cette contravention est le plus souvent punie d'une amende d'environ 380€ et de quelques semaines de suspension du permis de conduire.

6.2.1.2 SUPPRIMER LA SUSPENSION JUDICIAIRE DU PERMIS DE CONDUIRE

On peut à juste titre s'interroger sur la nécessité de garder une possibilité de suspension du permis de conduire pour les contraventions au code de la route. La tendance continue à la forfaitisation a déjà largement diminué le domaine d'application de la suspension du permis de conduire. Etendre la forfaitisation à l'ensemble des contraventions devrait logiquement s'accompagner de la suppression de la suspension du permis de conduire, tant administrative que judiciaire. Toutefois cette suppression ne peut se comprendre que si le préfet garde la possibilité de retirer un permis de conduire en cas d'urgence et surtout si le système du permis à points est parfaitement efficace. Cette dernière condition n'étant pas actuellement remplie, il ne m'a pas paru opportun de proposer la suppression totale de la suspension du permis de conduire pour les contraventions.

Prévoir une forfaitisation de l'ensemble des contraventions au code de la route tout en évitant la suppression brutale des pouvoirs en matière de suspension du permis de conduire, nécessite de **CLARIFIER LA REPARTITION DES COMPETENCES ENTRE L'AUTORITE PREFECTORALE ET L'AUTORITE JUDICIAIRE EN MATIERE DE SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE.**

Plusieurs solutions peuvent être envisagées :

- Supprimer le pouvoir judiciaire de suspension du permis de conduire pour toutes les contraventions routières
- ou uniquement pour une liste de contraventions
- ou simplement pour les contraventions des quatre premières classes.

Dans un souci de simplification et de clarification qui doit présider à toute réforme pour qu'elle puisse être acceptée et appliquée et dans la logique d'un traitement plus administratif des contraventions, il paraît évident qu'il faut adopter la première solution et réserver au préfet le pouvoir de suspendre l'autorisation administrative que constitue le permis de conduire pour les contraventions routières actuellement punies d'une suspension du permis de conduire ou pour une liste de contraventions qui pourrait être revue.

Dans cette optique, il est possible de conserver les pouvoirs du préfet tels qu'ils sont actuellement définis ou au contraire, pour accroître la lisibilité du

processus, établir un barème de durée de suspension du permis de conduire en fonction des infractions commises comme il en existe un pour les retraits de points. Le préfet garde le pouvoir de suspendre ou non le permis de conduire mais s'il prend une décision de suspension il doit appliquer le barème préétabli.

Les décisions du préfet seraient bien évidemment, comme actuellement, soumises au contrôle des tribunaux administratifs.

Une telle position règle également pour les contraventions la question récurrente des « permis blancs » ou plus exactement des possibilités offertes au juge d'aménager la suspension qu'il prononce en permettant au contrevenant de conduire dans telle ou telle tranche horaire ou pour telle ou telle raison. La forte connotation de mesure de sûreté que présente la suspension du permis de conduire s'accorde effectivement mal d'une autorisation de conduire à certains moments de la journée. Le chantage à la perte de l'emploi qui est une réalité pèse peu par rapport aux vies qui pourraient être sauvées. Le préfet ne dispose pas de ce pouvoir d'aménagement. Dans ces conditions, il est donc nécessaire de prévoir que le barème qu'il devra appliquer ne contienne pas des durées trop longues de suspension mais il y a fort à parier que la crainte de perdre son permis de conduire même pour une courte durée et en sachant qu'il n'y aura pas de permis blanc aura un effet dissuasif certain..

Il va de soi que cette clarification des compétences ne se comprend aussi que dans l'optique de **L'AMELIORATION DU SYSTEME DU RETRAIT DE POINTS**. La mission qui a été menée sur le système du permis à points a confirmé qu'un nombre important d'infractions n'étaient pas suivies du retrait de points correspondant. Si la mission a préconisé diverses améliorations, il semble bien que le système informatique du fichier actuel soit la principale source de rejet des demandes d'inscription. Il convient également de noter que certains agents verbalisateurs indiquent aux contrevenants que le paiement immédiat de l'amende leur permet d'échapper au retrait de points (cf. lettre du ministère de l'intérieur du 12 avril 2002 en annexe).

6.2.2 SIMPLIFIER LA PROCEDURE DE L'AMENDE FORFAITAIRE

La description faite ci-dessus des diverses procédures applicables pour le traitement des contraventions routières en révèle immédiatement la complexité.



Avec l'instauration de la présomption de domiciliation à l'adresse déclarée sur le certificat d'immatriculation, il ne paraît plus nécessaire de maintenir tous les gardes-fous instaurés en 1985 puisque dès l'identification du propriétaire, celui-ci est présumé être informé qu'une procédure d'amende forfaitaire est engagée à son encontre.

6.2.2.1 SUPPRIMER L'AMENDE FORFAITAIRE MAJOREE

La majoration de l'amende forfaitaire, passé un délai de trente jours, n'a de toute évidence été instaurée que pour inciter les contrevenants à payer rapidement leur amende forfaitaire. Elle est souvent ignorée des contrevenants qui ne sont pas avisés de cette majoration automatique. Elle n'est souvent pas appliquée lorsque le contrevenant se manifeste en indiquant qu'il n'avait pas eu connaissance de l'amende forfaitaire. Elle complique le système, offre un niveau supplémentaire de recours et augmente les délais de recouvrement. Il est donc proposé de **SUPPRIMER CETTE MAJORATION AUTOMATIQUE.**

Cette suppression aura bien évidemment un effet sur le montant des recettes de l'Etat qu'il est possible d'évaluer à environ 38 millions d'euros. Toutefois, l'augmentation des contrôles, leur automatisation, la présomption de domiciliation et la simplification de la procédure peuvent laisser présager une rentrée supplémentaire des amendes forfaitaires susceptibles de compenser cette perte de recettes.

Passé le délai initial de trente jours pour le paiement spontané de l'amende forfaitaire, le Trésor public sera chargé du recouvrement de l'amende forfaitaire, sans majoration, en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public. Parallèlement, compte tenu de la présomption de domiciliation, il est indispensable de prévoir que l'expiration du délai initial de trente jours autorise le retrait de points pour les contraventions pour lesquelles il est prévu.

6.2.2.2 REVOIR LE MONTANT DE L'AMENDE FORFAITAIRE ET LES MODALITES DE PAIEMENT

Ce pourrait être aussi l'occasion, en réexaminant le montant des amendes forfaitaires (dernière modification intervenue par le décret n°90-388 du 10 mai 1990) de **RENDRE LE PAIEMENT RAPIDE PLUS ATTRAYANT** en augmentant la différence entre l'amende forfaitaire et l'amende forfaitaire minorée, ce qui aurait pour effet de diminuer l'intérêt d'un recours. Cet attrait pourrait même encore être

augmenté en instaurant une diminution du retrait de points en cas de paiement rapide.

Compte tenu de l'évolution des modes de paiement, il est indispensable aussi que le paiement même entre les mains de l'agent verbalisateur puisse se faire au moyen d'une carte bancaire ou d'un porte monnaie électronique ce qui suppose l'équipement adéquat des forces de l'ordre.

6.2.3 LE TRAITEMENT DES RECOURS

La principale difficulté que rencontrent actuellement les tribunaux de police est celle du traitement des recours formés contre les amendes forfaitaires. Même si la situation s'est aujourd'hui nettement améliorée, il y a quelques années le tribunal de police de Paris indiquait qu'environ 80 audiences par an étaient consacrées à l'examen des recours mais qu'il faudrait facilement décupler ce chiffre pour pouvoir faire face aux demandes.

Actuellement, nombre de recours ne sont toujours pas traités et la procédure continue à suivre son cours, le contrevenant abandonnant parfois sa démarche ou au contraire formant une nouvelle demande lorsque le Trésor public le met en demeure de payer.

La description de la procédure actuelle (cf. §4) montre qu'un recours peut être formé à trois étapes de la procédure : au niveau de la procédure de l'amende forfaitaire ordinaire, pendant la phase de l'amende forfaitaire majorée et enfin lors du recouvrement.

Face à ces recours, l'officier du ministère public ne dispose que de fort peu de pouvoirs et la CEDH vient de rappeler que son intervention ne pouvait avoir pour effet d'interdire l'accès à un tribunal impartial et indépendant (Arrêt Peltier c/ France – 21 mai 2002 – Requête n°32872/96).

6.2.3.1 SUPPRIMER DEUX POSSIBILITES DE RECOURS

- **SUPPRIMER LE RECOURS PREVU ACTUELLEMENT DANS LA PHASE DE MAJORATION**, la suppression de cette phase supprimant ipso facto la possibilité de requête.

La combinaison de la présomption de domiciliation à l'adresse indiquée sur le certificat d'immatriculation et de la suppression de la majoration automatique de l'amende forfaitaire permet de

- SUPPRIMER LA POSSIBILITE DE RECLAMATION offerte au contrevenant lorsqu'il reçoit l'avis de paiement du Trésor public. Celle-ci ne se comprenait que dans la crainte que la majoration ne soit intervenue alors que l'intéressé ignorait tout de la procédure.

La procédure étant dorénavant présumée s'être déroulée de façon contradictoire du fait de la présomption de domiciliation, il n'y a plus lieu de prévoir à ce moment-là une voie de recours spécifique.

Reste le cas du contrevenant qui conteste avoir reçu la carte-lettre envoyée par le service verbalisateur et la demande de paiement expédiée par le Trésor public. L'administration ne peut justifier que ces envois faits par lettre simple ont bien atteint leur destinataire. Dans ce cas, il convient de considérer que le recours reste possible mais il s'agit du recours ordinaire qui, comme nous le verrons ci-dessous, doit être très strictement encadré. Ce recours aura simplement pour effet de suspendre la procédure de recouvrement. Afin d'éviter des manœuvres dilatoires, il serait opportun de prévoir que la procédure en cours est suspendue dans l'état où elle se trouve au jour du recours ce qui aurait pur effet que les points déjà retirés du permis de conduire ne seront restitués, le cas échéant, qu'après décision sur la requête.

Quel que soit le moment du recours, celui-ci doit répondre à des exigences permettant d'éviter les recours dilatoires et abusifs.

6.2.3.2 ENCADRER STRICTEMENT LA PROCEDURE DE RECOURS

L'exigence du droit d'accès à un tribunal impartial et indépendant impose de garder la possibilité de recours contre l'amende forfaitaire elle-même. Toutefois, ce droit n'est pas absolu et des limitations peuvent être imposées notamment en ce qui concerne les conditions de recevabilité d'un recours. Ces limitations ne peuvent toutefois pas en restreindre l'exercice d'une manière ou à un point tel qu'il se trouve atteint dans sa substance même. Celles-ci doivent tendre à un but légitime et il doit exister un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

Dans ces conditions, s'agissant uniquement de contraventions, il paraît raisonnable d'estimer que le droit d'accès peut être limité de deux façons :

6.2.3.2.1 OBLIGATION DE FORMER UN RECOURS PREALABLE DE TYPE GRACIEUX

Le recours initial obligatoire devra être adressé au ministère public selon les modalités en vigueur aujourd'hui.

Le recours sera examiné par l'officier du ministère public pour les quatre premières classes de contravention et par le Procureur de la République pour les contraventions de la cinquième classe. Toutefois, cette tâche pourrait être confiée à des délégués du Procureur de la République, spécialement habilités et formés.

Ce recours étant obligatoire avant de pouvoir saisir la juridiction, il est indispensable de donner tout pouvoir au ministère public, à savoir :

- pouvoir déclarer irrecevable la requête comme ne remplissant pas les conditions formelles de recevabilité, à savoir requête non motivée ou non accompagnée de l'avis de contravention, décision non susceptible de recours ;
- accepter la requête ;
- rejeter la requête par une décision motivée.

Seule la décision de rejet pourra être contestée devant le tribunal de police.

6.2.3.2.2 OBLIGATION DE DEPOSER UNE CONSIGNATION GARANTISSANT LE PAIEMENT DE L'AMENDE AVANT SAISINE DU TRIBUNAL.

Pour pouvoir déposer un recours devant le tribunal de police, le contrevenant devra justifier, par la production d'un timbre amende ou d'un reçu de la Trésorerie, du paiement d'une consignation d'un montant égal à celui de l'amende forfaitaire contestée afin d'éviter les recours dilatoires et de garantir le paiement en cas de rejet de la requête par le tribunal. Cette consignation sera bien évidemment restituée si le tribunal fait droit à la requête.

Le contrevenant insolvable pourra être dispensé du paiement de la consignation s'il justifie de son insolvabilité à l'instar de ce qui se fait pour les contraintes par corps.

Le procédé de consignation est déjà connu et utilisé pour garantir le paiement de l'amende forfaitaire pour des personnes ne pouvant justifier d'un domicile en France (article L. 121-4 du code de la route) et en matière de constitution de partie civile devant le juge d'instruction ou le tribunal correctionnel (articles 88 et 392-1 du code de procédure pénale). Il ne constitue pas en soi une atteinte intolérable au droit d'accès à un tribunal.

Comme dans la procédure simplifiée devant le tribunal d'instance, le tribunal de police sera saisi par une déclaration faite, remise ou adressée par lettre recommandée avec accusé de réception au greffe du tribunal.

Le tribunal ou le juge saisi aura pleine compétence pour prononcer une relaxe ou une sanction. Toutefois, il est opportun, toujours dans le but d'éviter les recours abusifs et garantir une meilleure égalité devant la sanction, que la juridiction ne puisse pas prononcer une condamnation inférieure au montant de l'amende forfaitaire initiale, mesure déjà prévue actuellement pour l'amende forfaitaire majorée par l'article 530-1 du code de procédure pénale.

Les efforts consentis pour faciliter l'identification du contrevenant, la simplification de la procédure et les mesures prises contre les recours abusifs devraient permettre de répondre en grande partie aux problèmes actuellement rencontrés dans le traitement du contentieux routier par les tribunaux judiciaires. Toutefois, la démarche proposée pour être crédible et efficace doit être inscrite dans un ensemble plus vaste visant à reprendre l'ensemble du contrôle et de la sanction des infractions routières.

PRINCIPALES PROPOSITIONS

- 1 – Créer une présomption de domiciliation
- 2 – Forfaitiser l'ensemble des contraventions au code de la route
- 3 – Supprimer la suspension judiciaire du permis de conduire
- 4 – Supprimer l'amende forfaitaire majorée
- 5 – Instaurer un recours préalable obligatoire
- 6 – Imposer une consignation, condition de recevabilité d'un recours judiciaire

PERSONNES RENCONTREES OU CONTACTEES

Mme GOUINEAU Marie-Hilda, premier substitut, Paris

Mme LEBLOIS-HAPPE Jocelyne, maître de conférences, Strasbourg

Mme MARQUE Catherine, DISR, Paris

Mme PEREZ-DIAZ Claudine, CESAMES, Paris

Mme REMY Viviane, DSCR, Paris

M. BERGER Vincent, Cour européenne des Droits de l'Homme, Strasbourg

M. BOUNAN Lionel, substitut, Paris,

M. BRETON, service central accidents, Paris

M. BUILLY Pierre, sous-directeur, ministère de l'intérieur, Paris

M. CHAPELLE, trésorier principal Paris Amendes

M. CHAZEAU André, DSCR

M. COUDERC, Alain, direction de la comptabilité publique, Paris

M. COUVRAT Pierre, professeur émérite Poitiers

M. DAUX Jacques, officier du ministère public, Paris

M. DE SAVIA, cour européenne des Droits de l'Homme, Strasbourg

M. DEMOLINS, colonel DGGN

M. FARCY, service central accidents, Paris

M. FINIELZ, directeur des affaires criminelles et des grâces

M. FONTENAILLE, lieutenant colonel, conseiller technique, DISR

M. FORTON, président du tribunal de police de Paris

M. FRANCHI François, premier substitut, Paris

M. LEMATRE, ministère de l'intérieur

M. LEPLAT François, magistrat, conseiller technique, DISR

M. MIGNOTTE, lieutenant-colonel, DGGN

M. MOLINS François, DACG, Paris

M. PASTORINI, chef de bureau, ministère de l'intérieur, Paris

M. PETIT, colonel DGGN

M. QUIGNIOT Roger, DACG

M. SCHNEIDER, officier du ministère public de Paris

M. TERNIER, instance d'évaluation de la politique de sécurité routière

OUVRAGES CONSULTÉS

CISSE Abdoullah, Justice transactionnelle et justice pénale, revue de science criminelle juil-sept. 2001, p. 509

Groupe de travail interministériel sur l'amélioration du recouvrement des amendes pénales, 1999, document interne non publié.

GUYOT Régis, Etude des gisements de sécurité routière, DRAST, document interne non publié.

L'actualité juridique Droit administratif, Actualité de la problématique de la sanction administrative, numéro spécial octobre 2001

LEBLOIS-HAPPE Jocelyne, Quelles réponses à la petite délinquance ? Etude du droit répressif français sous l'éclairage comparé du droit répressif allemand, Thèse Strasbourg 1998

Ministère de l'équipement, des transports et du logement et autres, L'efficacité de la procédure de retrait de points du permis de conduire, Audit interministériel, nov. 2001

PEREZ-DIAZ Claudine, Comportements des conducteurs et modèles du risque, *Déviance et société* 2000, vol. 24, n°2 pp 197-208

Prévention routière, *Circuler*, numéro 108, mars-avril 2002, La justice dépassée par les délits routiers

ROBERT Marc, FONCELLE Anne-Marie, La justice pénale et les contentieux de masse, Ministère de la justice 1983, non publié

ANNEXES

SCHEMA DE LA PROCEDURE ACTUELLE

SCHEMA PROPOSE

LA JUSTICE PENALE

ET

LES CONTENTIEUX DE MASSE

(Extraits – Chancellerie 1983)

ENTRETIENS DE VENDOME
(Extraits - Chancellerie 2001)

BILAN DE LA SECURITE ROUTIERE 2001

(Extraits – ONISR 2001)

L'EFFICACITE DE LA PROCEDURE DE RETRAIT DE POINTS DU PERMIS DE CONDUIRE

(Extraits – Audit interministériel 2001)

PERMIS DE CONDUIRE A POINTS
(Lettre Min. de l'Intérieur 2002)