

2025



CODE COMMENTÉ DE LA ROUTE

42^e édition

Livre 1^{er} DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Titre 1^{er} DÉFINITIONS

Article L. 110-1 Définition des véhicules et leurs remorques

Pour l'application du présent code, les termes, ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

1° Le terme « véhicule à moteur » désigne tout véhicule terrestre pourvu d'un moteur de propulsion, y compris les trolleybus, et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails ;

2° Le terme « remorque » désigne tout véhicule destiné à être attelé à un autre véhicule.

COMMENTAIRE

► L'assurance automobile garantit tout évènement mettant en cause un véhicule, qu'il s'agisse ou non d'un accident de la circulation, ainsi que les dommages causés par les accessoires et produits servant à son utilisation. Le titre 1^{er} du Code de la route est consacré aux définitions qui faisaient défaut ou se trouvaient dans divers textes éparés, notamment en ce qui concerne la définition des véhicules et leurs remorques. Ainsi, l'article L. 1^{er} ancien réprimait la conduite de véhicules en état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste, alors qu'aucune définition du véhicule n'était donnée s'agissant pourtant d'un élément constitutif essentiel de l'infraction, sans lequel elle n'existe pas.

► La définition qui est maintenant donnée est très large. Elle s'écarte sensiblement de celle qui est donnée par les dictionnaires, axée le plus souvent sur la notion de moyen de transport pour correspondre à celle qui a été élaborée par la jurisprudence et qui repose essentiellement sur une notion dynamique de mouvement. Le véhicule, défini par l'article L. 110-1, se meut par ses propres moyens puisqu'il est pourvu d'un moteur, qu'il soit ou non en marche (CA Nîmes, 1^{re} ch., 19 sept. 1994, JCP 1997. II. 22 794, note S. Bories) sans distinguer selon qu'il est à propulsion mécanique ou électrique, l'intervention de l'homme étant seulement nécessaire pour le diriger. Entrent dans la définition du véhicule à moteur de l'article L. 110-1 du Code de la route non seulement les véhicules automobiles (voitures et poids lourds), mais aussi les motocyclettes, cyclomoteurs, cycles, voiturettes non soumises à la possession d'un permis de conduire (Crim. 7 janv. 1998, JA 1998, p. 402), véhicules et appareils agricoles et forestiers, véhicules de travaux publics, engins spéciaux. C'est ainsi qu'il a été jugé sous l'empire de l'ancien article L. 1^{er}, mais cette décision conserve tout son intérêt avec le nouveau texte, que le Code de la route s'appliquait à tout véhicule quelconque tels un canot automobile ou une péniche (CA Paris, 16 mai 1924, Gaz. Pal. 1924. 2. 396).

Si l'article L. 110-1 vise uniquement les véhicules à moteur, il ne faut pas en conclure que seuls ces véhicules sont soumis aux dispositions du Code de la route. En effet, certains articles du code se réfèrent à « un » véhicule sans autre précision ou visent l'expression « véhicule quelconque », de sorte qu'il convient de distinguer pour chaque article selon qu'il est applicable seulement aux véhicules à moteur ou, au contraire, à tout véhicule. Ainsi les articles L. 231-1 et L. 234-1 s'appliquent à tous véhicules avec ou sans moteur, le premier concernant le délit de fuite et le second la conduite en état alcoolique.

La notion de véhicule peut être rapprochée de celle qui est retenue dans le cadre des lois du 31 décembre 1957 et du 5 juillet 1985. Ainsi une tondeuse à gazon est un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985 ; assujetti comme tel à l'assurance automobile obligatoire (Civ. 2^e, 24 juin 2004, Gaz. Pal. 2004. 310). Une cabine de télébenne, constituée d'une petite plateforme solidaire d'un câble en mouvement continu sur laquelle un skieur se tient debout, répond à la définition de « véhicule quelconque » visée par la loi du 31 décembre 1957 (CA Chambéry, 24 mars 1981, Gaz. Pal. 1981. Somm. 197 ; D. 1983. IR. 260, note F. Alaphilippe et J.-P. Karaquillo). Il en résulte que les tribunaux de l'ordre judiciaire sont seuls compétents pour statuer sur toute action en responsabilité tendant à la réparation des dommages de toute nature causés par un véhicule quelconque, jugée conformément aux règles du droit civil, et la responsabilité de la personne morale de droit public se trouve, à l'égard des tiers, substituée à celle de son agent auteur des dommages causés dans l'exercice de ses fonctions.

V. également à l'art. R. 311-1 les définitions des véhicules et leurs remorques.

Article L. 110-2 Définitions relatives à la voirie

Modifié par LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 – art. 161.

La définition des voiries nationales, départementales et communales est fixée aux articles L. 121-1, L. 122-1, L. 123-1, L. 131-1, L. 141-1, L. 151-1 et L. 161-1 du code de la voirie routière ci-après reproduits :

« Art. L. 121-1. – Les voies du domaine public routier national sont :

1° Les autoroutes ;

2° Les routes nationales.

Le domaine public routier national est constitué d'un réseau cohérent d'autoroutes et de routes d'intérêt national ou européen. Des décrets en Conseil d'État, actualisés tous les dix ans, fixent, parmi les itinéraires, ceux qui répondent aux critères précités.

L'État conserve dans le domaine public routier national, jusqu'à leur déclassement, les tronçons de routes nationales n'ayant pas de vocation départementale et devant rejoindre le domaine public routier communal. »

« Art. L. 122-1. – Les autoroutes sont des routes sans croisement, seulement accessibles en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique. »

« Les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, tenant compte notamment de contraintes topographiques. »

« Art. L. 123-1. – Les voies du domaine public routier national autres que les autoroutes définies à l'article L. 122-1 sont dénommées routes nationales.

Le caractère de route express peut leur être conféré dans les conditions fixées aux articles L. 151-1 à L. 151-5. »

« Art. L. 131-1. – Les voies qui font partie du domaine public routier départemental sont dénommées routes départementales.

Le caractère de route express peut leur être conféré dans les conditions fixées aux articles L. 151-1 à L. 151-5. »

« Art. L. 141-1. – Les voies qui font partie du domaine public routier communal sont dénommées voies communales.

Le caractère de route express peut leur être conféré dans les conditions fixées aux articles L. 151-1 à L. 151-5. »

« Art. L. 151-1. – Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'État, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules. »

« Art. L. 161-1. – Les chemins ruraux appartiennent au domaine privé de la commune. Ils sont affectés à la circulation publique et soumis aux dispositions du chapitre 1^{er} du titre II du livre 1^{er} du code rural et de la pêche maritime. »

BIBLIOGRAPHIE**L'ARGUS DE L'ASSURANCE****Revues**

Réglementation des voies : pouvoirs, responsabilités, indemnisation, dossier JA n° 817, avr. 2010, p. 14 et dossier JA, avr. 2020.

COMMENTAIRE

► Selon la technique du code suiveur, l'article L. 110-2 reproduit in extenso les dispositions du Code de la voirie routière pour la définition du domaine public national, départemental ou communal et des chemins ruraux, ces derniers relevant du domaine privé de la commune. Ces définitions, relatives au domaine public routier, selon que les voies appartiennent à l'État, aux départements ou aux communes, font maintenant partie intégrante du Code de la route. Elles sont à rapprocher des définitions données par l'article R. 110-1, fondées sur la notion de circulation publique, par opposition aux voies privées, lesquelles peuvent néanmoins être ouvertes à la circulation.

On notera également la définition donnée à la voie de circulation (art. R. 110-2) constituée par une partie de la chaussée affectée à la circulation d'une file de véhicules, insérée auparavant dans l'article R. 1^{er} de l'ancien code.

► La rédaction actuelle résulte de l'article 18-II de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 qui a modifié, notamment, l'article L. 121-1 du Code de la voirie routière.

► Depuis la loi d'orientations des mobilités du 24 décembre 2020, les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, tenant compte notamment de contraintes topographiques.

Avec la redéfinition de la notion d'autoroute et la possibilité d'intégrer dans le réseau autoroutier des voies à « gabarit routier » (par exemple des 2 × 1 voie, limitée à 80 km, selon le député J. Giraud à l'origine de l'amendement), il est désormais possible de confier ces voies en concession.

C'est ce que permet l'article L. 122-4 du Code de la voirie routière, lui aussi remanié par la loi LOM de décembre 2019 : l'usage des autoroutes est en principe gratuit.

Toutefois il peut être institué par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des transports, un péage pour l'usage d'une autoroute en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure.

En cas de concession des missions du service public autoroutier, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire.

Sans préjudice des dispositions du code de la commande publique, des ouvrages ou des aménagements non prévus au cahier des charges de la concession peuvent être intégrés à l'assiette de celle-ci, sous condition stricte de leur nécessité ou de leur utilité, impliquant l'amélioration du service autoroutier sur le périmètre concédé, une meilleure articulation avec les réseaux situés au droit de la concession afin de sécuriser et fluidifier les flux de trafic depuis et vers les réseaux adjacents à la concession et une connexion renforcée avec les ouvrages permettant de desservir les territoires, ainsi que de leur caractère accessoire par rapport au réseau concédé. Ces ouvrages ou ces aménagements peuvent porter sur des sections à gabarit routier ayant pour effet de fluidifier l'accès au réseau autoroutier. Leur financement ne peut être couvert que par une augmentation des tarifs de péages, raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire. Le cas échéant, l'État et les collectivités territoriales intéressées, dans le cadre des règles prévues dans le code général des collectivités territoriales, peuvent, à titre exceptionnel, apporter des concours.

La convention de concession et le cahier des charges annexé fixent les conditions dans lesquelles le concessionnaire exerce les missions qui lui sont confiées par l'État et en contrepartie desquelles il est autorisé à percevoir des péages. Ces actes sont approuvés par décret en Conseil d'État, le cas échéant dans les conditions prévues à l'article L. 122-8. Le cahier des charges prévoit un dispositif de modération des tarifs de péages, de réduction de la durée de la concession ou d'une combinaison des deux, applicable lorsque les revenus des péages ou les résultats financiers excèdent les prévisions initiales. En cas de contribution de collectivités territoriales ou de l'État au financement de la concession, ce dispositif peut, à la place ou en complément, prévoir un partage d'une partie des résultats financiers de la concession au profit de l'État et des collectivités territoriales contributrices. Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de ce dispositif.

La différenciation dans les abonnements proposée par les concessionnaires d'autoroutes afin de favoriser les véhicules à très faibles émissions dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes ainsi que les véhicules utilisés en covoiturage est mise en œuvre sous la responsabilité des concessionnaires sans modification du rythme d'évolution des tarifs de péage et sans augmentation de la durée des concessions autoroutières.

Toute nouvelle convention de délégation doit prévoir :

1° La mise à la disposition des usagers d'un nombre minimum de places de parkings de covoiturage ou de bus express, en fonction de la taille et de la géographie du réseau ;

2° Une stratégie de renforcement et de déploiement de stations d'avitaillement en carburants alternatifs, au sens de l'article 1^{er} du décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;

3° La mise en place d'une tarification différenciée selon les niveaux d'émissions des véhicules.

Toute nouvelle convention de délégation peut également prévoir la mise en place d'une tarification solidaire adaptée pour les publics fragiles.

Les conditions d'application des 1° à 3° du présent article sont définies par voie réglementaire, après avis de l'Autorité de régulation des transports.

Le produit du péage couvre ses frais de perception.

Article L. 110-3 Routes à grande circulation

Modifié par Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 – art. 22 (JORF 17 août 2004 en vigueur le 1^{er} janvier 2005).

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies.

Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'État dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination.

Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

COMMENTAIRE

► **Source** : art. R. 1, al. 2 de l'ancien Code de la route.

► La loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 crée un nouvel article L. 4424-21 du Code des collectivités territoriales qui dispose que « sur le territoire de la Corse, par dérogation à l'article L. 110-3 du code de la route, la liste des routes à grande circulation est fixée par délibération de l'Assemblée de Corse ».

► La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 donne une meilleure définition des routes à grande circulation, lesquelles ne sont plus seulement destinées à assurer la continuité du trafic, mais aussi le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, les convois militaires et la desserte économique du territoire.

► Le décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 institue une nouvelle catégorie de voies réservées à la circulation des piétons, des cavaliers et des véhicules non motorisés et le décret n° 2006-253 du 27 février 2006 modifiant l'article R. 152-1 du Code de la voirie routière rappelle que les routes à grande circulation sont celles qui figurent sur la liste établie en application de l'article L. 110-3 du Code de la route.

Titre 2 RESPONSABILITÉ

Chapitre 1^{er} RESPONSABILITÉ PÉNALE

Article L. 121-1 Principe de la personnalité des peines

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.

BIBLIOGRAPHIE

L'ARGUS DE L'ASSURANCE

Ouvrages

S. Chanh et J. Péchinot, Manuel de l'assurance automobile, L'Argus éd.

AUTRES DOCUMENTATIONS

Reuves

Notion de propriétaire-coupable – Samson et Morin, L'extension de la présomption de culpabilité, Gaz. Pal. 98-2, doct. 1095. – Samson : Histoire du Code de la route, Gaz. Pal. 01-doctr. 350.

COMMENTAIRE

► **Source** : art. L. 21 de l'ancien Code de la route.

1) Origine du texte

► L'article 21 de l'ancien code, a fait l'objet de larges discussions à l'Assemblée nationale qui s'était émue à l'occasion d'accidents spectaculaires causés par des transports routiers dont les conducteurs se trouvaient astreints à circuler dans des conditions anormales de fatigue (JOAN, 1958-451 s.). Un amendement proposait de punir d'une peine de prison de 11 jours à 6 mois et d'une amende de 55 euros à 183 euros l'entrepreneur de transport coupable d'une infraction aux lois relatives aux heures de travail et aux règles d'hygiène et de sécurité, mais cet amendement a été rejeté et il a été précisé au Conseil de la République que le texte avait pour objet d'éviter au salarié « de supporter le tribut des contraventions » (JO, débats Cons. Rép., 18 mars 1958).

► Faute intentionnelle prévue par la loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 : la question s'est posée de savoir si l'auteur direct du dommage pouvait se prévaloir de la loi du 10 juillet 2000, plus douce, qui limite la responsabilité pénale en cas d'homicide ou de blessures par imprudence et exige une faute lourde ou d'une extrême gravité, voire délibérée, supposant un acte volontaire. La Cour de cassation a répondu par la négative (Crim. 9 oct. 2001, JA 2002, n° 726, p. 20) au motif que le prévenu, étant l'auteur direct du dommage, n'est pas fondé à revendiquer le bénéfice des dispositions pénales plus douces introduites par la loi du 10 juillet 2000, puisqu'il conduisait le véhicule qui avait heurté de front la voiture des victimes.

En effet, l'article 121-3 du Code pénal, dans sa rédaction issue de la loi du 10 juillet 2000, vise les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, c'est-à-dire l'auteur indirect, et concerne par exemple un chef d'entreprise ou de service ou encore un élu à l'exclusion du conducteur du véhicule qui est l'auteur direct du dommage. Le délit n'est constitué à l'égard de l'auteur indirect du dommage que s'il est établi qu'il a violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité

prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer.

Il y a également délit lorsque l'auteur des faits n'a pas accompli des diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

2) Portée

■ Le chapitre 1^{er} du titre 2 énonce les principes de responsabilité de la circulation routière. Le premier alinéa de l'article L. 121-1 pose le principe général de la personnalité des peines, qui est un des fondements essentiels de notre droit pénal, rappelé par l'article 121-1 du Code pénal et repris par l'article 6 § 2 de la Convention européenne des droits de l'Homme. Au contraire, le premier alinéa de l'article L. 121-1 n'en est qu'une application : le conducteur est seul pénalement responsable, mais sous certaines conditions, le paiement des amendes peut être mis à la charge de l'employeur. Celui-ci est alors tenu comme civilement responsable de son préposé et non personnellement : les condamnations ne seront pas inscrites à son casier, mais au casier de son préposé. Le propriétaire (ou le commettant) qui ne conduit pas, ne peut pas être responsable pénalement (CA Paris, 1^{er} juill. 1974, Gaz. Pal. 1974. 2. 810), mais seulement civilement des fautes de son préposé, abstraction faite du cas où ce dernier utiliserait sans autorisation et à des fins personnelles, le véhicule qui lui est confié pour l'exercice de ses fonctions (Ass. plén., 10 juin 1977, JA 1977, p. 338).

■ Le cadre d'application de l'article L. 121-1 est strictement limité : seules les infractions prévues par le Code de la route et sanctionnées par des amendes de police peuvent être mises à la charge de l'employeur, à l'exclusion de peines plus graves (par exemple, prononcées pour homicide ou blessures involontaires), parce qu'il est personnellement responsable des conditions de travail imposées à son préposé.

■ La loi n° 85-1407 du 30 décembre 1985, article 61, modifié par l'article 120-VIII de la loi n° 93-2 du 4 janvier 1993, ajoute une condition : encore faut-il que l'employeur ait été cité à l'audience. On peut s'étonner qu'il ait fallu près de trente ans pour que le législateur se soit préoccupé d'assurer le respect du contradictoire.

3) Responsabilité propre de l'employeur

■ Il importe de ne pas confondre le cas prévu par l'article L. 121-1 et celui où l'employeur peut être personnellement responsable en raison de ses fautes propres et qui lui sont imputables à raison de l'état du matériel mis à la disposition du salarié et qui a pu jouer un rôle direct dans la commission de l'infraction : c'est ainsi qu'il a été jugé que le chef d'entreprise était responsable pénalement d'avoir mis en circulation un véhicule dont les feux de croisement étaient éblouissants (Crim. 11 juin 1963, Quot. jur. 63, n° 118) ou dépourvu de feu stop et dont les pneumatiques étaient défectueux (Crim. 8 mai 1964, D. 1964. chron. 562), ou le dispositif de freinage (Crim. 27 oct. 1998, JA 1998, p. 502), un engin de travaux public dépourvu de convoyeur (Crim. 14 mai 1968, Quot. jur. 68, n° 123) ou un véhicule dépourvu des feuilles d'enregistrement (Crim. 9 nov. 1998, JA 1999, p. 68) ou un véhicule dépourvu de ceinture de sécurité (cette absence a été considérée comme un manquement à l'obligation de sécurité de résultat présentant pour l'employeur le caractère d'une faute inexcusable – alors que ce défaut n'avait pas été relevé par le centre de contrôle technique, cf. Civ. 2^e, 20 juin 2019, n° 18-19175). Ainsi, le commettant est personnellement responsable en cas d'infraction aux règles sur l'équipement et l'entretien des véhicules (Crim. 22 janv. 1974, JA 1975, p. 59) ou en cas de surcharge même s'il apporte la preuve qu'il avait donné des instructions précises, car il ne suffit pas au chef d'entreprise de se borner à donner des directives qu'il savait d'ailleurs n'être pas suivies, et il lui appartient de prendre d'autres dispositions (CA Paris, 2 févr. 1977, JA 1977, p. 209), pour faire respecter par son personnel les obligations réglementaires (Crim. 1^{er} oct. 1980, Bull. crim. n° 634), s'assurer du respect de la réglementation et en justifier (Crim. 16 janv. 1990, Bull. crim. n° 239), la justification ne pouvant résulter d'une simple note de service dont on sait qu'elle peut ne pas être observée.

■ L'article L. 4141-2 du Code du travail impose à l'employeur d'organiser « une formation pratique et appropriée à la sécurité au bénéfice des travailleurs qu'il embauche, des travailleurs qui changent de poste de travail ou de technique, des salariés temporaires... » A, par exemple, été condamné pour homicide involontaire l'employeur qui n'avait pas assuré la formation d'un salarié à la conduite d'un quad (Crim., 12 mai 2015, n° 13-80345).

■ La responsabilité du chef d'entreprise a lieu à moins qu'il ne fasse la preuve d'une délégation régulière de ses pouvoirs à un subordonné pourvu de la compétence, des moyens et de l'autorité nécessaires pour veiller à l'observation des prescriptions de la loi ou des règlements (Crim. 22 janv. 1974, JA 1975, p. 59 ; Crim. 19 janv. 1988, JA 1989, p. 9). Les juges du fond pourront, pour vérifier la réalité d'une telle délégation se référer aux déclarations du mis en cause (voir, par exemple : Crim., 8 avr. 2014, n° 12-87841 concernant un accident entre deux camions sur un site de l'entreprise). La délégation devra être précise, claire et ne pourra porter sur l'ensemble des responsabilités du dirigeant. Le mécanisme de la délégation suppose également que le subordonné dispose de la compétence, de l'autorité et des moyens nécessaires à la mise en œuvre effective de cette délégation.

■ C'est en raison de la mise en circulation d'un véhicule en infraction avec les règles du Code de la route, faute personnelle de l'employeur, que celui-ci est poursuivi, dès lors qu'il existe une relation de causalité entre cette faute et l'accident et non pas comme commettant sur le fondement de l'article L. 121-1. Ainsi, le PDG d'une société, personnellement condamné, ne peut faire payer les amendes par l'entreprise (Crim. 3 févr. 1992, Bull. crim. n° 49). Les cogérants d'une société sont solidairement responsables des contraventions pour stationnement irrégulier des véhicules dont la société est propriétaire (Crim. 11 juin 1992, D. 1992. IR. 250). En ce qui concerne la responsabilité pénale de l'employeur pour défaut de visites techniques : V. ci-dessous, art. R. 323-1.

■ La responsabilité de l'employeur sera recherchée même en présence d'une faute de la victime, (voir Crim., 30 mars 2016, n° 15-80740) pour un chef d'entreprise n'ayant mis en place aucune des consignes imposées par la loi ou le règlement, telles que figurant au Code du travail, relatives aux mesures de sécurité concernant la circulation des véhicules, et plus particulièrement celle permettant d'assurer le balisage et l'aménagement d'une piste de chantier. Cet employeur avait pourtant souligné la faute du salarié qui se serait lancé dans un pari fait avec un autre salarié conducteur d'un autre véhicule. Pour la Chambre criminelle, la violation manifestement délibérée d'une

obligation de prudence et de sécurité imposée par la loi ou le règlement ayant été caractérisée à l'encontre de l'employeur « l'éventuelle faute de la victime, à la supposer démontrée, ne pouvait être la cause exclusive de l'accident ».

4) La responsabilité des personnes morales

► Le décret n° 2010-671 du 18 juin 2010 tient compte de la généralisation de la responsabilité pénale des personnes morales résultant de l'application de l'article 121-2 du code pénal en ces termes : « Les personnes morales, à l'exclusion de l'État, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 à 121-7, des infractions commises pour leur compte par leurs organes ou représentants ». Les articles 121-4 à 121-7 énoncent les peines encourues par les auteurs, y compris en cas de tentative, et les complices par aide, assistance ou provocation.

► La Cour de cassation veille à une application stricte des dispositions de l'article 121-2 du Code pénal, et impose aux juridictions de s'assurer que les faits reprochés ont bien été commis, pour le compte de la personne morale, par l'un de ses organes ou représentants (voir par exemple Crim., 2 sept. 2014, n° 13-83956 ou Crim., 25 mars 2014, n° 13-80376 concernant un accident causé par une pelle mécanique).

► Le rappel de la règle de responsabilité n'était plus nécessaire juridiquement sauf lorsque sont prévues des peines autres que d'amendes, par exemple la confiscation de l'objet qui a permis la réalisation de l'infraction (voir la nouvelle rédaction de l'art. R. 323-16 V), en l'occurrence un véhicule automobile.

5) Effets du principe

► L'alinéa 1^{er} de l'article L. 121-1 rappelle le principe de la personnalité des peines. Il en résulte que seul le conducteur peut être poursuivi à raison des infractions qu'il a commises et il appartient au Parquet de rechercher le conducteur du véhicule s'il n'est pas le propriétaire (Crim. 20 janv. 1977, JA 1977, p. 122 [7 arrêts du même jour] ; Crim. 15 sept. 1992, Bull. crim. n° 282). Le propriétaire peut se refuser à révéler le nom de la personne qui conduisait au moment où a été relevée l'infraction (CA Besançon, 16 déc. 1976, JA 1977, p. 9 ; Crim. 2 mars 1966, Gaz. Pal. 1966, 1. 391) ou, en toute bonne foi, l'ignorer si plusieurs conducteurs autorisés utilisent habituellement le véhicule. Depuis la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016, les représentants légaux ont néanmoins l'obligation de désigner le salarié auteur d'une infraction commise avec un véhicule de société (Cf. art. L. 121-6 du Code de la route).

► C'est pourquoi l'administration a tenté de suppléer à cette difficulté, en mettant en place un système sophistiqué, permettant de photographier le conducteur, véritable responsable de l'infraction, ce qui a donné lieu à d'autres difficultés, relativement au respect de la vie privée. En effet, une photographie du véhicule et non du conducteur ne saurait fonder la condamnation du propriétaire pour excès de vitesse (Crim. 21 oct. 1980, Gaz. Pal. 1981. 1. Somm. 68 ; CA Reims, 30 avr. 1981, Gaz. Pal. 1981. 2. Somm. 295). La preuve de l'identité du contrevenant relève de l'intime conviction des juges (Crim., 14 févr. 1984, JA 1984, p. 295), V. ci-dessous les cas particuliers résultant des articles L. 121-2 et L. 121-3 et concernant le stationnement et l'excès de vitesse.

► Pour les infractions verbalisées après interception, l'identité du conducteur pourra être vérifiée en ayant recours à des documents autres que la carte nationale d'identité (voir, par exemple, Crim., 5 avr. 2016, n° 15-85802 qui confirme le jugement ayant retenu que « la carte vitale présentée à l'agent verbalisateur constitue une pièce d'identité probante, dès lors que la signature du prévenu apposée sur le procès-verbal est identique à celle figurant sur les documents administratifs fournis »).

6) La complicité

► La responsabilité du conducteur, auteur de l'infraction, poursuivi pour mise en danger de la personne d'autrui, autorise la poursuite exercée contre un passager en qualité de complice s'il a donné une injonction au conducteur dont les termes s'entendaient comme un ordre de passer au feu rouge (Crim., 6 juin 2000, JA 2000, p. 397). V. également les décisions citées sous l'article L. 231-1 et TGI Limoges, 10 août 1999, JA 2000, p. 175.

► En revanche, le passager qui tire violemment le frein à main d'un véhicule en mouvement, provoquant son arrêt dans des conditions mettant en danger la vie d'autrui, se comporte en conducteur de fait et doit être considéré comme personnellement coupable de la violation d'une obligation de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement (Crim. 22 juin 2005, JA 2005, n° 767, p. 524) ; mais il sera souligné dans une telle circonstance que le seul fait que le passager ait manœuvré le volant n'établira pas qu'il se soit substitué au conducteur dans la conduite du véhicule et ait acquis la qualité de conducteur au sens des dispositions de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 (Civ. 2^e, 23 mars 2017, n° 15-25.585) ; celui qui se substitue – au sens propre du terme – au conducteur sans permis en échangeant de fauteuil ne sera pas condamné en qualité de complice, son action intervenant postérieurement aux faits de conduite (CA Aix-en-Provence, 7 juill. 2017, n° 16/0397, RG n° 017/572) ; celui qui se substitue – au sens propre du terme – au conducteur sans permis en échangeant de fauteuil ne sera pas condamné en qualité de complice, son action intervenant postérieurement aux faits de conduite (CA Aix-en-Provence, 7 juill. 2017, n° 16/0397, RG n° 017/572).

► La question de la complicité d'une infraction non intentionnelle continue de nourrir de nombreux échanges doctrinaux (même si la jurisprudence a déjà pu admettre ce mécanisme, tel fut le cas dans une espèce portée à la connaissance de la Cour de cassation : « pour déclarer M. X. coupable d'homicide involontaire et de complicité de conduite d'un véhicule sans permis, l'arrêt énonce que, cédant à l'insistance de M. Y. qui voulait « faire un tour » avec sa voiture, il lui en a remis volontairement les clés alors qu'il savait que celui-ci n'était pas titulaire du permis de conduire et se trouvait sous l'emprise de l'alcool ; que les juges retiennent que le prévenu, qui ne pouvait ignorer le risque d'accident encouru par la victime en lui permettant de conduire dans de telles circonstances, a contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage et commis une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer ; qu'ils ajoutent qu'en agissant ainsi le prévenu a sciemment facilité la consommation du délit de conduite sans permis » : CA Rouen, 27 janv. 2010 et Crim., 14 déc. 2010, n° 10-81189).

► Cette question de la complicité d'une infraction non intentionnelle pourra être surmontée par le recours à la co-action. C'est, par exemple, le cheminement emprunté par la cour d'appel de Papeete qui a condamné le prévenu ayant confié les clés de son véhicule à un conducteur qu'il savait sous l'emprise de l'alcool et de stupéfiants. Pour les juges d'appel, le propriétaire du véhicule a commis une faute caractérisée en exposant autrui à risque, dans cette espèce le propriétaire avait été par le passé, et à plusieurs reprises, condamné pour des faits d'alcool au volant (CA Papeete, 7 sept. 2017, n° 16/00124, Juris-data 2017-021338).

7) Véhicule autonome

► La question de responsabilité du conducteur se posera bien évidemment avec l'arrivée du véhicule autonome. Mais avant même cette question, se posera celle de la définition du conducteur. Pourra-t-on encore considérer l'usager d'un véhicule autonome comme un conducteur devant faire preuve d'attention et de vigilance ? En attendant de devoir trancher cette question, le législateur a dû mettre en place un dispositif provisoire permettant la circulation expérimentale de ces véhicules.

C'est l'objet de la sous-section 2 de la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (dite loi PACTE pour plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises), fort opportunément appelée « Libérer les expérimentations de nos entreprises ».

L'article 125 de cette loi PACTE vient apporter deux précisions importantes pour la montée en puissance de l'expérimentation de ces véhicules sur le territoire national avec la possibilité d'un conducteur présent non pas dans le véhicule mais à l'extérieur de l'habitacle et la mise en place d'un régime de responsabilité reposant sur le titulaire de l'autorisation de circulation à titre expérimentale.

« I. – L'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques est ainsi modifiée :

1° L'article 1^{er} est ainsi rédigé :

Art. 1^{er}. – La circulation sur la voie publique de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite à des fins expérimentales est autorisée. Cette circulation est subordonnée à la délivrance d'une autorisation destinée à assurer la sécurité du déroulement de l'expérimentation. »

« La délivrance de l'autorisation est subordonnée à la condition que le système de délégation de conduite puisse être à tout moment neutralisé ou désactivé par le conducteur. En l'absence de conducteur à bord, le demandeur fournit les éléments de nature à attester qu'un conducteur situé à l'extérieur du véhicule, chargé de superviser ce véhicule et son environnement de conduite pendant l'expérimentation, sera prêt à tout moment à prendre le contrôle du véhicule, afin d'effectuer les manœuvres nécessaires à la mise en sécurité du véhicule, de ses occupants et des usagers de la route. » ;

2° Après le même article 1^{er}, il est inséré un article 1^{er}-1 ainsi rédigé :

« Art. 1^{er}-1. – La circulation à des fins expérimentales de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite ne peut être autorisée sur les voies réservées aux transports collectifs que pour des véhicules utilisés pour effectuer ou mettre en place un service de transport public de personnes ou, pour les autres véhicules, sous réserve de l'avis conforme de l'autorité de police de la circulation concernée et de l'autorité organisatrice des transports. » ;

3° Après l'article 2, sont insérés des articles 2-1 et 2-2 ainsi rédigés :

« Art. 2-1. – Le premier alinéa de l'article L. 121-1 du code de la route n'est pas applicable au conducteur pendant les périodes où le système de délégation de conduite, qu'il a activé conformément à ses conditions d'utilisation, est en fonctionnement et l'informe en temps réel être en état d'observer les conditions de circulation et d'exécuter sans délai toute manœuvre en ses lieux et place. »

« Le même premier alinéa est à nouveau applicable après sollicitation du système de conduite et à l'issue d'un délai de reprise de contrôle du véhicule précisé par l'autorisation d'expérimentation, dont le conducteur est informé. Il en va de même lorsque le conducteur a ignoré la circonstance évidente que les conditions d'utilisation du système de délégation de conduite, définies pour l'expérimentation, n'étaient pas ou plus remplies. »

« Art. 2-2. – Si la conduite du véhicule, dont le système de délégation de conduite a été activé et fonctionne dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article 2-1, contrevient à des règles dont le non-respect constitue une contravention, le titulaire de l'autorisation est pécuniairement responsable du paiement des amendes. Si cette conduite a provoqué un accident entraînant un dommage corporel, ce titulaire est pénalement responsable des délits d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne prévus aux articles 221-6-1, 222-19-1 et 222-20-1 du code pénal lorsqu'il est établi une faute au sens de l'article 121-3 du même code dans la mise en œuvre du système de délégation de conduite. »

► V. Ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et chapitre 3 (du livre 1^{er}, titre II), Responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite (art. L. 123-1 à L. 123-4).

Article L. 121-2 L'exception au principe de la personnalité des peines

Modifié par LOI n° 2020-105 du 10 février 2020 – art. 101.

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 ainsi que des contraventions relatives à l'abandon d'ordures, de déchets, de matériaux ou d'autres objets, 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.

COMMENTAIRE

► **Source** : art. L. 21-1 de l'ancien Code de la route.

► C'est précisément pour faire échec à la jurisprudence de la Cour de cassation, sur le principe de la personnalité des peines (Crim. 2 mars 1966, Quot. jur. 67, n° 72) qu'est intervenue la loi du janvier 1972. Désormais, le titulaire de la carte grise est responsable de plein droit des infractions relatives au stationnement, sauf s'il fournit l'identité de l'auteur véritable de l'infraction ou s'il établit l'existence d'un cas de force majeure. Si la carte grise est au nom des deux époux, ils sont tous deux pécuniairement responsables (Crim., 3 sept. 1998, JA 1998, p. 498). La responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule est étendue par l'article 8-I de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 aux infractions commises sur l'acquiescement des péages. Mais le titulaire du certificat d'immatriculation pécuniairement responsable n'est pas juridiquement coupable (Crim., 16 mars 2010, n° 09-86.514, Gaz. Pal., 29 juill. 2010).

► Les renseignements donnés par le titulaire de la carte grise doivent permettre d'identifier le conducteur. Si les informations données sont insuffisantes, le propriétaire du véhicule ne satisfait pas à l'obligation qui lui incombe (Crim., 25 avr. 1995, JA 1995, p. 289). Le titulaire du certificat d'immatriculation ne peut se contenter d'indiquer qu'une autre personne est le conducteur habituel du véhicule (Crim, 23 janv. 2018, n° 17-82.358).

► L'article L. 121-2 impose une preuve positive comportant une quasi-obligation de délation alors que l'article L. 121-3 exige une preuve négative qui ne se confond pas avec la précédente (CA Angers, ch. corr., 11 févr. 2003, JA 2003, n° 745, p. 494 ; même sens : CA Toulouse, 3^e ch., 7 avr. 2003, JA 2003, n° 745, p. 495). V. également comm. sous l'article L. 121-3 ci-dessous.

► En cas de travaux de réparation sur le véhicule, la juridiction pourra valablement considérer que le titulaire du certificat d'immatriculation a fourni les éléments nécessaires à l'identification de l'auteur de l'infraction lorsqu'il est indiqué que le véhicule a été confié à un garage (avec précision du nom et de l'adresse du réparateur) et que le titulaire accompagne sa contestation de la facture qui précise une restitution du véhicule postérieurement à la constatation de l'infraction. (Crim., 29 janv. 2019, n° 18-83.943, dans le même sens pour un titulaire de certificat d'immatriculation ayant produit à l'appui de sa contestation « une facture de la société Euromaster, sise à l'adresse à laquelle a été constatée l'infraction, attestant que le véhicule était, aux jour et heure de l'infraction, confié à cette société pour un contrôle technique », Crim., 29 janv. 2019, n° 18-83.935).

► En matière de location, et notamment de location courte durée, le dernier utilisateur qui (certainement) a laissé le véhicule sur un emplacement irrégulier ne pourra pas être poursuivi si l'infraction est constatée bien après la période de location. C'est ce qu'a retenu la chambre criminelle pour un véhicule verbalisé cinq heures après que la société Autolib a découvert le problème et recouvré le contrôle et la garde du véhicule (Crim., 5 juin 2019, n° 18-82.408).

► En cas de vol du véhicule, si une déclaration a été régulièrement faite, on pourra considérer qu'il y a cas de force majeure faisant échec à la présomption de responsabilité qui s'attache à la propriété du véhicule. Rappelons que cette présomption ne peut être étendue à d'autres infractions que celles relatives au stationnement et aux redevances de péage. Elle ne peut être étendue, notamment, à une infraction pour stationnement dangereux au cas où l'identité du conducteur n'aurait pu être déterminée. Mise à part l'exception de l'article L. 121-2, strictement limitée, la notion de responsabilité pénale du fait d'autrui n'existe pas dans notre droit positif. Il est à noter que la présomption de responsabilité instituée par l'article L. 121-2, laissant la possibilité au propriétaire du véhicule d'apporter la preuve de sa non-culpabilité en indiquant le conducteur, respecte les droits de la défense et n'est pas contraire à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'Homme (Crim. 6 nov. 1991, D. 1992. Somm. 204 ; Crim. 9 avr. 1992, Bull. crim. n° 155 ; Crim. 25 avr. 1995, JA 1995, p. 289). V. note sous l'article L. 121-3.

► La loi n° 2011-1862 du 13 décembre 2011, article 31-III, sous couvert de répartition des contentieux et d'allègement de certaines procédures, a étendu au cessionnaire du véhicule le principe de responsabilité pécuniaire déjà appliqué aux propriétaire et locataire, sous les mêmes réserves, c'est-à-dire sous réserves d'un cas de force majeure ou de fourniture de renseignement permettant d'identifier le véritable auteur de l'infraction.

► Mais il faut bien admettre que l'acquéreur, à la différence du propriétaire ou du locataire peut ne pas connaître, en toute bonne foi, celui qui conduisait le véhicule au moment où l'infraction a été constatée c'est-à-dire avant la vente. V. comm. sous l'article L. 121-3. Une déclaration mensongère de cession d'un véhicule est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende (C. route, art. L. 322-3).

► La cession du véhicule à un acquéreur identifié constitue une exception au principe posé par l'article L. 121-1, même si, au moment de la constatation de l'infraction, les démarches nécessaires pour la mutation de véhicule, n'avaient pas été faites à la préfecture (Crim., 28 janv. 2014, n° 13-81.574, JA mars 2014, p. 35).

► La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire est venue insérer dans le champ des dispositions de l'article L. 121-2 les contraventions relatives à l'abandon d'ordures, de déchets, de matériaux ou d'autres objets. Quelques semaines auparavant, la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités avait déjà revisité l'article L. 325-1-2 du Code de la route pour renforcer les sanctions en cas de d'abandons sauvages : « I. – Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule (ayant été utilisé) : a) Pour déposer, abandonner, jeter ou déverser, dans un lieu public ou privé, à l'exception des emplacements désignés à cet effet par l'autorité administrative compétente, soit une

épave de véhicule, soit des ordures, déchets, déjections, matériaux, liquides insalubres ou tout autre objet de quelque nature qu'il soit si ces faits ne sont pas accomplis par la personne ayant la jouissance du lieu ou avec son autorisation ; b) Ou pour déposer ou laisser sans nécessité sur la voie publique des matériaux ou objets quelconques qui entravent ou diminuent la liberté ou la sûreté de passage. »

Article L. 121-3 Responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation

Modifié par LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 – art. 98 (V).

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 infractions dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, 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, 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.

BIBLIOGRAPHIE

L'ARGUS DE L'ASSURANCE

Reuves

G. Defrance, Le propriétaire du véhicule redevable pénalement, JA 2003, n° 745, p. 484 ; Le titulaire de la carte grise redevable pécuniairement, JA 2005, n° 768, p. 576 ; L'application de l'article L. 121-3 du code de la route, JA 2008, n° 801, p. 633 ; Redevable pécuniairement et non responsable pénalement, JA 2008, n° 797, p. 361. N. Giroudet-Demay, Le point sur ... « La difficulté de l'imputation de l'infraction au code de la route : entre vraisemblance raisonnable et présomption d'innocence ... », JA mai 2009, p. 269. ; J.-B. le Dall, Infractions et véhicules de sociétés ; désignation obligatoire sous peine d'amende, JA 2017, n° 894.

AUTRES DOCUMENTATIONS

Reuves

M. Couzinet, De quelques observations sur l'avis du Conseil Constitutionnel sur la loi du 16 juin 1999 sur la sécurité routière, Gaz. Pal. 00 Doct. p. 1324. Samson et Morin, L'extension de la présomption de culpabilité, Gaz. Pal. 98-2 Doct. p. 1095.

COMMENTAIRE

■ La loi LOM du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est venue très légèrement retoucher les dispositions de l'article L. 121-3 du Code de la route pour y faire disparaître la précision de l'application de ces dispositions par le tribunal de police. La rédaction de l'article L. 121-3 ne fait désormais plus référence qu'à l'application par « le tribunal ». Le mécanisme de l'article L. 121-3 n'est plus en effet réservé aux seules contraventions. L'article R. 121-6 du Code de la route prévoit ainsi la possibilité de mettre en œuvre la responsabilité pécuniaire en cas de violation de « l'obligation, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur, d'être couvert par une assurance garantissant la responsabilité civile, prévue aux articles L. 211-1 et L. 211-2 du Code des assurances et à l'article L. 324-2 du Code de la route ». Le tribunal correctionnel peut donc faire usage du dispositif mis en place à l'article L. 121-3 en présence d'un délit.

■ C'est également dans un registre légèrement différent la solution d'un mécanisme de responsabilité pécuniaire qui a été retenue pour la mise en place d'une responsabilité des constructeurs de véhicules autonomes en cas de contravention au Code de la route constatée alors que le véhicule circule en mode autonome. V. Ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite, et chapitre 3 (du livre 1^{er}, titre II), Responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite (art. L. 123-1 à L. 123-4).

Article L. 121-4 Rétention des véhicules

Modifié par Ordonnance n° 2010-420 du 27 avril 2010 – art. 116.

Sauf cas de versement immédiat d'une amende forfaitaire ou d'une amende forfaitaire mino-
rée, lorsqu'elles sont respectivement applicables, lorsque l'auteur d'une infraction se trouve hors

d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français ou d'une caution agréée par l'administration habilitée à percevoir les amendes garantissant le paiement éventuel des condamnations pécuniaires encourues, le véhicule ayant servi à commettre l'infraction pourra être retenu jusqu'à ce qu'ait été versée au comptable public compétent ou à un agent mentionné à l'article L. 130-4 porteur d'un carnet de quittances à souches une consignation dont le montant est fixé par arrêté. La décision imposant le paiement d'une consignation est prise par le procureur de la République, qui est tenu de statuer dans le délai maximum de vingt-quatre heures après la constatation de l'infraction.

Le véhicule peut être mis en fourrière si aucune de ces garanties n'est fournie par l'auteur de l'infraction et les frais en résultant sont mis à la charge de celui-ci.

BIBLIOGRAPHIE

L'ARGUS DE L'ASSURANCE

Revue

G. Defrance, La confiscation du véhicule, JA 2008, n° 798, p. 441. – A. Lafaix, La confiscation obligatoire du véhicule : la nouvelle réponse à la délinquance routière ?, JA 2012, n° 837. – J.-B. le Dall, L'infraction au Code de la route commise à l'étranger, un avis de contravention plus contraignant qu'une carte postale, JA 2014, n° 864

COMMENTAIRE

► **Source** : art. L. 26 de l'ancien Code de la route.

► L'obligation de versement d'une consignation mise à la charge de l'auteur d'une infraction qui ne peut justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire national n'est pas contraire aux prescriptions de l'article 12 du traité CE et au principe de non-discrimination en raison de la nationalité (Crim. 19 juin 2001, Bull. crim. n° 145, Gaz. Pal. 2002. 108, note Y. Monnet) puisqu'elle s'applique à toute personne, quelle que soit sa nationalité, et ne préjuge en rien de la culpabilité du prévenu.

► Le mécanisme de consignation de l'article L. 121-4 vise à garantir une certaine effectivité à la norme pénale en présence d'auteurs dont les perspectives de comparution ultérieure devant les juridictions françaises sont assez faibles. Cette volonté de faire appliquer les dispositions nationales aux conducteurs étrangers se retrouve également dans le mécanisme de permis à points pour conducteurs étrangers mis en place par la loi n° 2016-1547 de modernisation de la justice du XXI^e siècle (V. C. route, art. L. 223-10).

Arrêté du 19 décembre 2001 pris pour l'application de l'article L. 121-4 du code de la route

Article 1^{er}

Le montant de la consignation prévue par l'article L. 121-4 du code de la route est fixé ainsi qu'il suit : 1° Si l'infraction est une contravention de police : 11 Euros pour les contraventions de la 1^{re} classe ; 35 Euros pour les contraventions de la 2^e classe ; 68 Euros pour les contraventions de la 3^e classe ; 135 Euros pour les contraventions de la 4^e classe ; 750 Euros pour les contraventions de la 5^e classe. 2° Si l'infraction commise est un délit : 1 125 Euros à 2 250 Euros pour les délits punis d'une peine d'amende de 15 000 Euros au plus ; 2 250 Euros à 4 500 Euros pour les délits punis d'une peine d'amende de plus de 15 000 Euros.

Article 2

En cas de concours réel de contraventions, il doit être versé autant de consignations qu'il y a d'infractions constatées et pour le taux applicable à chaque contravention. En cas de concours réel de délits, une seule consignation doit être versée et pour le taux applicable au délit pour lequel l'amende encourue est la plus élevée.

Article 3

L'arrêté du 11 août 1998 pris pour l'application de l'article L. 26 du code de la route est abrogé.

Article 4

La date d'entrée en vigueur du présent arrêté est fixée au 1^{er} janvier 2002.

Article L. 121-4-1 Interception des véhicules

Modifié par LOI n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 – art. 34 (V).

Lorsqu'un avis d'amende forfaitaire majorée concernant une infraction mentionnée à l'article L. 121-3 a été adressé par lettre recommandée au titulaire du certificat d'immatriculation ne pouvant justifier d'un domicile sur le territoire français et qu'il n'a pas été procédé, dans le délai de quatre mois à compter de sa date d'envoi, au paiement de l'amende ou à la réclamation prévue par l'article 530 du code de procédure pénale, le véhicule ayant servi à commettre l'infraction peut, en cas d'interception du véhicule conduit par ce titulaire, être retenu jusqu'à ce que celui-ci verse le montant de l'amende due aux agents mentionnés à l'article L. 121-4. Il en est de même si le véhicule est conduit par un préposé du titulaire du certificat d'immatriculation ou par le représentant de ce titulaire s'il s'agit d'une personne morale.

La 42^e édition du **Code de la route commenté** des Éditions de L'Argus de l'assurance intègre les dernières évolutions législatives et réglementaires intervenues dans le domaine du droit de la route, notamment :

- le décret n° 2024-528 du 10 juin 2024 portant diverses dispositions en matière de sécurité et de circulation routières ;
- le décret n° 2024-202 du 8 mars 2024 portant application de l'article 53 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale ;
- le décret n° 2023-1387 du 29 décembre 2023 modifiant l'article R. 330-3 du Code de la route relatif aux conditions d'accès aux informations du traitement de données à caractère personnel dénommé « Système d'immatriculation des véhicules » ;
- le décret n° 2023-1214 du 20 décembre 2023 portant abaissement de l'âge minimal d'obtention de la catégorie B du permis de conduire à dix-sept ans ;
- le décret n° 2023-1152 du 8 décembre 2023 portant simplification des modalités de preuve et de contrôle de l'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire ;
- le décret n° 2023-1150 du 6 décembre 2023 portant suppression de la réduction d'un point du permis de conduire pour les excès de vitesse inférieurs à 5 kilomètres par heure ;
- le décret n° 2023-1013 du 2 novembre 2023 relatif aux services déconcentrés et à l'organisation de la police nationale.

Afin de répondre à vos exigences professionnelles, cet ouvrage propose une approche complète de la matière, exposée en trois parties :

- le **texte officiel et intégral du Code de la route**, commenté article par article par des spécialistes reconnus de la matière, enrichi d'intitulés d'articles et de l'analyse de la jurisprudence la plus pertinente ;
- **16 annexes thématiques** indispensables à la compréhension des sujets (permis de conduire, expertise, vitesse, environnement...) qui complètent le code et guident le lecteur dans ses recherches ;
- **l'Infracode**, illustration pratique de la jurisprudence en matière d'accidents de la circulation à l'aide de 200 schémas commentés.

Ensemble, ces parties complémentaires font de ce code un véritable outil de travail opérationnel et performant.

Retrouvez l'intégralité de cet ouvrage sur
www.reglementation-assurance.com



Dans la même collection :



ISBN 978-2-35474-552-3



9 782354 745523