



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 15ème législature

### Sécurité routière : homicide involontaire sous l'emprise de stupéfiants

Question écrite n° 20190

#### Texte de la question

Mme Jennifer De Temmerman attire l'attention de Mme la garde des sceaux, ministre de la justice, sur la réévaluation des peines appliquées aux conducteurs reconnus coupables d'homicide involontaire après avoir fait usage de stupéfiants et ayant une alcoolémie positive. Le code pénal prévoit déjà des peines aggravées lorsque l'homicide ou les blessures involontaires ont été causés à l'occasion de la conduite d'un véhicule. Un conducteur impliqué dans un accident mortel sous l'emprise de l'alcool et de produits stupéfiants encoure notamment 10 ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende. Cependant, l'effet dissuasif de ces mesures s'avère insuffisant puisque les chiffres de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière pour l'année 2018 montrent qu'encre 28 % des accidents mortels sont dus à la consommation d'alcool et de stupéfiants et que la moitié des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants ont un taux d'alcoolémie illégal. Afin de pallier à cette recrudescence de la délinquance routière et de rassurer les familles meurtries de victimes de la route, il apparaît opportun de durcir les peines pour les homicides commis avec circonstances aggravantes, de vérifier l'application effective de ces peines et de renforcer le suivi des personnes condamnées. Il serait également pertinent de s'appuyer sur l'article 121-3 du code pénal pour créer une nouvelle infraction dénommée « homicide routier » qui qualifierait l'acte conscient et délibéré de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool et/ou des stupéfiants, et donc l'acte conscient et délibéré de représenter un danger pour autrui. Une infraction spécifique à l'homicide routier est d'ailleurs en vigueur dans plusieurs pays européens (Angleterre, Pays-de-Galles, Pays-Bas) ainsi qu'aux États-Unis. Elle souhaite connaître son avis sur le sujet.

#### Texte de la réponse

L'homicide routier est déjà réprimé de façon spécifique et autonome par l'article 221-6-1 du code pénal qui incrimine spécialement l'homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur. Cet article prévoit ainsi une peine de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende à l'encontre de la personne qui a causé la mort en utilisant un véhicule terrestre, alors que l'homicide involontaire non routier est puni par l'article 221-6 du code pénal d'une peine de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende. Par ailleurs, les peines encourues par l'auteur d'un homicide routier sont à nouveau aggravées par l'article 221-6-1 en étant portées à sept ans d'emprisonnement et à 100 000 euros d'amende dans certaines circonstances, notamment lorsque la personne a commis une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, lorsqu'elle se trouvait en état d'ivresse manifeste ou était sous l'empire d'un état alcoolique, lorsqu'elle avait fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants, lorsqu'elle n'était pas titulaire du permis de conduire, ou lorsqu'elle a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h. Si les faits ont été commis avec au moins deux de ces circonstances, notamment en cas de consommation simultanée d'alcool et de stupéfiants, les peines sont portées à dix ans d'emprisonnement et à 150 000 euros d'amende. En cas de récidive, il est alors encouru une peine d'emprisonnement de vingt ans. Cette incrimination spécifique et cette aggravation de la répression tient dès lors précisément compte du fait qu'un conducteur peut avoir pleinement conscience de pouvoir être la cause de la mort d'autrui, sans qu'il soit pour autant établi une intention homicide. Par ailleurs, les personnes

condamnées pour ces infractions, lorsqu'elles sont liées à des conduites addictives, font l'objet d'un suivi étroit par le juge de l'application des peines dans le cadre d'obligations de mise à l'épreuve en imposant, par exemple, des démarches de soins ou en contraignant le condamné à faire équiper son véhicule d'un éthylotest anti-démarrage. Ces dispositions paraissent ainsi suffisamment sévères et dissuasives, et il n'est à ce stade pas envisagé de les modifier.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Jennifer De Temmerman](#)

**Circonscription :** Nord (15<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 20190

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** [Justice](#)

**Ministère attributaire :** [Justice](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [4 juin 2019](#), page 5082

**Réponse publiée au JO le :** [1er septembre 2020](#), page 5802