

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE LA JUSTICE
n° 102 (1^{er} avril au 30 juin 2006)

Circulaires de la Direction des affaires criminelles et des grâces
Signalisation des circulaires du 1^{er} avril au 30 juin 2006

Circulaire relative à la politique pénale en matière de
contrôle automatisé de la vitesse

CRIM 2006 - 08 E1/07-04-2006

NOR : *JUSD0630049C*

Centre National de Traitement (C.N.T)
Centre Automatisé de Constatation des Infractions (C.A.C.I.R)
Contraventions routières

Destinataires

Procureurs généraux près les cours d'appel – Procureurs de la République près les tribunaux de grande instance - Premiers présidents des cours d'appel – Présidents des tribunaux de grande instance

TEXTES SOURCES :

Articles 529-1 et suivants, 530 et suivants, R. 48-1, R. 49-8, R.49-18 du C.P.P.

- 7 avril 2006 -

PLAN

Introduction

I - LE FONCTIONNEMENT DU CONTROLE AUTOMATISE
COMME ELEMENT DE LA CHAINE PENALE

I.1- La phase centralisée à Rennes

- 1- La constatation de l'infraction
- 2- L'identification de l'auteur de l'infraction par le C.N.T.
- 3- L'orientation des poursuites
 - a- Pour les contraventions des 3^{ème} et 4^{ème} classes
 - b- Pour les contraventions de 5^{ème} classe
- 4- L'amende forfaitaire : paiement ou requête en exonération
 - a- Le paiement
 - b- La requête en exonération
- 5- L'amende forfaitaire majorée : paiement ou réclamation

- 6- a- Le paiement
- b- La réclamation

I.2- La phase décentralisée dans les juridictions

- 1- Les contraventions de 5^{ème} classe
- 2- Les contraventions des 3^{ème} et 4^{ème} classes

II - LA POLITIQUE PENALE DE MISE EN ŒUVRE DU CONTROLE AUTOMATISE

II.1- A l'initiative du parquet de Rennes

II.2- A l'initiative des autres parquets et O.M.P

- 1- Le respect du principe d'égalité entre les contrevenants
- 2- La vigilance quant au principe de légalité des décisions
 - a- Quant aux peines prononcées
 - b- Quant aux éventuelles nullités de procédure
- 3- La circulation de l'information

III- LES POLITIQUES PENALES COMPLEMENTAIRES DU CONTROLE AUTOMATISE

III.1- La lutte contre les infractions qui nuisent à l'efficacité du contrôle automatisé

III.2- La mise en place d'une politique de contrôles complémentaires

III.3- L'utilisation du contrôle automatisé à des fins étrangères à la sécurité routière

Annexe (non publiée) : Principales infractions sanctionnant les comportements susceptibles de nuire au C.A

Lors du conseil interministériel de sécurité routière du 18 décembre 2002, il a été décidé la création d'un système de contrôle automatisé (C.A.) afin de renforcer l'efficacité et la fréquence des contrôles de la vitesse.

Les évolutions législatives et réglementaires ayant été menées à bien dans le courant de l'année 2003¹, les premiers radars ont été mis en place à compter du mois d'octobre 2003.

A la fin du mois de mars 2006, 1.010 radars avaient été installés, l'objectif à l'horizon du 31 décembre 2006 étant de porter ce chiffre à 1.500 appareils fixes et embarqués.

Le bilan général du dispositif est positif puisqu'il est communément admis qu'il a contribué à l'évolution des comportements des automobilistes et à l'amélioration de la sécurité routière qui s'est notamment traduite par une baisse sensible du nombre de victimes.

Les deux années de fonctionnement du contrôle automatisé ont cependant mis à jour certaines difficultés dans son fonctionnement, tout en apportant des enseignements pratiques.

¹ décret n°2003-293 du 31 mars 2003 ; loi n°2003-495 du 12 juin 2003 ; décret n°2003-642 du 11 juillet 2003

Il est notamment apparu que le principe de gestion centralisée du contrôle automatisé avait pu induire certains parquets en erreur en laissant croire que le contentieux nécessairement occasionné par ce système échapperait à leur compétence.

Aussi est-il apparu nécessaire de compléter la précédente circulaire de la D.A.C.G² sur le sujet afin de tirer profit de ces enseignements et d'apporter des réponses aux difficultés les plus courantes.

La présente circulaire a donc un double objet ; d'une part présenter en détail le fonctionnement du C.A., composante à part entière de la chaîne pénale de l'ensemble des juridictions ; d'autre part, préciser quelles doivent être les politiques pénales mises en œuvre dans le cadre du C.A et en complément de celui-ci.

I - Le fonctionnement du contrôle automatisé comme élément de la chaîne pénale

La centralisation du traitement des données numériques en un point unique du territoire national – le Centre National de Traitement (C.N.T.) situé à Rennes – confère un rôle primordial au parquet de Rennes.

Les autres parquets ne sont pas pour autant dessaisis de ce contentieux puisqu'ils demeurent compétents pour exercer les poursuites à l'encontre des contrevenants dont la contestation est jugée recevable ainsi qu'en matière de contraventions de 5^{ème} classe.

I.1- La phase centralisée à Rennes

1- La constatation de l'infraction

L'enregistrement par un radar fixe ou embarqué du dépassement d'une vitesse maximum autorisée est matérialisé par la prise d'un cliché photographique qui est automatiquement crypté et envoyé au C.N.T. par un réseau dédié de transmission.

La chaîne automatisée est elle-même conçue pour appliquer une marge technique, au-delà de la vitesse autorisée :

- 5 km/h de 0 à 100 km/h
- 5 % de la vitesse au-dessus de 100 km/h

2- L'identification de l'auteur de l'infraction par le C.N.T.

Au C.N.T. de Rennes, le décryptage, la lecture de la plaque minéralogique du véhicule et l'interrogation du Fichier National des Immatriculations (F.N.I.) – ou d'autres fichiers utiles comme certains fichiers de loueurs ou celui des véhicules volés – sont effectués automatiquement.

La constatation des infractions, la gestion des opérations relatives à l'identification des conducteurs de véhicules auteurs de ces infractions et le contrôle des opérations nécessaires au traitement de ces infractions en vue de la notification des avis de contravention sont effectués par le Centre Automatisé de Constatation des Infractions Routières (C.A.C.I.R.) composé d'officiers et d'agents de police judiciaire appartenant à la police nationale et à la gendarmerie nationale.

3- L'orientation des poursuites

² Circulaire du 28 juillet 2004 – CRIM.04-8/E1 – 28.07.2004 / N° NOR : JUS.D.04-30144C

a- Pour les contraventions des 3^{ème} et 4^{ème} classes

Une fois le titulaire de la carte grise identifié, l'avis de contravention (A.CO.) lui est adressé par voie postale.

b- Pour les contraventions de 5^{ème} classe

Les procès-verbaux dressés pour des contraventions d'excès de vitesse de 5^{ème} classe (dépassement égal ou supérieur à 50 km/h) sont adressés, par le C.A.C.I.R. et sous le contrôle du parquet de Rennes, aux parquets compétents en raison du domicile du titulaire du certificat d'immatriculation.

4- L'amende forfaitaire : paiement ou requête en exonération

a- Le paiement (art. 529-1, 529-7, 529-8 et R. 48-1 du C.P.P)

Le titulaire de la carte grise dispose de :

- 15 jours à compter de l'envoi de l'A.CO. pour payer l'amende forfaitaire minorée;
- 45 jours à compter de l'envoi de l'A.CO. pour payer l'amende forfaitaire en cas de non-paiement de l'amende forfaitaire minorée ;

b- La requête en exonération (art. 529-2, 529-10, 530-1 C.P.P.)

Le titulaire de la carte grise – ou les personnes visées aux 2^{ème} (locataire) et 3^{ème} (représentant légal d'une personne morale) alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route – a trois possibilités et dispose d'un délai de 45 jours pour exercer l'une d'elles:

- Faire valoir que son véhicule a été volé ou détruit ou qu'il a été victime du délit d'usurpation de la plaque d'immatriculation de son véhicule.
Dans ce cas, il doit joindre à sa contestation le récépissé de dépôt de plainte, celui de prise en charge du véhicule pour destruction et/ou tout justificatif utile.
- Désigner le conducteur du véhicule au moment de la commission de l'infraction.
- Faire valoir tout autre motif de contestation.
Dans ce cas, il doit verser une consignation d'un montant égal à celui de l'amende forfaitaire.

L'Officier du Ministère Public de Rennes spécialement rattaché au C.N.T. vérifie si les conditions de recevabilité de la requête sont remplies et notamment si le règlement a bien été effectué avec un talon de consignation et pour l'exact montant de l'amende forfaitaire et oriente la suite de la procédure.

- S'il juge la requête formellement recevable, l'O.M.P. peut :
 - Renoncer à l'exercice des poursuites et classer sans suite l'infraction.

Afin d'éviter l'émission d'une amende forfaitaire majorée, l'amende forfaitaire doit faire l'objet d'un classement sans suite.

Dans ce cas, le montant de la consignation sera restitué au requérant s'il en fait la demande au comptable du Trésor public (R. 49-18 C.P.P.).

- Transmettre le dossier à l'O.M.P. du lieu du domicile du requérant aux fins d'exercice des poursuites
Afin d'éviter l'émission d'une amende forfaitaire majorée en parallèle à la transmission du dossier à l'O.M.P. du lieu du domicile, l'amende forfaitaire doit faire l'objet d'un classement sans suite préalable.
- Adresser un nouvel A.CO au conducteur tiers désigné. Celui-ci disposera des mêmes voies de contestation que le titulaire de la carte grise.
- S'il juge la requête irrecevable, il doit en aviser le requérant.
- S'il y a eu versement d'une consignation, celle-ci est considérée comme valant paiement de l'amende forfaitaire (R. 49-18 C.P.P)
- La contestation irrecevable n'interrompt pas le cours de la procédure. Ainsi, si le délai de 45 jours est toujours en cours, le requérant demeure redevable de l'amende forfaitaire ; dans le cas contraire, il est soumis au paiement d'une amende forfaitaire majorée.

En application de l'article 530-1 du C.P.P. une contestation ne peut être considérée comme étant irrecevable que si elle n'est pas motivée ou si elle n'est pas accompagnée de l'avis correspondant à l'amende, outre les cas où, en application des dispositions de l'article 529-10, elle doit être accompagnée du versement d'une consignation.

L'O.M.P. ne dispose pas du pouvoir d'apprécier le caractère bien fondé ou non de la réclamation ou de la requête en exonération, son pouvoir d'appréciation se limitant à l'examen de la recevabilité formelle de la contestation.

Lorsque les conditions de recevabilité sont remplies, la contestation doit être obligatoirement portée devant la juridiction de jugement à moins que l'O.M.P ne décide de renoncer aux poursuites.

La Cour de cassation a ainsi cassé un jugement ayant déclaré irrecevable une requête présentée sur le fondement de l'article 530-2 du C.P.P « alors que la réclamation n'avait pas été déclarée irrecevable en raison de l'absence de motivation ou du défaut d'accompagnement de l'avis correspondant à l'amende considérée et que, dès lors, l'officier du ministère public devait, en application de l'article R. 49-8 du C.P.P, informer le comptable du Trésor de l'annulation du titre exécutoire » (Crim. 29 octobre 1997, Bull. crim. n° 357).

La jurisprudence de la Cour Européenne des Droits de l'Homme va dans le même sens³.

5- *L'amende forfaitaire majorée : paiement ou réclamation*

Sont passibles de l'amende forfaitaire majorée (A.F.M.) en application des dispositions de l'article 529-2 C.P.P. :

- Le contrevenant qui, dans le délai de 45 jours à compter de l'envoi de l'A.CO., ne s'est pas acquitté du montant total de l'amende forfaitaire et n'a pas formulé de requête en exonération ;
- Le contrevenant dont la requête en exonération aura été jugée irrecevable par l'OMP de Rennes ;

a- *Le paiement (art. 530 du C.P.P)*

Le contrevenant dispose de 30 jours à compter de l'envoi de l'A.F.M. pour s'acquitter du paiement.

b- *La réclamation (art. 530, 529-10 C.P.P.)*

La réclamation formulée par le contrevenant obéit aux mêmes exigences que la requête en exonération de l'amende forfaitaire. Seules les conditions de délai changent.

- *Le principe :*
La réclamation doit être formée dans les 30 jours de l'envoi de l'A.F.M.
- *L'exception :*
« La réclamation reste recevable tant que la peine n'est pas prescrite, s'il ne résulte pas d'un acte d'exécution ou de toute autre moyen de preuve que l'intéressé a eu connaissance de l'amende forfaitaire majorée ».
- *La limite de l'exception :*
En application d'une présomption de domiciliation, la réclamation n'est plus recevable à l'issue d'un délai de 3 mois lorsque l'A.F.M a été envoyé, par lettre recommandée, à l'adresse figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule.

Cette restriction de délai étant fondée sur une présomption de domiciliation du titulaire de la carte grise à l'adresse figurant sur le Fichier National des Immatriculations (F.N.I.), elle ne pourra pas être opposée aux tiers conducteurs désignés par les propriétaires.

³ « il y a atteinte au droit d'accès à un tribunal et donc, violation de l'article 6 § 1 de la Convention, lorsque le ministère public rejette la demande de convocation devant le tribunal de la personne condamnée à une amende forfaitaire, au motif que 'l'infraction étant parfaitement constituée et le procès-verbal transmis au ministère public parfaitement régulier en la forme, la demande était irrecevable car juridiquement non fondée' ; le ministère public a commis là une erreur de droit car ce motif de rejet est non prévu par les textes et la saisine du tribunal compétent était de droit pour le requérant » (CEDH 21 mai 2002 Peltier c/France – idem : CEDH 7 mars 2006 Besseau c/ France).

Dans l'hypothèse d'un retour de l'A.F.M. avec la mention « n'habite pas à l'adresse indiquée » (N.P.A.I.), le tiers désigné pourra donc former réclamation dans les trois ans du titre exécutoire.

- *Le cas particulier : « le retour à l'amende initiale » :*
Le contrevenant qui n'aurait pas reçu l'A.F.M. – celui-ci ayant été retourné à l'expéditeur avec la mention N.P.A.I. – peut obtenir un retour à l'amende forfaitaire initiale ou recouvrer la faculté de formuler une réclamation :
 - S'il justifie avoir, avant l'expiration du délai de 3 mois qui court à compter de l'envoi de l'A.F.M., déclaré son changement d'adresse au service d'immatriculation des véhicules ;
 - et s'il s'acquitte d'un montant égal à celui de l'amende forfaitaire « dans un délai de 45 jours ».

Sous réserve d'une éventuelle interprétation contraire de la jurisprudence future, il convient de fixer le point de départ de ce délai de 45 jours à la date de l'envoi, par lettre recommandée, de l'A.F.M.

Toutefois, le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Rennes veillera à ce que les retours à l'amende initiale soient favorablement accueillis pendant le délai de contestation, soit 3 mois à compter de l'envoi de l'A.F.M.

Il convient de préciser que les pouvoirs de l'O.M.P. de Rennes à l'encontre de la réclamation sont identiques à ceux dont il dispose à l'égard de la requête en exonération : il en apprécie la recevabilité et définit la suite de la procédure.

S'il juge la requête recevable, il doit cependant penser à informer « sans délai le comptable direct du Trésor de l'annulation du titre exécutoire en ce qui concerne l'amende contestée » (R. 49-8 C.P.P.).

I.2- La phase décentralisée dans les juridictions

1- Les contraventions de 5^{ème} classe

Les poursuites pour dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h relèvent de la compétence des parquets locaux.

Pour une plus grande efficacité et une meilleure cohérence de la politique pénale, il convient de centraliser les poursuites devant la juridiction du domicile du titulaire du certificat d'immatriculation en permettant ainsi un accès plus facile au juge et une meilleure connaissance des individus commettant ces infractions.

Les poursuites diligentées devront privilégier les voies procédurales rapides de manière à permettre un traitement de ce contentieux dans des délais comparables à ceux pratiqués à l'encontre des auteurs d'infractions moins graves soumis à la procédure de l'amende forfaitaire.

2- Les contraventions des 3^{ème} et 4^{ème} classes

L'officier du ministère public dans le ressort duquel est domicilié le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou le conducteur désigné par lui, sera saisi par l'officier du ministère public de Rennes dans deux hypothèses :

- après une requête en exonération ou une réclamation recevable devant conduire à la saisine d'une juridiction de jugement
- pour enquête et poursuites éventuelles après une désignation, « en cascade », de conducteurs, afin de déterminer l'auteur d'une infraction ou pour poursuivre le titulaire du certificat d'immatriculation afin de mettre en cause sa responsabilité pécuniaire.

Dans cette phase, l'exercice des poursuites des infractions constatées à l'aide du C.A. obéit aux règles générales de la poursuite des contraventions.

II- LA POLITIQUE PENALE DE MISE EN ŒUVRE DU CONTROLE AUTOMATISE

II.1- A l'initiative du parquet de Rennes

L'article L.130-9 du code de la route qui prévoit que « le lieu de traitement automatisé des informations nominatives (...) est considéré comme le lieu de constatation de l'infraction » et les dispositions de l'arrêté du 13 octobre 2004 qui placent le C.N.T. et les officiers de police judiciaire qui y sont affectés sous l'autorité du procureur de la République près le tribunal de grande instance de Rennes constituent les fondements du rôle particulier de celui-ci au sein du système de contrôle automatisé.

Considéré comme le parquet du lieu de constatation des infractions, le parquet de Rennes dirige la politique pénale relative au contrôle automatisé, laquelle est mise en œuvre au sein du C.N.T.

De ce fait, c'est sous son autorité que les infractions, où qu'elles aient été commises sur le territoire national, sont constatées.

C'est aussi sous sa seule autorité que les poursuites sont diligentées au moyen de l'envoi des A.CO et, au besoin, des A.F.M et que sont instruites toutes les contestations.

En conséquence, le procureur de la République de Rennes détient le monopole de l'opportunité des poursuites pour la totalité des contraventions des 3^{ème} et 4^{ème} classes constatées par le contrôle automatisé sur le territoire national, tant qu'il ne s'est pas éventuellement dessaisi au profit d'un autre O.M.P.

II.2- A l'initiative des autres parquets et de leurs O.M.P.

Hors de l'hypothèse des contraventions de 5^{ème} classe dont la poursuite est assurée dès le départ par le parquet du lieu de domicile du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou du conducteur désigné par lui, les parquets locaux et leurs O.M.P. sont destinataires des procédures transmises par l'O.M.P de Rennes soit :

- après une requête en exonération ou une réclamation recevable devant conduire à la saisine de la juridiction de jugement ;
- pour enquête et poursuites éventuelles après une désignation, « en cascade », de conducteurs, afin de déterminer l'auteur de l'infraction ou pour poursuivre le titulaire du certificat d'immatriculation et mettre en cause sa responsabilité pécuniaire.

Comme il a été dit ci-dessus, le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Rennes détient le monopole de l'opportunité des poursuites pour l'ensemble des contraventions des 3^{ème} et 4^{ème} classes constatées par le C.A.

Tous les autres parquets ne disposent pas de l'opportunité des poursuites tant que l'O.M.P de Rennes ne s'est pas dessaisi à leur profit mais ils ont la responsabilité d'assurer la crédibilité du système en assurant le respect du principe d'égalité entre les contrevenants, en veillant au respect du principe de légalité des décisions et en assurant une meilleure circulation de l'information.

1- Le respect du principe d'égalité entre les contrevenants

Le contrôle automatisé reposant sur un principe de systématisme dans la constatation des infractions et d'égalité entre les contrevenants dans l'exercice des poursuites, **les parquets et les O.M.P. locaux doivent veiller à ne renoncer aux poursuites que de manière exceptionnelle** et sous la seule condition de l'existence de raisons juridiques ou de circonstances de fait exceptionnelles pouvant faire obstacle à la mise en mouvement de l'action publique.

Ainsi, et à titre d'illustration, **les critères tirés de la faiblesse de l'excès de vitesse ou de la fréquence des infractions dans un même lieu ne doivent pas justifier une décision de classement sans suite.**

Il est en outre recommandé que dans la poursuite des contraventions de 5^{ème} classe, les parquets tiennent compte des peines encourues par les contrevenants pour les contraventions des 3^{ème} et 4^{ème} classes de manière à assurer une véritable gradation de la réponse pénale.

Les O.M.P. locaux, comme celui de Rennes, ne disposent pas du pouvoir d'apprécier le bien fondé des requêtes en exonération ou des réclamations⁴.

2- La vigilance quant au principe de légalité des décisions

a- Quant aux peines prononcées

L'étude de la jurisprudence en matière d'infractions à la vitesse constatées par le contrôle automatisé révèle que certaines dispositions législatives sont parfois méconnues par les juridictions.

Il convient donc que les O.M.P., au besoin en exerçant les voies de recours légales, veillent notamment au respect des dispositions :

- de l'article 530-1 du code de procédure pénale relatives à **la peine d'amende minimale.**

En cas de condamnation, l'amende prononcée ne peut être inférieure au montant de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire majorée (selon le cas) de 10 %.

Ces dispositions ne portent pas préjudice à celles de l'article 1018 A du Code général des impôts qui déterminent le montant du droit fixe de procédure à payer lors de tout prononcé d'une décision de justice et qui doit figurer sur le relevé de condamnation pénale ou sur l'extrait « finances ».

⁴ Voir sur ce point : supra p. 5 et 6

- de l'article L. 121-3 du code de la route relatives à la responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise, qui permettent d'infliger la peine d'amende au titulaire du certificat d'immatriculation qui n'apporte pas tous éléments démontrant qu'il n'était pas le conducteur du véhicule au moment de l'infraction⁵.
- de l'article 1018 A du CGI qui détermine le montant du droit fixe de procédure à payer

En outre, vous veillerez à ce que des instructions soient données aux O.M.P. afin qu'au cours de leurs réquisitions, ils rappellent aux juges de proximité les termes de l'article R. 49-18 alinéa 4 : « *en cas de condamnation à une peine d'amende ou lorsque le prévenu est déclaré redevable de l'amende en application de l'article L. 121-6 du code de la route, la juridiction de jugement précise dans sa décision le montant de l'amende restant dû après déduction du montant de la consignation* ».

b- Quant aux éventuelles nullités de procédure

Certaines juridictions ont relaxé des prévenus poursuivis à raison d'une infraction à la vitesse constatée à l'aide du contrôle automatisé au motif que l'imprécision sur le lieu exact de l'infraction dans le procès-verbal était de nature à porter atteinte aux droits de la défense dès lors qu'elle ne permettait pas au juge de vérifier les conditions d'emploi du cinémomètre et la réglementation applicable au lieu de l'infraction.

La difficulté résidait notamment dans l'absence de mention du point kilométrique et du sens de circulation du véhicule du contrevenant sur le procès-verbal de constatation de l'infraction.

Même s'il a été remédié pour l'avenir à ces insuffisances, un inévitable « effet retard » n'empêchera pas que la nullité soit à nouveau soulevée devant des juridictions de jugement.

A cette occasion, il conviendra que les parquets défendent la validité de la procédure en faisant état de ce que les procès-verbaux litigieux comportent la mention : « la photographie du véhicule en infraction figure au verso du présent procès-verbal », laquelle photographie contient l'indication du point kilométrique et du sens de circulation du véhicule.

En toute hypothèse, il conviendra de rappeler que le juge doit forger sa conviction sur l'ensemble des éléments du dossier, en tenant compte du principe de liberté de la preuve en droit pénal⁶.

3- La circulation de l'information

Les parquets et les O.M.P. des différentes juridictions doivent veiller à assurer une bonne circulation de l'information notamment au profit du C.N.T. de Rennes.

Il est particulièrement indispensable que le procureur de la République et l'O.M.P. de Rennes aient connaissance des décisions de relaxe rendues par les juridictions ainsi que leurs motifs et ce, afin de bénéficier d'une vision d'ensemble du fonctionnement du dispositif

⁵ Cette disposition est commentée par une circulaire D.A.C.G. du 16 juin 2000 ; D.A.C.G. JUS.D.00.30124C / Crim.00-03/F1

⁶ En application des dispositions de l'article 537 C.P.P., la Cour de cassation a pu considérer que « *le tribunal de police pouvait fonder son intime conviction non seulement sur les constatations du procès-verbal mais aussi sur le témoignage de l'un des gendarmes ainsi que sur d'autres considérations de fait qui lui permettront de considérer comme établi l'excès de vitesse reproché* » (Crim, 24 juillet 1979 juris-data n° 090248°).

permettant d'identifier d'éventuelles difficultés persistantes et de rechercher des solutions applicables à la masse des infractions constatées.

Par contre, les parquets et les O.M.P. doivent s'abstenir, sauf cas exceptionnel, de retourner des procédures au C.N.T. compte tenu de la masse d'informations que doit gérer ce service.

Les parquets et les O.M.P. locaux doivent donc veiller à apporter une réponse définitive à l'ensemble des dossiers qui leur sont adressés par l'O.M.P. de Rennes.

III - LES POLITIQUES PENALES COMPLEMENTAIRES DU CONTROLE AUTOMATISE

III.1- La lutte contre les infractions qui nuisent à l'efficacité du contrôle automatisé

Une grande part de l'efficacité du dispositif du C.A. repose sur la fiabilité des instruments d'identification auxquels il fait appel : plaques minéralogiques, certificat d'immatriculation, permis de conduire et les différents fichiers qui contiennent ces informations.

Il est donc indispensable que les infractions qui portent atteinte à l'intégrité et/ou à la fiabilité de ces éléments soient systématiquement réprimées.

Il s'agit des infractions portant atteinte à l'intégrité du système de contrôle automatisé et notamment les dégradations et les destructions de radars⁷, mais aussi des infractions relatives aux permis de conduire, aux plaques minéralogiques et aux contestations⁸.

Concernant l'infraction définie à l'article 317-4-1 du C.R. – le cas dit « des doublettes » – il convient de rappeler aux services de police et de gendarmerie qu'une telle usurpation constitue, pour la personne qui en est la victime, un cas d'exonération et de classement sans suite d'une infraction constatée au moyen du contrôle automatisé. En outre, la présentation du récépissé de la plainte permet la délivrance gratuite d'une nouvelle immatriculation auprès de la préfecture. Il convient donc d'attirer l'attention des services répressifs sur la nécessité de recevoir les plaintes déposées par les victimes.

III.2- La mise en place d'une politique de contrôles complémentaires

Le développement du contrôle automatisé et notamment l'augmentation du nombre de radars automatiques ne doit pas se traduire par une démobilité des forces de l'ordre dans le contrôle de la vitesse.

L'existence de ce système doit au contraire leur permettre de mieux cibler leurs opérations de contrôle afin d'en améliorer l'efficacité et la pertinence.

Il paraît indispensable que l'action des forces de l'ordre en matière de contrôle de la vitesse soit pensée et mise en œuvre en fonction du dispositif du contrôle automatisé de manière à compléter celui-ci et à en limiter les inévitables failles.

Vous donnerez donc des instructions pour que les parquets prennent leur part dans la définition des plans départementaux de contrôle des vitesses qui doivent être

⁷ A ce sujet, il convient de rappeler l'exigence de particulière fermeté figurant dans une dépêche spécifique de la Direction des Affaires Criminelles et des Grâces du 20 mai 2005.

⁸ Les principales qualifications sont présentées dans un tableau figurant en annexe.

arrêtés, conjointement avec les préfets, dans le cadre des conférences départementales de sécurité.

Il conviendra de veiller à ce que les contrôles soient réalisés dans les zones les plus accidentogènes et obéissent aussi à une « logique d'itinéraire » de sorte qu'il existe une forte probabilité, pour les automobilistes empruntant un itinéraire sur un axe fréquenté, de faire l'objet d'un contrôle, notamment pendant les périodes de flux importants.

Enfin, les parquets veilleront à ce que des contrôles soient régulièrement organisés en aval des radars automatiques fixes afin de dissuader les automobilistes, connaissant l'emplacement de ceux-ci, de ne respecter les limitations de vitesse qu'à leur approche.

Ces derniers contrôles devront notamment permettre de cibler les contrevenants qui demeurent aujourd'hui les plus difficiles à sanctionner au moyen du contrôle automatisé, à savoir les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger et les motards.

III.3- L'utilisation du C.A. à des fins étrangères à la sécurité routière

Il est ici question des demandes adressées au C.A.C.I.R. par les services d'enquête qui recherchent, dans le cadre d'une enquête judiciaire – préliminaire, de flagrance ou sur commission rogatoire – des informations permettant de localiser un véhicule déterminé.

Au cours de premiers mois de l'année 2005, le C.A.C.I.R. a consacré 18 % de son temps à répondre à ce type de demandes qui risquent de ne cesser d'augmenter, alors même que ses effectifs et ses moyens n'ont été évalués que pour satisfaire sa mission de constatation des infractions routières.

Le C.A.C.I.R. étant un service de police judiciaire chargé de la constatation de certaines infractions spécifiques, il est juridiquement susceptible d'être le destinataire de demandes de renseignements adressées par les autres services de police ou de gendarmerie.

Cependant, il ne peut être ignoré que la réponse à ces demandes – dont la pertinence est bien réelle – ne relève pas de ses attributions premières bien qu'elle constitue une part significative de son activité.

Aussi, vous voudrez bien donner des instructions aux parquets afin qu'ils veillent à ce que les services enquêteurs ne sollicitent le C.A.C.I.R. qu'avec parcimonie.

D'une manière générale, le C.A.C.I.R. ne devra être sollicité que :

- dans le cadre des enquêtes relatives à des infractions présentant une particulière gravité (criminalité organisée, trafic de stupéfiants, qualifications criminelles...),
- à la condition que l'information recherchée constitue une réelle plus value pour l'enquête,
- et sous réserve que les enquêteurs possèdent des éléments précis d'identification du véhicule.

Vous voudrez bien me faire part de toutes les difficultés que vous rencontreriez pour la mise en œuvre de ces directives, en adressant vos rapports sous le timbre du bureau des politiques pénales générales et de la protection des libertés individuelles.

Pour le garde des sceaux, ministre de la justice,
Le directeur des affaires criminelles et des grâces

Jean-Marie HUET