

# Autofil

Le journal de « 40 millions d'automobilistes »



N°75  
mensuel | décembre-janvier 2021

Ne jetez pas ce document sur la voie  
publique : donnez-le !

## DOSSIER | 9

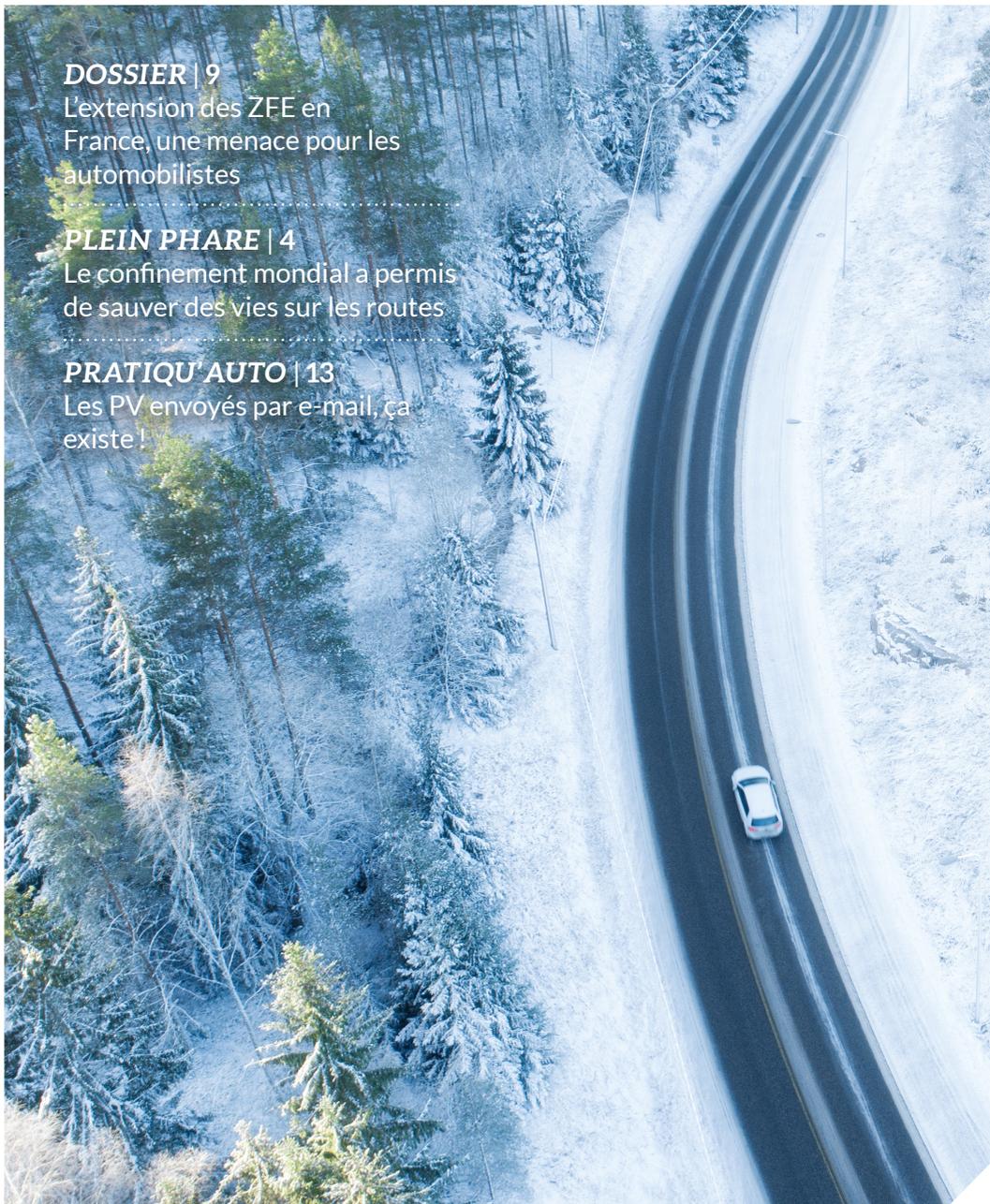
L'extension des ZFE en France, une menace pour les automobilistes

## PLEIN PHARE | 4

Le confinement mondial a permis de sauver des vies sur les routes

## PRATIQU' AUTO | 13

Les PV envoyés par e-mail, ça existe !



Tant qu'on ne distribuera pas de permis  
de conduire dans les boîtes aux lettres,  
**le vôtre est précieux !**



Votre permis de conduire compte 12 points, vous avez la possibilité de récupérer  
**4 points tous les ans** par un stage de deux jours dans notre centre agréé.

L'Union Nationale des Automobile Clubs (UNAC), association régie par la loi de 1901, a pour but d'être en permanence aux côtés des automobilistes. Un acteur majeur pour la défense, la protection et la représentation des usagers de la route, tel est le rôle que s'est attribué l'Union Nationale des Automobile Clubs. Le maître-mot de son action est: SERVICE! Les contraintes des automobilistes sont souvent complexes et l'unique objectif qui a présidé à la création de l'UNAC est de leur simplifier la vie au quotidien. L'Union Nationale des Automobile Clubs est une synergie de moyens créée pour que conduire demeure un plaisir et une liberté. Forte de sa présence sur le territoire national grâce aux 24 Automobile Clubs régionaux, les automobilistes disposent ainsi d'interlocuteurs compétents, sérieux et expérimentés.

(<https://www.union-automobile-clubs.fr>)

Pour votre demande de stage, contactez votre Automobile Club en allant sur  
[www.stage-points-permis.org](http://www.stage-points-permis.org)

  
Union Nationale des Automobile Clubs

## ACTUALITÉ



### L'ACTU PLEIN PHARE | 4

Le confinement mondial a permis de sauver des vies sur les routes



### EN BREF | 6

Le Comité des usagers refuse la hausse des tarifs autoroutiers pour 2021



### VU DANS LES MÉDIA | 8

« 40 millions d'automobilistes » décrypte la presse



### DOSSIER | 9

L'extension des ZFE en France, une menace pour les automobilistes

## QUOTIDIEN MALIN



### CONSO | 12

La fiscalité verte impacte surtout les ménages les plus pauvres



### PRATIQU' AUTO | 13

Les PV envoyés par e-mail, ça existe !

## JURIDIQUE | 14

Convocation devant le Tribunal de Police : comment préparer son audience ?

CHEF DE PUBLICATION  
Daniel Quéro

RÉDACTION, CONCEPTION, RÉALISATION  
Service communication de « 40 millions d'automobilistes »

COPYRIGHTS ET CRÉDITS  
PHOTO « 40 millions d'automobilistes », Sécurité Routière; Adobe Stock: raland, danielkay, Pictures news, Pakhnyushchyy, JackF, Jackin, Lucian Milanan, ALF photo.

# Edito



Après la crise touchant les prix des carburants en 2018 et 2019, l'année 2020 aura été marquée par une toute autre crise qui nous a, à des échelles différentes, tous

profondément touchés.

Cette crise sanitaire a modifié nos habitudes de déplacements. Que ce soit en France comme dans les autres pays du globe, personne n'aura été épargné et la consommation mondiale de carburant a fortement diminué. Encore aujourd'hui, nous observons une baisse moyenne en Europe de 12 % de la consommation. Ceci a pour effet de faire baisser mécaniquement les prix à la pompe de manière extrêmement sensible. Nous l'avons tous remarqué. Et nous nous y sommes habitués.

Pourtant les taxes restent invariables et une flambée des prix des carburants lors de la relance économique mondiale va indubitablement générer une inflation à la pompe, qui sera insupportable pour chacun d'entre nous. Qui acceptera un prix à 2 euros par litre ? « 40 millions d'automobilistes » ne l'acceptera pas et nous serons là, à vos côtés, pour continuer à défendre votre intérêt, car nous travaillons déjà à cette éventualité.

Au nom de toute mon équipe, je vous présente mes meilleurs vœux pour l'année 2021.

**PIERRE CHASSERAY**  
Délégué général



## LE CONFINEMENT MONDIAL A PERMIS DE SAUVER DES VIES SUR LES ROUTES

*Alors qu'en ce mois de décembre la France sort peu à peu de sa seconde période de confinement national, l'International Transport Forum (ITF), qui dépend de l'Organisation de Coopération et de Développement économiques, publie un rapport dans lequel il révèle que les multiples mesures sanitaires prises à travers le monde pour faire face à la pandémie ont fortement fait chuter le nombre d'accidents de la route au cours des premiers mois de l'année 2020.*

Avec un premier confinement qui s'est étendu du 17 mars au 10 mai, la France ne fait pas exception. Une baisse importante du nombre de tués a été enregistrée sur les routes de l'Hexagone pour les mois de mars et avril, qui s'est poursuivie lors de la phase de déconfinement progressif en mai et juin, puis à l'été et au début de l'automne, à la faveur de la réduction des déplacements routiers de toutes natures. La seconde période de confinement en novembre et décembre – malgré

des restrictions de circulation moins strictes – a bien entendu prolongé le phénomène.

### MORTALITÉ ROUTIÈRE EN BAISSÉ DE 21,4% DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE

Ainsi, selon les données provisoires de l'Observatoire interministériel pour la Sécurité routière, la mortalité routière en France accuse une baisse de - 21,4% entre janvier et novembre 2020 par rapport à la même période

Mois (2020)	Nombre de tués	Différence 2020-2019 (en %)
Janvier	260	+9,9%
Février	22	-12,6%
Mars	154	-39,6%
Avril	103	-55,8%
Mai	205	-15,6%
Juin	207	-29,1%
Juillet	291	-11,3%
Août	235	-19%
Septembre	275	-11,3%
Octobre	199	-22,6%
Novembre	170	-33,9%
<b>Total</b>	<b>2 326</b>	<b>-21,4%</b>

l'an passé, soit 634 vies épargnées sur les routes.

Une baisse inédite donc, et non négligeable, mais qui aurait dû être plus importante encore. Car à l'instar de la Sécurité routière française, l'ITF souligne que la baisse du nombre de morts n'est pas proportionnelle à la baisse du trafic routier, et que certains pays ont enregistré une augmentation des vitesses moyennes et des accidents plus graves. En France,

on a constaté une recrudescence des grands excès de vitesse et des comportements dangereux sur les routes, aussi bien pendant le premier confinement que pendant le second.

En 2020, sur les 29 pays de l'OCDE analysés par l'ITF, seuls le Danemark, les Pays-Bas et la Suède – respectivement 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> au classement européen de la sécurité routière en 2018 – ont connu une légère augmentation du nombre de tués sur leurs routes. ▲

## ELLES ONT LA COTE!

Les voitures les plus vendues en France en 2020 sont...

- 1- Peugeot 208  
(22 608 exemplaires)
- 2- Renault Clio  
(16 237 exemplaires)
- 3- Citroën C3  
(12 688 exemplaires)
- 4- Peugeot 3008
- 5- Peugeot 2008
- 6- Renault Zoé
- 7- Renault Captur
- 8- Peugeot 308
- 9- Dacia Sandero
- 10- Renault Twingo

Source: CCFA

## LES CHIFFRES DU MOIS

Selon les chiffres de la Sécurité routière:

# 77,8%

des automobilistes français ont 12 points sur leur permis de conduire.

# 81,9%

disposent d'au moins 11 points.

# 85,7%

en ont 10 ou plus.

Auto Fil n°75



## LE COMITÉ DES USAGERS REFUSE LA HAUSSE DES TARIFS AUTOROUTIERS POUR 2021

C'est une décision inédite qui a été prise le 4 décembre dernier par le Comité des usagers: sur proposition de l'association « 40 millions d'automobilistes », les membres du Comité ont refusé de valider les hausses des tarifs de péages demandées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour 2021. Bien que le Comité ne dispose que d'un rôle consultatif, on peut espérer que cet événement incite les décideurs politiques à engager le bras-de-fer contre les SCA, dans l'intérêt général des usagers.



## LA CLCV LANCE UNE ACTION DE GROUPE CONTRE VOLKSWAGEN

L'association de consommateurs CLCV a confirmé sa volonté de mener une action de groupe en justice contre le constructeur auto Volkswagen, accusé d'avoir trafiqué le moteur de certains de ses véhicules pour passer les tests antipollution. Si la CLCV obtient gain de cause, les consommateurs pourront se faire connaître et obtenir réparation pour le préjudice subi. En France, plus de 900 000 véhicules, vendus entre 2009 et 2015, seraient concernés.



## LA CARTE NATIONALE DES INSTALLATEURS AGRÉÉS D'ÉTHYLOTEST ANTI-DÉMARRAGE |

Depuis 2011, la loi LOTI permet à un automobiliste qui s'est rendu coupable d'une infraction de conduite en état alcoolisé passible d'une suspension de permis de bénéficier d'un maintien de son droit à la conduite, à la condition de faire installer un éthylotest anti-démarrage sur son véhicule. Le site Internet de la Sécurité routière publie désormais une carte de France des installateurs agréés d'EAD, classés par départements.



## LA SIGNALISATION DES ANGLES MORTS DES POIDS LOURDS OBLIGATOIRE À PARTIR DE 2021 |

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) rendra obligatoire la mise en place d'un dispositif de signalisation des angles morts à l'arrière de tous les véhicules lourds (plus de 3,5 tonnes) de transport de marchandises ou de personnes circulant en milieu urbain. Cette obligation vise à renforcer la protection des usagers vulnérables en les informant de la moindre visibilité dont ils bénéficient en se déplaçant à proximité d'un poids-lourd.

## VOITURES HYBRIDES RECHARGEABLES : ÉCOLOGIQUES OU PAS ?

L'organisation écologiste européenne Transport et Environnement a publié un rapport affirmant que les voitures hybrides rechargeables, actuellement très plébiscitées par les automobilistes, émettent près de 30% de CO<sub>2</sub> de plus qu'annoncé par les marques. L'organisation estime en conséquence que ce type de voitures ne devrait plus bénéficier de subventions d'État en promouvant l'achat.

Parallèlement, l'IFPEN a réalisé une étude scientifique sur les performances environnementales des voitures essence, diesel et hybrides. Concernant ces dernières, le rapport révèle qu'elles présentent des niveaux d'émissions de CO<sub>2</sub> certes variables en fonction de l'état de charge de la batterie, mais qu'elles permettent globalement un gain d'émissions polluantes en ville pouvant dépasser 80% dans les meilleures conditions d'usage.



## CRIT' AIR À LYON : « C'EST DE LA FOLIE D'INTERDIRE 70% DU PARC ROULANT »

« C'est de la folie d'interdire 70% du parc roulant, parce que c'est une non prise en considération de ce que sont les besoins urbains. Il faut comprendre que Lyon, ce n'est pas Copenhague. **C'est une ville qui fonctionne beaucoup grâce à sa métropole, à ses villes périphériques, qui alimentent et qui irriguent l'économie de Lyon.** Si demain vous partez du principe que dans l'enceinte de certaines communes, vous devez restreindre l'utilisation de certaines autos sous le seul critère diesel – y qui n'a d'ailleurs aucun fondement sur le plan ingénieur – vous allez mettre à la porte 70% des gens, qui ne pourront plus rouler. » expliquait **Pierre Chasseray**, sur **BFMTV LYON**, le 03/12/2020.

## UNE CONSULTATION POUR METTRE FIN AUX DOS D'ÂNE ILLÉGAUX

L'association « 40 millions d'automobilistes » lance une consultation pour mettre fin aux dos d'âne illégaux: « Ça peut avoir des conséquences en termes de santé. Prenons l'exemple de quelqu'un dans une ambulance, qui s'est cassé la jambe. Je peux vous dire que passer sur un dos d'âne, ce n'est pas une partie de plaisir [...] **Ça peut poser des problèmes de sécurité, parce qu'un véhicule peut sortir de sa trajectoire s'il est surpris par un dos d'âne illégal.** Et ça a des conséquences aussi sur la mécanique des véhicules, puisque certaines communes ont été condamnées à payer des réparations, suite à certaines dégradations qui ont été générées par des dos d'âne hors normes. », indiquait **Pierre Chasseray** sur **RTL**, le 14/11/2020.



## PÉAGES : UNE HAUSSE MOYENNE DE 0,44% ANNONCÉE POUR 2021

Sur proposition de l'association « 40 millions d'automobilistes », et après consultation des membres par son président François Bordry, le Comité des usagers émet cependant « le vœu d'une non-augmentation des tarifs des péages ». C'est « un vœu certes symbolique », commente à Caradisiac **Pierre Chasseray**, délégué général de l'association automobile, mais compte tenu du contexte, « **c'est une hausse inacceptable et c'est la première fois que nous tombons d'accord pour le dénoncer.** » Lu sur **CARADISIAC.COM**, le 04/12/2020.

## L'EXTENSION DES ZFE EN FRANCE, UNE MENACE POUR LES AUTOMOBILISTES

Il faut s'attendre à ce que 2021 soit l'année des ZFE. C'est en tout cas ce qu'a décidé le Gouvernement par la voix de Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique, et de Jean-Baptiste Djebbari, ministre des Transports, lors du dernier Conseil national pour l'Air...

LOW  
emission



## LYON BANNIT LE DIESEL

En novembre 2020, le président de la Métropole Grand-Lyon Bruno BERNARD et le maire de Lyon Grégory DOUCET ont exprimé leur volonté commune de mettre en œuvre une ZFE à partir de 2021 et d'accélérer sensiblement le calendrier des restrictions de circulation, de façon à interdire l'accès à tous les véhicules à motorisation diesel dans la métropole lyonnaise dès 2025.

L'association « 40 millions d'automobilistes » dénonce une surenchère écologiste via des mesures purement idéologiques. Pour permettre aux habitants de la Métropole Grand-Lyon de faire connaître à leurs élus leurs souhaits et leurs revendications en matière de d'accès à la mobilité, « 40 millions d'automobilistes » lance un cahier de doléances sur le site Internet dédié « Le ras-le-bol lyonnais » : <https://bit.ly/2W24j1k>

Le 18 novembre dernier, s'est tenue une séance du Conseil national pour l'Air. Cette autorité œuvrant dans le domaine environnemental peut être saisie par le ministre de la Transition écologique de toutes questions relatives à la lutte contre la pollution de l'air et l'amélioration de la qualité de l'air.

### LES ZFE, DISPOSITIFS DONT L'EFFICACITÉ RESTE À PROUVER, SE DÉVELOPPERONT EN FRANCE SOUS L'INJONCTION DE L'UNION EUROPÉENNE

À l'occasion de cette réunion, la ministre de la Transition écologique et le ministre délégué aux Transports, sous la contrainte du Conseil d'État français, lui-même menacé par les sanctions européennes en matière de non-respect des valeurs limites d'émissions polluantes, ont donc annoncé une très large extension des ZFE (Zones à faibles Émissions) en France : toutes les grandes métropoles dépassant les valeurs limites de qualité de l'air devront mettre en place une ZFE dès 2023 et toutes les agglomérations françaises de plus de 150 000 habitants seront contraintes à faire de même à partir de 2025.

Pourtant, l'efficacité d'une ZFE en termes de réduction des émissions polluantes n'a jamais été scientifiquement démontrée. Et alors que le Gouvernement français prétend s'appuyer sur la réussite des dispositifs mis en œuvre chez nos voisins européens, l'impact de ces zones sur la qualité de l'air est plus mitigé qu'on veut nous le faire croire et l'expérience, en réalité, loin d'être probante.

C'est ce que révélait notamment un rapport de l'ADEME en 2014 : d'abord, l'évaluation de l'impact de ces zones est « difficile à évaluer » et les données dont on dispose ont été obtenues « par modélisation » et non par mesure *in situ* des émissions ou des concentrations de polluants. Ensuite, l'étude démontre le plus souvent des diminutions de concentrations « faibles » ou « non significatives ».

Globalement, les restrictions de circulation ne permettent donc pas d'améliorer la qualité de l'air et n'ont que des conséquences négatives sur le quotidien des automobilistes, résumait alors l'association « 40 millions d'automobilistes ».

## LE DÉVELOPPEMENT DES ZFE DANS LES VILLES FRANÇAISES

Quoi qu'il en soit, à partir de 2021, 7 nouvelles ZFE pourraient être créées en France. Après les métropoles de Lyon, Grenoble, Grand-Paris et la ville de Paris intra-muros, ce sont les agglomérations de Strasbourg, Marseille-Aix en Provence, Nice, Rouen, Toulon, Montpellier et Toulouse qui seront contraintes de mettre en place sur leur territoire les restrictions de circulation imposées par l'État.

Plus concrètement, a minima, tous les véhicules affichant une vignette Crit'air 3, 4 ou 5 seront interdits à la circulation dans les ZFE dès 2023, soit toutes les voitures diesel antérieures à 2006 et toutes les voitures essence d'avant 1997. Le ministère de la Transition écologique précise d'ores et déjà que les collectivités territoriales seront libres de fixer des règles plus strictes.

L'État compte également suivre la proposition des membres de la Convention citoyenne pour le Climat et étendre le dispositif des ZFE à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici 2025, soit 35 territoires supplémentaires.

Enfin, ce sont désormais les présidents des intercommunalités et non plus les maires qui détiendront la compétence pour créer et gérer les ZFE.

## UNE MESURE DISCRIMINATOIRE ENVERS LES MÉNAGES LES PLUS MODESTES

Comme si cela ne suffisait pas, le Gouvernement travaille déjà à l'homologation de nouveaux radars automatiques placés à divers points d'entrée des ZFE pour s'assurer du strict respect des restrictions de circulation. Les usagers non-autorisés à accéder à la zone parce que ne possédant pas le véhicule adéquat pourraient ainsi être systématiquement verbalisés et devoir s'acquitter d'une amende de 135 €.

Pour l'association « 40 millions d'automobilistes », à terme, c'est donc une interdiction de l'usage de la voiture individuelle à l'échelle nationale qui nous menace. Ou, tout au moins, une ségrégation par l'argent : seuls les automobilistes qui ont les moyens d'acheter un véhicule électrique ou une voiture très récente pourront continuer à rouler en France. ▲

## BIENTÔT LA FIN DES VOITURES THERMIQUES ?

À travers le monde, les villes et états sont de plus en plus nombreux à vouloir tourner la page de la dépendance au pétrole et à voir dans les motorisations électriques la panacée en termes de mobilité du futur. Ainsi :

- Le Premier ministre britannique Boris Johnson a annoncé l'interdiction à la vente des voitures neuves à motorisation 100 % thermique à partir de 2030 ;

- 2030, c'est également la date retenue par le Japon pour mettre fin à la commercialisation de véhicules dotés d'un moteur essence ou diesel ;

- Le Québec devrait interdire la vente de véhicules thermiques neufs en 2035. La province canadienne se fixe ainsi les mêmes objectifs que la Californie ;

- En Europe, la Norvège envisage cette échéance dès 2025, la Suède et le Danemark pour 2030. La France, quant à elle, ambitionne de bannir les voitures à moteur thermiques à partir de 2040.

## LA FISCALITÉ VERTE IMPACTE SURTOUT LES MÉNAGES LES PLUS PAUVRES

Un rapport élaboré en septembre 2020 par le Commissariat général au Développement durable (CGDD) du ministère de la Transition écologique intitulé *Rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État* dresse un bilan de l'impact de la fiscalité à caractère environnemental sur les ménages français.

### LA FISCALITÉ VERTE IMPACTE LES MÉNAGES FRANÇAIS DE FAÇON NON NÉGLIGEABLE

Les foyers français supportent un certain nombre de taxes, et spécifiquement sur leurs consommations énergétiques pour leur logement (chauffage, eau chaude sanitaire et alimentation électrique des appareils électroménagers) et leur voiture (carburants : essentiellement gazole et essence). Le rapport du CGDD révèle que pour l'année 2019, les



Français ont dépensé en moyenne 915€ de fiscalité énergétique, dont 670€ pour les carburants. En particulier, la hausse de la composante carbone de la TICPE (Taxe intérieure sur la Consommation des Produits énergétiques) sur les carburants entre 2014 et 2018 représente une facture supplémentaire de 120€ en moyenne par foyer. Globalement, la fiscalité énergétique représente 30% de la facture énergétique annuelle des ménages, soit 2,2% de leurs revenus annuels. Mais derrière cette moyenne, se cachent bien évidemment de grandes disparités, qui font état de la pression qu'exerce le Gouvernement sur les ménages français les moins favorisés au titre de la fiscalité « verte ».

**DE FORTES DISPARITÉS** | Ce sont logiquement les ménages les plus aisés qui payent, en valeur absolue, les factures les plus élevées. Cependant, rapporté aux revenus annuels des foyers, ce sont les ménages les plus modestes qui payent le plus lourd tribut à la fiscalité verte, comme le détaille le rapport : « en 2019, les 20% des ménages les plus modestes supportent en moyenne 700€ de fiscalité énergétique (soit 4,5% de leur revenu total annuel), alors que les 20% des ménages les plus aisés supportent 1 120€ (1,3% de leur revenu total annuel) ». L'effort budgétaire est donc finalement plus élevé pour les ménages les plus modestes, en termes de fiscalité énergétique comme en termes de facture. D'autre part, les ménages qui vivent dans une commune rurale supportent en moyenne 1 160€ par an de fiscalité énergétique, contre 665€ annuels pour les ménages habitant l'unité urbaine de Paris ; ce sont d'ailleurs ces derniers qui payent en moyenne un niveau de fiscalité énergétique moindre. Ces montants représentent un taux d'effort moyen de la fiscalité énergétique de 2,8% pour les ménages habitants une commune rurale contre 1,3% pour les ménages de l'unité urbaine de Paris. Concernant les carburants, les montants moyens de TIC supportés par les ménages en zone rurale sont là encore les plus élevés, puisqu'ils atteignent 880€ en moyenne, contre 455€ pour les ménages de l'unité urbaine de Paris. ▲

## LES PV ENVOYÉS PAR E-MAIL, ÇA EXISTE !

Depuis fin 2017, il est possible de recevoir ses avis de contravention pour courriel. Pourtant, cette procédure est encore peu répandue et peu connue. « 40 millions d'automobilistes » vous explique comment cela fonctionne.



### AMENDES PAR E-MAIL: DANS QUELS CAS? |

Pour économiser les frais postaux, dans certains cas, l'Administration peut désormais envoyer leurs amendes aux contrevenants de façon dématérialisée. Voici les situations dans lesquelles un avis de contravention électronique peut vous être adressé :

- Vous avez été intercepté par les forces de l'ordre au moment de l'infraction et vous leur avez transmis

votre adresse e-mail lors de la verbalisation ;

- Vous avez été désigné comme l'auteur d'une infraction par un loueur professionnel, votre employeur ou la personne qui vous a prêté son véhicule et celui-ci a transmis votre adresse électronique lors de la procédure de désignation.

**COMMENT ÇA FONCTIONNE? |** Dans ces deux cas, vous recevrez donc un e-mail de l'ANTAI contenant un lien sur lequel il vous faudra cliquer pour ouvrir votre avis de contravention électronique et cocher la case par laquelle vous acceptez de recevoir l'avis de contravention au format électronique. Vous pourrez alors consulter, imprimer ou enregistrer l'avis de contravention au format PDF. Les délais légaux pour payer l'amende au formuler un recours sont les mêmes que pour les avis reçus par voie postale ; vous pouvez bien sûr effectuer toutes les démarches en ligne ou en envoyant les documents à l'adresse postale figurant sur l'avis de contravention. Si vous refusez ou que vous n'ouvrez pas l'avis de contravention électronique dans les 7 jours qui suivent l'ouverture de l'e-mail, vous le recevrez par voie postale ; les délais de paiement et de recours si vous souhaitez formuler une demande de contestation courent alors à partir de la date figurant sur l'avis de contravention reçue par voie postale.

**QUE DEVIENNENT MES DONNÉES? |** Sachez enfin que votre adresse électronique ne sera utilisée qu'une seule fois par l'ANTAI, dans le cadre du dossier pour lequel elle a été expressément transmise. Pour recevoir d'autres avis de contravention dématérialisés, elle devra à nouveau être transmise à l'ANTAI par les forces de l'ordre ou à l'occasion d'une procédure de désignation. Afin de généraliser cette procédure dans les années à venir, l'ANTAI travaille à la constitution d'un fichier fiable d'adresses électroniques, sous le contrôle étroit de la CNIL (Commission nationale de l'Informatique et des Libertés). Les fichiers déjà existants du SIV (Service d'Immatriculation des Véhicules) et de la DGFIP (les impôts) pourraient y concourir. ▲

## CONVOCACTION DEVANT LE TRIBUNAL DE POLICE : COMMENT PRÉPARER SON AUDIENCE ?

Vous avez contesté un avis de contravention en lien avec une infraction au Code de la route. Votre contestation a été déclarée recevable par l'Officier du Ministère public et vous êtes donc convoqué à une audience du Tribunal de Police pour être entendu sur les faits. Comment se préparer à cette audience ? Comme se déroule-t-elle ?



**Par Me Ingrid Attal**  
Avocat en droit routier et  
vice-présidente de « 40 millions  
d'automobilistes »

**PRÉPARER SON AUDIENCE EN AMONT** | Lorsque l'automobiliste conteste une infraction au Code de la route, il conteste sur la base d'un avis de contravention. Cependant, les informations contenues dans l'avis de contravention ne sont pas aussi exhaustives que celles contenues dans le procès-verbal. Or, le procès-verbal sert de fondement aux poursuites du Ministère public et le Tribunal apprécie la matérialité d'une infraction au Code de la route sur la base de ce dernier. C'est la raison pour laquelle il est essentiel de se procurer une copie de la procédure pénale avant l'audience. Il est possible de la solliciter auprès du greffe du Tribunal de Police ou de l'Officier du Ministère public selon l'organisation des juridictions.

Il est courant qu'à la lecture de la procédure, on se rende compte que nos axes de défense pourraient être mis en échec par des éléments que nous ignorions lors de la contestation initiale sur la base de l'avis de contravention ou le contraire (rapport de l'agent de police en sus du PV, informations complémentaires dans le procès-verbal, etc...). Par ailleurs, si après analyse de la procédure une cause de nullité du procès-verbal ou une difficulté relative à la prescription de l'action publique doit être soulevée, il convient de faire des conclusions qui devront être plaidées lors de l'audience « *in limine litis* », soit avant tout débat au fond. De la même manière, en cas de demande de complément d'information sur le fondement de l'article 388-5 du Code de procédure pénale, il est préférable de préparer des écritures.

Enfin, les règles de preuve en matière contraventionnelle étant strictement encadrées par l'article 537 du Code de procédure pénale (preuve contraire à rapporter par écrit ou par témoin), il est opportun de préparer les documents ou clichés pouvant corroborer l'argumentaire.

La citation d'un éventuel témoin doit être faite, par voie d'huissier, au moins 10 jours avant l'audience. En pratique, il arrive que certaines juridictions acceptent d'entendre un témoin qui n'a pas été cité par voie d'huissier, mais cela relève de l'appréciation souveraine du juge, après avis du Ministère public.

Aussi, si le témoignage représente l'axe majeur de la défense, il est recommandé de citer le témoin dans les formes et délais légaux.

**LE DÉROULEMENT DE L'AUDIENCE** | Le jour de l'audience, il faut se munir de sa pièce d'identité et de sa convocation en justice. Dans le cadre de cette procédure, il est possible de se présenter seul ou accompagné d'un avocat.

Au début de l'audience, le président d'audience ou l'huissier audiencier fait un appel des causes pour établir un ordre de passage des dossiers. À noter que les dossiers des personnes qui ne sont pas représentées par avocat sont appelés à l'audience dans un second temps, ce qui peut, en fonction de la charge de l'audience, rallonger le temps de présence à celle-ci.

**L'AUDIENCE DU TRIBUNAL DE POLICE SE TIENT TOUJOURS À JUGE UNIQUE** | Il ne faut pas oublier de communiquer les pièces à l'appui de son argumentation au Procureur de la République, lequel ne manquera pas de vous communiquer, le cas échéant, les siennes.

À l'appel du dossier, il faut se présenter à la barre du Tribunal. Le juge fait un rappel des faits et donne successivement la parole au Procureur de la République et au prévenu.

À l'issue des débats, le Tribunal peut rendre son jugement immédiatement ou mettre l'affaire en délibéré à une date ultérieure. Pour obtenir les termes du jugement, il faudra soit se présenter à nouveau à cette date (pas obligatoire), soit prendre attache rapidement avec le greffe, car les délais d'appel sont de 10 jours à compter de la décision.

Enfin, il faut rappeler que la perte des points en lien avec l'infraction contestée n'est jamais évoquée par le juge pénal, s'agissant d'une sanction administrative qui intervient une fois la condamnation devenue définitive! ▲

## VOS QUESTIONS, NOS RÉPONSES

*« J'ai reçu une décision  
RAPO favorable alors  
que j'avais payé mon FPS.  
Quand et comment serai-je  
remboursé? »*

Lorsqu'un RAPO (Recours administratif préalable obligatoire) est accepté, le courrier de décision décrit les pièces à fournir et l'adresse à laquelle les envoyer. Le délai moyen de remboursement est d'environ 3 mois après la réception par la Ville des éléments demandés. Le remboursement est effectué par virement bancaire, qui apparaîtra sur votre relevé de compte sous un libellé comportant « DRFIP PARIS ».

LOCALISEZ VOTRE VÉHICULE SUR VOTRE SMARTPHONE

**POUR SEULEMENT 9,90€/MOIS**

**TOUT COMPRIS :**

**ALERTE VOL**

**ALERTE ACCIDENT**

**SUIVI 24H/7J**

**3 MOIS  
OFFERTS\***

**AVEC LE CODE « 40MA »**

**WWW.BE-TRACK.COM**



**99€**



DISPONIBLE SUR  
 **Google play**

 Disponible sur  
**App Store**

**My BeTrack**  
Géolocalisation

**www.be-track.com**  
**04 23 11 04 04**  
**info@be-track.com**



\* Pour tout achat d'un traceur à 99€. Voir conditions.