



...la proposition de loi

## CRÉANT L'HOMICIDE ROUTIER ET VISANT À LUTTER CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Texte présenté de manière transpartisane à l'Assemblée nationale, la proposition de loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, adoptée le 31 janvier 2024, entend répondre aux recommandations de portée législative formulées par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) réuni en juillet 2023 et principalement à la 10<sup>ème</sup> : « Créer une qualification d'homicide routier » destinée à « renforcer la valeur symbolique de l'infraction d'homicide dit involontaire commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur et permettre une meilleure acceptation sociale d'une telle qualification ».

Composé de deux articles lors de son dépôt, la proposition de loi en comporte désormais onze. Au-delà de la création de l'homicide routier, ces nouveaux articles tendent à renforcer la sanction des comportements les plus dangereux.

Si la commission a souscrit à l'objectif du texte, elle a souhaité aller au bout de la logique de la proposition de loi, en consacrant dans le code une nouvelle forme d'homicide et d'atteinte à l'intégrité physique aux personnes susceptible de fonder les notions d'homicide routier et de blessures routières en les insérant dans la structure actuelle du code pénal. Suivant cette démarche constructive, **la commission a adopté la proposition de loi, modifiée par 6 amendements** de son rapporteur.

### 1. MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES VICTIMES ET LEURS FAMILLES CONFRONTEES AUX CONSEQUENCES DES VIOLENCES ROUTIERES

#### A. LA SECURITE ROUTIERE DEMEURE UN ENJEU MAJEUR DES POLITIQUES PUBLIQUES

L'impact des accidents de la circulation sur la société peut se mesurer à l'aune de la législation spécifique dont ils font l'objet. La sécurité routière dispose d'un code spécifique créé il y a plus de cent ans<sup>1</sup> et le régime d'engagement de la responsabilité civile de l'auteur des dommages est particulièrement développé. Depuis 1951, un fonds<sup>2</sup> a été mis en place pour l'indemnisation des victimes en cas d'absence d'assurance de l'auteur des faits ou si celui-ci est inconnu ; la loi du 5 juillet 1985<sup>3</sup> a conçu un régime destiné à faciliter l'engagement de la responsabilité civile par un mécanisme d'assurance et d'indemnisation permettant la compensation rapide et complète des victimes. Parallèlement, le code pénal comporte des infractions spécifiques lorsque l'auteur est le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur.

L'État est historiquement attaché à la question de la sécurité de la circulation. La création d'une délégation interministérielle en charge de la sécurité routière date de 1982 et tant la prévention que la prise en charge des accidents de la route sont des missions essentielles du quotidien des forces de police et de gendarmerie. L'analyse des accidents de la route et de leur cause est confiée à des organismes dédiés, comme l'observatoire de la sécurité routière qui publie des statistiques annuelles abondamment reprises et commentées. La baisse de la mortalité sur les routes est un objectif constant des politiques publiques, objet de mesures de prévention réglementaires - comme l'obligation d'obtenir un permis de conduire - et technologiques - comme l'obligation d'équipement des véhicules en ceintures de sécurité.

<sup>1</sup> Décret du 27 mai 1921.

<sup>2</sup> Ce fonds est désormais le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO), dont les compétences sont fixées par les articles L. 421-1 et suivants du code des assurances.

<sup>3</sup> Loi dite « Badinter » n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

De nombreuses campagnes de sécurité routière visent chaque année les périodes de grands départs et les déplacements du quotidien.

Malgré cette implication ancienne de l'État, le nombre de morts sur la route demeure élevé ; 3 267 vies ont été perdues en 2022. De l'après-guerre à nos jours, l'observatoire national interministériel de la sécurité routière estime qu'environ 700 000 personnes ont été tuées sur les routes de France. La sensibilité de l'opinion publique aux drames de la route est d'ailleurs particulièrement forte. Chaque mort est évitable et la faute de l'auteur de l'accident ayant entraîné la mort paraît d'autant plus inacceptable.

C'est suite à un drame récent ayant entraîné la mort de plusieurs membres d'une famille et la perte d'un fœtus que le Gouvernement a souhaité faire droit à une revendication portée par les associations de victimes : la disparition de la mention du caractère involontaire de l'homicide causé par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur et son remplacement par la notion d'homicide routier. Cette préconisation figure donc parmi celles du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) réuni en juillet 2023.

C'est de cette préconisation qu'est issue la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale.

## **B. FAIRE APPARAÎTRE LES CONSEQUENCES DE L'ACTE PLUS QUE L'INTENTION DE L'AUTEUR**

### **1. La volonté d'une prise de conscience collective**

L'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi insère un nouveau chapitre dans le titre II du livre II du code pénal et qualifie d'« homicide routier » et de « blessures routières » les homicides et atteintes involontaires résultant d'un manquement délibéré à une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement. Ces infractions reprennent pour partie celles figurant aux articles 221-6-1, 222-19-1 et 222-20 du code pénal.

Le but des auteurs est symbolique. Il s'agit de mieux prendre en compte le caractère délibéré des comportements constituant les circonstances aggravantes, sans revenir sur le caractère involontaire de l'homicide, dont la dénomination change.

Lors de l'examen en commission, plusieurs circonstances nouvelles ont été ajoutées à la liste des cas de manquement délibéré figurant déjà au sein des articles 221-6-1, 222-19-1 et 222-20 : le délit de fuite avec non-assistance à personne en danger, la consommation volontaire, de façon détournée ou manifestation excessive, de substances psychoactives figurant sur une liste déterminée par décret en Conseil d'État, l'utilisation par le conducteur d'écouteurs ou du téléphone à la main, le refus d'obtempérer et les « rodéos » urbains.

L'Assemblée nationale a également renforcé la répression de l'excès de vitesse en abaissant le dépassement susceptible d'être constitutif d'un homicide routier ou de blessures routières, de 50 à 30 kilomètres-heure.

### **2. Inscrire cette évolution dans le cadre de celle de la responsabilité pénale**

La commission a souscrit à l'évolution proposée, qui correspond à une attente des victimes et des familles. Elle a cependant souhaité que ce changement de dénomination soit l'occasion de prendre acte de l'évolution de la responsabilité pénale depuis trente ans, marquée par la prise en compte des faits fautifs ayant causé l'infraction indépendamment de l'intention de l'auteur. Dans plusieurs cas en effet, la distinction entre faute intentionnelle et faute non intentionnelle (parmi lesquelles figurent les accidents de la route) a pu paraître ne pas permettre une sanction adéquate des auteurs.

La mise en danger de la personne d'autrui, même indépendamment de tout dommage, a ainsi été prise en compte au sein de l'article 121-3 du nouveau code pénal entré en vigueur au 1<sup>er</sup> mars 1994. C'est ensuite le manquement à une obligation particulière de prudence ou de sécurité qui a été considéré comme constitutif d'une infraction. Enfin, le manquement délibéré à une obligation de prudence ou de sécurité a de même été considéré comme susceptible de constituer un crime ou un délit. Le caractère volontaire de l'acte fautif dont la conséquence a été une atteinte à la vie ou à l'intégrité physique des personnes est ainsi sanctionné avec une sévérité croissante. En matière d'infractions commises par le conducteur d'un véhicule

terrestre à moteur, les peines ont été portées au maximum de ce qui est possible pour un délit : dix ans de prison en cas de combinaison de circonstances constituant des manquements délibérés.

À l'initiative du rapporteur, la commission a adopté l'amendement **COM-4** tendant à inscrire dans le code pénal deux notions marquant l'aboutissement de la prise en compte des manquements de l'auteur d'une infraction non intentionnelle : les atteintes à la vie par mise en danger et les atteintes à l'intégrité physique ou psychique des personnes par mise en danger. La nouvelle écriture de l'article 1<sup>er</sup> inscrit dans le code pénal ces infractions générales, qui font apparaître le manquement délibéré à une obligation de prudence ou de sécurité comme une catégorie particulière d'homicide ou d'atteinte à la personne. Elles demeurent cependant non intentionnelles et délictuelles, de sorte que le quantum des peines demeure inchangé.

Ces nouvelles catégories permettent de mieux fonder l'homicide routier et les blessures routières, dont la définition est élargie. Dans sa version adoptée par l'Assemblée nationale, la proposition de loi laisserait en effet demeurer une distinction entre homicide routier et homicide involontaire du fait du conducteur d'un véhicule terrestre à moteur. Il en serait de même pour les blessures routières qui existeraient conjointement avec les blessures involontaires. Or cette distinction paraît difficilement acceptable pour les familles. La rédaction adoptée par la commission regroupe donc sous la notion d'homicide routier et de blessures routières toutes les atteintes aux personnes commises par un conducteur. Ces infractions sont inscrites dans les différentes parties du code pénal auxquelles elles appartiennent, et non pas dans une section thématique comme le fait le texte issu de l'Assemblée nationale, ce qui est contraire à la logique du code.

La commission des lois a également limité l'énumération des circonstances de manquement délibéré constituant un homicide routier par mise en danger pour ne **viser que les facteurs de risque les plus importants**. La réinscription des infractions dans les parties appropriées du code a pour sa part permis de ne viser que les circonstances aggravantes en lien direct avec les infractions.

À l'initiative du rapporteur, la commission a également estimé que la prise de conscience qui peut résulter de l'adoption des termes homicide routier et blessures routières ne peut suffire à faire évoluer les comportements dangereux sur la route. Elle a donc adopté l'amendement **COM-5** tendant à fixer une peine plancher pour les homicides routiers par mise en danger. Au regard du quantum de peine de seize mois de prison prononcé en moyenne par les juridictions, la peine minimale, à laquelle les magistrats pourront déroger par motivation spéciale, est fixée à deux ans de prison.

## 2. UNE AGGRAVATION PROGRESSIVE DES SANCTIONS, UN ÉLARGISSEMENT DES CIRCONSTANCES

Plusieurs articles additionnels ont été adoptés à l'occasion de l'examen en commission à l'Assemblée nationale afin de renforcer les sanctions prévues pour certains comportements dangereux.

L'article 1<sup>er</sup> *bis* tend à élargir la liste des délits pouvant être considérés, au regard de la récidive, comme une même infraction, afin de réprimer plus sévèrement la conduite sans permis et le refus de se soumettre à un dépistage d'un état alcoolique ou de l'usage de stupéfiants.

L'article 1<sup>er</sup> *ter* tend à prévoir qu'en cas d'atteintes volontaires, la durée de la suspension et de l'annulation pouvant être prononcées par le juge à titre de peine complémentaire est de dix ans au plus. La commission a adopté l'article **COM-6** du rapporteur tendant à ce que la suspension du permis ne puisse être prononcée que pour une durée maximale de cinq ans, considérant qu'au-delà de cette durée l'annulation de permis avec obligation d'un nouvel examen est plus adaptée.

L'article 1<sup>er</sup> *quater* tend à créer un module spécifique de lutte contre la récidive en matière de violence routière. La commission a adopté l'amendement **COM-7** du rapporteur pour supprimer cet article qui relève du pouvoir réglementaire.

L'article 1<sup>er</sup> *quinquies* tend à transformer en délit la contravention de cinquième classe sanctionnant le fait, pour tout conducteur d'un véhicule à moteur, de dépasser de 50 km/h ou plus la vitesse maximale.

L'article 1<sup>er</sup> *sexies* tend à prévoir l'obligation pour le préfet de suspendre le permis de conduire de l'auteur d'une infraction routière particulièrement dangereuse.

L'article 1<sup>er</sup> *septies* tend à accroître les peines encourues en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de stupéfiants et de conduite sous l'empire d'un état alcoolique et après usage de stupéfiants.

L'article 1<sup>er</sup> *octies* tend à systématiser l'immobilisation et la mise en fourrière, à titre provisoire, du véhicule ayant servi à commettre l'infraction en cas de conduite après usage de stupéfiants aggravée par un état alcoolique.

L'article 3 prévoit l'obligation d'un examen médical pour tout conducteur impliqué dans un accident de la route ayant causé un homicide routier ou des blessures routières avec une ITT supérieure à trois mois. La commission a adopté l'amendement **COM-9** du rapporteur pour supprimer cet article qui relève du pouvoir réglementaire.

L'article 2 procède à des coordinations (modifiées par l'article **COM-8**) et l'article 4 concerne l'application de la proposition de loi dans les outre-mer.

### 3. MIEUX ACCOMPAGNER LES FAMILLES ET LES VICTIMES

La commission relève que le droit de la responsabilité en matière d'accident de la route est essentiellement tourné vers l'engagement de la responsabilité civile. L'engagement de la responsabilité pénale demeure en pratique particulièrement complexe au point d'inciter certains avocats à décourager les familles de suivre cette voie. Les délais de jugement, comme pour l'ensemble des affaires pénales, découragent également les parties civiles.

Les associations de familles de victimes dénoncent régulièrement l'insuffisance de l'accompagnement dont elles peuvent bénéficier. Relevant ce fait, le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) de juillet 2023 propose de « mettre en place un dispositif d'accompagnement des victimes dans les départements » (Mesure 8) fondé sur les comités locaux d'aide aux victimes.

Si ces mesures peuvent être utiles, la commission a souscrit au constat du rapporteur selon lequel elles sont sans doute insuffisantes. Elle a donc souscrit au souhait du rapporteur de demander une prise en charge plus adaptée des familles dans le cadre du procès pénal.

**La commission des lois a adopté la proposition de loi de loi ainsi modifiée.**

**Ce texte sera examiné en séance publique le 27 mars 2024.**



**François-Noël Buffet**

Président de la commission

Sénateur  
(Les Républicains)  
du Rhône



**Francis Szpiner**

Rapporteur

Sénateur  
(Les Républicains)  
de Paris

Commission des lois constitutionnelles,  
de législation, du suffrage universel,  
du Règlement et d'administration générale

<http://www.senat.fr/>

[commission/loi/index.html](http://www.senat.fr/commission/loi/index.html)

Téléphone : 01.42.34.23.37

Consulter le dossier législatif :

<https://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl23-308.html>