



N° 4434

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 septembre 2021

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

en application de l'article 145-7 du Règlement

PAR LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE
L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE,

En conclusion des travaux d'une mission d'information ⁽¹⁾

*sur l'évaluation de l'impact de la loi du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les
rodéos motorisés*

ET PRÉSENTÉ PAR

MME NATALIA POUZYREFF ET M. ROBIN REDA,

Rapporteurs,

Députés

(1) La composition de cette mission figure au verso de la présente page.

La mission d'évaluation de l'impact de la loi du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés est composée de Mme Natalia Pouzyreff et M. Robin Reda, rapporteurs.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	9
I. LA PRATIQUE DES RODÉOS MOTORISÉS SOULÈVE DE GRAVES ENJEUX DE SÉCURITÉ ET DE TRANQUILLITÉ PUBLIQUES	10
A. PHÉNOMÈNE EN MUTATION, LES RODÉOS MOTORISÉS SONT SOUVENT LE FAIT DE DÉLINQUANTS AYANT LE MÊME PROFIL ET UTILISANT DES VÉHICULES D'UN MÊME TYPE	10
1. Une pratique qui évolue	10
a. Une activité saisonnière	10
b. Un comportement délictuel en augmentation qui concerne tant les villes que les campagnes	11
c. Une évolution récente : la pratique de rodéos en marge de mariages avec des véhicules loués à l'étranger	12
2. Des délits le plus souvent commis avec des deux-roues motorisés non soumis à réception	12
a. La distinction entre les engins soumis à réception et les autres	12
b. La typologie des véhicules utilisés pour commettre les délits instaurés par la loi du 3 août 2018	15
3. Des délits généralement réalisés par de jeunes hommes domiciliés dans des quartiers défavorisés et revendiquant une certaine culture de la rue	17
a. Un profil « type », des motivations différentes	17
b. Les rodéos motorisés : un fait social ?	17
B. LA PRATIQUE DES RODÉOS ENTRAÎNE D'IMPORTANTES TROUBLES À L'ORDRE PUBLIC ET STIGMATISE LES RANDONNEURS LICENCIÉS	18
1. Des atteintes aux personnes et aux biens	19
2. Un fort sentiment d'insécurité des riverains	19
3. Des nuisances sonores considérables	20
4. La dégradation de l'image des randonneurs motorisés et des sportifs licenciés	20

II. LA LOI DU 3 AOÛT 2018 EST UN OUTIL EFFICACE POUR MIEUX PÉNALISER CES PRATIQUES, MAIS CERTAINS FREINS DOIVENT ÊTRE LEVÉS AFIN DE LUI DONNER SA PLEINE PORTÉE	21
A. UNE LOI UTILE QUE LES FORCES DE L'ORDRE, LES MAGISTRATS ET LES ACTEURS DE TERRAIN SE SONT APPROPRIÉE.....	21
1. Trois nouveaux délits qui soulignent la détermination des pouvoirs publics à combattre ce phénomène.....	22
a. L'interdiction de la pratique des rodéos motorisés.....	22
b. La répression de l'organisation, l'incitation ou la promotion des rodéos.....	23
c. Plusieurs peines complémentaires prévues, dont la confiscation obligatoire du véhicule.....	23
d. Une loi utile qui a contribué à accroître la répression pénale	24
2. ... et qui complètent l'action des structures partenariales mises en place dans les territoires	26
a. La problématique des rodéos motorisés au sein des structures locales de lutte contre la délinquance	26
b. La mise en place d'initiatives consacrées exclusivement aux rodéos	31
B. DES AJUSTEMENTS DU CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE RENFORCERAIENT IMMÉDIATEMENT L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS	35
1. La question sensible de l'interpellation et de l'identification des auteurs	35
a. La doctrine d'intervention de la gendarmerie nationale : la méthode SUN.....	36
b. Des modalités d'intervention très strictes imposées aux personnels de la police nationale	38
c. Des consignes plus flexibles sur le territoire de la préfecture de police	39
2. L'aggravation des sanctions lors d'un refus d'obtempérer.....	41
a. L'inquiétant accroissement des cas de refus d'obtempérer.....	41
b. L'aggravation des sanctions encourues bientôt entérinée par le législateur ?.....	42
3. Une difficulté à caractériser l'infraction soulevée par les magistrats auditionnés..	42
4. La confiscation et la destruction des véhicules : une mesure efficace, encore insuffisamment prononcée	44
a. Une confiscation théoriquement obligatoire, mais qui intervient en pratique trop rarement	44
b. La réduction des délais avant destruction de véhicules prévue par le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure.....	47
c. Une nouvelle procédure garantissant les droits du propriétaire, mais pouvant fragiliser la lutte contre les rodéos.....	47
5. La libéralisation de l'accès au DICEM et sa modernisation	48
a. La modernisation prochaine du DICEM.....	48
b. L'accès direct au DICEM par les polices municipales	49

III. LA RÉPONSE PÉNALE DOIT NÉCESSAIREMENT S'ACCOMPAGNER DE LA MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE PRÉVENTIVE PLUS EFFICACE ET D'UNE RÉFLEXION SUR L'UTILISATION DES IMAGES	49
A. LA PRÉVENTION DE LA PRATIQUE DES RODÉOS PAR UNE COMMUNICATION EFFICACE ET, DANS UNE CERTAINE MESURE, PAR LE DÉVELOPPEMENT DE CIRCUITS ALTERNATIFS	49
1. Le renforcement de la communication	50
a. Des actions de prévention dans les écoles particulièrement utiles pour sensibiliser les futurs conducteurs	50
b. L'intérêt d'une communication à destination de tous les publics	53
2. La création de circuits à vocation pédagogique permettant la sensibilisation aux questions de sécurité	53
B. L'UTILISATION DES IMAGES POUR MIEUX REPÉRER LES RODÉOS ET IDENTIFIER LEURS AUTEURS	54
1. Les images de vidéoprotection des communes	54
2. Le déploiement des caméras piéton et des caméras embarquées	55
3. L'intérêt des drones en matière de lutte contre les rodéos motorisés	56
a. Un intérêt inéluctable comme alternative à la poursuite des véhicules	56
b. Les obstacles posés par la jurisprudence constitutionnelle ne semblent pas incontournables	56
c. Une censure qui ne condamne pas par principe l'utilisation des drones dans le cadre de missions de police judiciaire	58
d. Un véhicule législatif pertinent : le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure	59
TRAVAUX DE LA COMMISSION	63
SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	65
PERSONNES ENTENDUES	67
DÉPLACEMENT DES RAPPORTEURS À LYON LE 29 JUILLET 2021	71

INTRODUCTION

Les rodéos motorisés, c'est-à-dire le recours à tout type de véhicules comme les motocross, les scooters et les quads et occasionnellement des automobiles afin de réaliser des courses, des figures ou des démonstrations sur la voie publique, sont un phénomène dangereux qui préoccupe légitimement les élus et les riverains.

En juillet dernier, une jeune femme est décédée près d'Amiens après avoir été percutée par le conducteur d'un deux-roues. À Toulouse, il y a quelques jours, un accident du même type a causé la mort d'une autre femme. De tels drames, qui se renouvellent chaque été, montrent l'urgence qu'il y a à renforcer la lutte contre ces pratiques et à ne pas laisser un sentiment d'impuissance s'instaurer au gré des faits divers.

Pour mieux lutter contre ce phénomène, la loi n° 2008-491 du 26 mai 2008 relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés, d'initiative parlementaire, avait déjà renforcé le cadre juridique applicable aux mini-motos. Mais, dix ans après l'entrée en vigueur de ce texte, le développement du phénomène des rodéos, permis par la démocratisation de nouveaux engins à bas prix, nécessitait la modernisation de ses dispositions.

Afin d'apporter une réponse ferme à ces pratiques et de mieux sanctionner leurs auteurs, les membres des groupes La République en Marche et Mouvement Démocrate et apparentés à l'Assemblée nationale ont déposé une proposition de loi le 14 mai 2018 – quelques jours avant le dépôt d'un texte quasi similaire au Sénat par le sénateur Vincent Delahaye – votée par l'ensemble des parlementaires et devenue la loi n° 2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés.

Ce texte législatif a instauré un nouveau chapitre au sein du titre III du livre II du code de la route consacré aux comportements compromettant délibérément la sécurité ou la tranquillité des usagers de la route. Il a créé plusieurs nouveaux délits de participation à un rodéo motorisé et d'incitation, d'organisation et de promotion de cette pratique, et complété l'arsenal judiciaire en prévoyant le recours à plusieurs peines complémentaires, dont la confiscation obligatoire du véhicule, sauf décision contraire et motivée du magistrat.

Trois ans après la publication de la loi du 3 août 2018, et alors que le phénomène des rodéos motorisés continue de préoccuper les pouvoirs publics, la commission des Lois a souhaité procéder à l'évaluation de ses dispositions, comme le fait régulièrement l'Assemblée nationale afin de s'assurer de l'adéquation de la loi avec les besoins du terrain, conformément aux dispositions de l'article 145-7 de son règlement.

À l'issue de leurs travaux, vos rapporteurs observent que ce dispositif législatif est utile et qu'il donne aux forces de l'ordre et aux parquets les moyens de poursuivre et de sanctionner lourdement les délinquants.

Avec la publication de ce rapport, ils souhaitent, d'une part, présenter les moyens dont disposent policiers, gendarmes et magistrats dans la lutte contre les rodéos motorisés et, d'autre part, partager les « bonnes pratiques » mises en œuvre par certains acteurs, espérant qu'elles facilitent leur travail quotidien contre ces nuisances et, plus particulièrement, qu'elles favorisent la confiscation obligatoire des véhicules, déjà inscrite dans la loi mais encore insuffisamment prononcée.

Face à la difficulté à enrayer le phénomène, vos rapporteurs formulent aussi 18 recommandations qui doivent permettre de compléter l'arsenal législatif et d'apporter une réponse ferme à cette forme insupportable de délinquance.

Parmi ces recommandations, ils sont particulièrement attachés à la dernière, qui préconise d'autoriser, à titre expérimental, le recours aux drones comme alternative à la poursuite des véhicules par les forces de l'ordre et moyen de preuve utile à la qualification du délit.

I. LA PRATIQUE DES RODÉOS MOTORISÉS SOULÈVE DE GRAVES ENJEUX DE SÉCURITÉ ET DE TRANQUILLITÉ PUBLIQUES

Activité saisonnière qui réapparaît à l'arrivée des beaux jours, le rodéo est un délit généralement commis par un ou plusieurs individus en deux-roues, souvent de jeunes hommes. Principalement urbaine, cette pratique s'est pour partie déplacée dans les espaces périurbains et parfois dans les campagnes du fait d'une répression accrue des forces de l'ordre dans les agglomérations. Elle pose d'importantes difficultés qui justifient l'exaspération des habitants et la forte couverture médiatique des faits divers souvent tragiques liés à la commission de cette infraction.

A. PHÉNOMÈNE EN MUTATION, LES RODÉOS MOTORISÉS SONT SOUVENT LE FAIT DE DÉLINQUANTS AYANT LE MÊME PROFIL ET UTILISANT DES VÉHICULES D'UN MÊME TYPE

Les délits réprimés par la loi du 3 août 2018 sont atypiques, d'une part parce qu'ils sanctionnent une pratique saisonnière qui ne cesse d'évoluer et, d'autre part, parce qu'ils sont causés par des individus dont les motivations sont nombreuses.

1. Une pratique qui évolue

a. Une activité saisonnière

Juridiquement, la loi du 3 août 2018 caractérise les rodéos motorisés comme « *le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations* »

d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du présent code dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique »⁽¹⁾.

Les rodéos motorisés peuvent plus simplement être définis comme **le recours à tout type de véhicules** comme les motocross, les scooters et les quads et occasionnellement des automobiles **afin de réaliser des courses**, des figures ou des démonstrations sur la voie publique. Ces comportements font généralement l'objet d'une captation vidéo et sont diffusés sur les réseaux sociaux.

Il s'agit d'**un phénomène saisonnier** : les membres des forces de l'ordre auditionnés par la mission d'évaluation ont rappelé que l'essentiel des délits était commis pendant les mois d'été. Mme Patricia Gonachon, directrice adjointe de la sécurité publique du Rhône, a expliqué à vos rapporteurs que les rodéos organisés dans l'agglomération lyonnaise ont lieu en début de soirée sur le créneau 17h/23h en été, contre 18h/22h à la fin du mois de mai, en lien avec le prolongement de la durée du jour. Ils sont également souvent organisés en fin de semaine.

b. Un comportement délictuel en augmentation qui concerne tant les villes que les campagnes

Les rodéos ne sont **pas une pratique exclusivement urbaine**. Comme l'observait déjà votre rapporteure en 2018, ce phénomène, « *initialement circonscrit aux quartiers dits sensibles [...] tend à s'étendre en périphérie des centres urbains et parfois même dans les campagnes* »⁽²⁾.

La répression accrue de cette pratique dans les villes conduit à **un déplacement du problème dans les campagnes** moins surveillées, ce qui explique que vos rapporteurs préfèrent les termes « rodéos motorisés » à l'expression « rodéos urbains », laquelle ne reflète pas l'ampleur du problème en dehors des agglomérations.

Ces rodéos sont de plus en plus nombreux. En **zone gendarmerie**, les chiffres transmis par la DGGN à la mission d'évaluation traduisent une forte augmentation du phénomène en 2020, malgré les deux confinements. Ainsi, alors que 588 délits étaient constatés en 2019 pour 9 556 interventions réalisées par les unités de gendarmerie, **871 délits ont été relevés en 2020 (+ 48 %) pour 15 143 interventions (+ 58 %)**. La tendance demeure à la hausse pour le premier semestre de l'année 2021, les interventions ayant augmenté de plus de 31 % sur cette période, entraînant la constatation de 482 délits (+ 5 %).

(1) Article L. 236-1 du code de la route.

(2) Rapport n° 995 (XV^{ème} législature) de Mme Natalia Pouzyreff, fait au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur la proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés, 30 mai 2018.

Elle est similaire en **zone police nationale**, où le nombre d'interventions n'a cessé d'augmenter, passant de 7 408 en 2017 à 9 607 en 2020 (+ 30 %) avec, l'année dernière, l'ouverture de 1 506 procédures. Plus de 3 000 interventions ont déjà eu lieu sur les cinq premiers mois de l'année 2021.

c. Une évolution récente : la pratique de rodéos en marge de mariages avec des véhicules loués à l'étranger

Plusieurs élus entendus par vos rapporteurs, à l'instar de Mme Nathalie Ravier, maire de Méru, et de M. Mohamed Chihi, adjoint au maire de Lyon délégué à la sûreté, sécurité et tranquillité, se sont inquiétés du **développement de réseaux de location de grosses cylindrées**, généralement depuis un pays étranger. Ces véhicules sont ensuite transportés en France, où ils **servent à la commission d'infractions en marge des mariages**.

Le développement de ce phénomène a conduit certaines mairies à prendre des actions préventives afin d'éviter tout rodéo en marge des cérémonies. Plusieurs collectivités, comme Châlons-en-Champagne (Marne), Sceaux (Hauts-de-Seine) et Athis-Mons (Essonne) ont ainsi mis en place **une charte de bon déroulement du mariage civil**, qui peut notamment prévoir la suspension, voire l'annulation du mariage en cas de désordre, de menace ou de non-respect de l'ordre public, et l'indemnisation de la commune en cas de dommages causés au mobilier urbain.

En septembre 2020, la ville de Chelles – dont le maire, M. Brice Rabaste, a été auditionné par vos rapporteurs – a **refusé de célébrer un mariage**, après que le cortège accompagnant les mariés ait commis de nombreux rodéos dans plusieurs quartiers de la ville, conduisant les forces de l'ordre à dresser 87 procès-verbaux pour 8 000 euros d'amende. La municipalité a ainsi appliqué un **arrêté municipal** pris en 2017 lui en donnant la possibilité.

L'organisation de rodéos motorisés en marge des mariages n'est **pas un phénomène purement français** : les documents transmis à vos rapporteurs par l'ONG britannique *Road Safety Support* soulignent que de telles pratiques existent aussi au Royaume-Uni. Toutefois, le développement de ce phénomène doit interroger les pouvoirs publics français, le dispositif juridique mis en place, notamment par la loi du 3 août 2018, n'étant pas pleinement opérationnel pour des véhicules qui n'ont pas été loués en France.

2. Des délits le plus souvent commis avec des deux-roues motorisés non soumis à réception

a. La distinction entre les engins soumis à réception et les autres

Les véhicules destinés à circuler sur les voies publiques sont soumis à réception et doivent ainsi satisfaire plusieurs prescriptions techniques. Les engins n'ayant pas cette vocation ne sont pas concernés par cette procédure mais font l'objet, depuis plusieurs années, d'un encadrement particulier.

- Les véhicules soumis à réception

La réception ou l'homologation du véhicule est l'« *acte par lequel une autorité administrative d'un État, atteste de la conformité du véhicule aux réglementations concernant les exigences techniques applicables pour la sécurité et les émissions de véhicules* »⁽¹⁾. Cette procédure est nécessaire à l'obtention d'un **certification d'immatriculation**.

Les modalités techniques relatives à la réception communautaire du véhicule sont précisées dans la partie réglementaire du code de la route, aux articles R. 321-6 et suivants.

L'article R. 321-6 du code de la route dispose : « *la réception communautaire, dite réception CE, est destinée à constater qu'un véhicule ou un type de véhicule, de système ou d'équipement satisfait aux prescriptions techniques exigées pour sa mise en circulation.* »

La demande de réception CE d'un type de véhicule, de système, ou d'équipement est adressée par le constructeur au ministre chargé des transports qui lui délivre, lorsque le véhicule répond aux exigences requises par la législation communautaire, une fiche de réception CE. Le constructeur remet à l'acheteur du véhicule un **certificat de conformité** attestant que le véhicule livré est entièrement conforme au type réceptionné et appose, sur l'équipement, la référence de cette réception (article R. 321-9). Ce certificat est **nécessaire à l'obtention d'une immatriculation** (article R. 321-11).

Ces dispositions concernent surtout les **quatre roues et les scooters**, conçus pour circuler sur les voies publiques.

- Les engins non-soumis à réception

La procédure d'homologation ne concerne pas tous les véhicules : les minimoto et les quads, utilisés *a priori* comme véhicules de loisir, n'y sont pas soumis.

Pour mieux encadrer l'utilisation de ces engins, le législateur a cependant imposé de nouvelles obligations aux conducteurs de ces véhicules. Ainsi, la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance pose pour principe **l'interdiction de la circulation, sur les voies publiques ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public**, de tout cyclomoteur, motocyclette, tricycle à moteur ou quadricycle à moteur non soumis à réception. La violation de cette interdiction est sanctionnée par une contravention de la cinquième classe.

(1) Site internet du ministère de la Transition écologique (<https://www.ecologie.gouv.fr/homologation-des-vehicules>)

Cette disposition a été complétée par le législateur en 2008 ⁽¹⁾ par plusieurs nouvelles obligations :

– la **vente, cession ou location** de véhicules non-soumis à réception pouvant dépasser les 25 km/heure doit être **réalisée par des professionnels**, dans des conditions précisées par décrets.

Un premier décret paru en 2009 ⁽²⁾ prévoit l’affichage d’une **charte sur les lieux de vente, de cession et de location** des véhicules, remise aux acheteurs ou locataires de tels véhicules. Un second décret publié l’année suivante ⁽³⁾ impose l’inscription d’une mention lisible, visible et indélébile : « **interdiction de circulation sur les voies ouvertes au public** » sur ces véhicules.

–il est **interdit de louer ou mettre à disposition ces véhicules aux mineurs de quatorze ans**. L’article prévoit néanmoins une exception pour la pratique sportive en club.

– l’utilisation de ces véhicules doit se faire **uniquement dans des terrains adaptés**, ces modalités étant précisées par décret ⁽⁴⁾, ou sur des terrains privés à des fins professionnelles, sous réserve de l’interdiction ou de la réglementation de la circulation par le maire ou le préfet.

La violation de ces interdictions est punie d’une contravention de la cinquième classe. La confiscation, l’immobilisation et la mise en fourrière peuvent également être prescrites, la première étant de plein droit en cas de récidive, sauf décision spécialement motivée de la juridiction.

– enfin, ces véhicules doivent être **inscrits dans un registre d’identification** spécifique, le « DICEM ».

Le service de déclaration et identification de certains engins motorisés (DICEM)

Le décret du 30 décembre 2008 précité a créé le service de déclaration et d’identification de certains engins motorisés, le DICEM.

Son article premier impose aux propriétaires d’un véhicule non-soumis à réception visé à l’article L. 321-1-1 du code de la route de le déclarer dans les quinze jours suivants son acquisition.

(1) Loi n° 2008-491 du 26 mai 2008 relative aux conditions de commercialisation et d’utilisation de certains engins motorisés.

(2) Décret n° 2009-911 du 27 juillet 2009 relatif aux conditions de vente, de cession et de location de certains engins motorisés.

(3) Décret n° 2010-44 du 12 janvier 2010 relatif à l’information concernant l’interdiction de circulation sur les voies ouvertes au public de certains engins motorisés.

(4) Décret n° 2009-719 du 17 juin 2009 pris en application du cinquième alinéa de l’article L. 321-1-1 du code de la route.

À l'issue de cette déclaration, qui se fait par voie électronique, le télédéclarant reçoit une attestation de déclaration et un numéro unique d'identification du véhicule, à inscrire sur une plaque – sauf dans le cadre d'une pratique sportive – et à graver à un endroit inamovible, sur le véhicule.

L'absence de déclaration ou la circulation d'un tel véhicule sur des voies non-ouvertes à la circulation, sans plaque et/ou numéro d'identification, est passible d'une amende pour une contravention de quatrième classe.

Cet encadrement pourrait être complété par plusieurs dispositions, discutées par vos rapporteurs durant leurs auditions. D'une part, **l'obligation d'inscription, dans les contrats de location, du numéro d'immatriculation du véhicule embarquant une motocross**⁽¹⁾, prévue dans le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure, est une évolution que la mission d'évaluation tient à signaler.

D'autre part, les **contrôles inopinés** des forces de l'ordre, par exemple aux fins de vérification de l'assurance du véhicule ou de l'inscription au DICEM, pourraient être multipliés. Ces contrôles pourraient également permettre de s'assurer de la réalisation des contrôles techniques, lorsque cette obligation entrera en vigueur pour les deux-roues. La **saisie du véhicule**, en cas de non-respect de ces obligations, devrait pouvoir être systématisée.

Enfin, vos rapporteurs sont convaincus que le fait de **restreindre la vente, la location et le prêt des engins non homologués** le plus souvent utilisés pour commettre des rodéos motorisés **aux seuls détenteurs d'une licence sportive** permettrait de limiter considérablement l'ampleur de ces infractions. *A minima*, des actions de responsabilisation à destination des revendeurs et des loueurs de ces véhicules devraient être mises en place.

Recommandation n° 1 : renforcer les contrôles inopinés, notamment pour vérifier la conformité du véhicule vis-à-vis des obligations d'assurance et d'inscription au DICEM.

Recommandation n° 2 : restreindre la vente, la location et le prêt des engins non homologués servant à commettre des rodéos aux seuls détenteurs d'une licence sportive ou, *a minima*, mettre en place des actions de responsabilisation des revendeurs et loueurs de ces véhicules.

b. La typologie des véhicules utilisés pour commettre les délits instaurés par la loi du 3 août 2018

Les véhicules utilisés pour commettre des rodéos motorisés sont **essentiellement des deux-roues**. Dans sa contribution écrite, le syndicat Unité magistrats explique ce constat par le fait que ces véhicules sont plus abordables pour les mineurs, plus faciles à voler, et qu'ils peuvent être abandonnés plus rapidement et maquillés plus facilement.

(1) *Engins non soumis à réception, les motocross doivent en effet être transportés par un véhicule homologué vers le circuit sur lequel il est possible de les utiliser.*

L'association nationale des cadres territoriaux de la sécurité complète cette analyse, relevant que les véhicules concernés sont « [...] **souvent non réceptionnés et donc dépourvus de plaque d'immatriculation**. Il peut également s'agir de voitures de petites cylindrées, voire, plus rarement, de véhicules de sport ou de luxe, souvent de location. » ⁽¹⁾

Les élus que la mission d'évaluation a auditionnés ont souligné que, parmi l'ensemble des véhicules pouvant servir à commettre des rodéos, les **motocross non soumis à réception** constituent la première source de nuisance. Comme l'a relevé M. Pierre Oliver, maire du 2^{ème} arrondissement de Lyon, c'est ce type de véhicules qui est le plus souvent utilisé par les délinquants, notamment Place Bellecour.

Selon les chiffres transmis par la DGGN concernant le premier semestre 2021, les infractions en lien avec les rodéos urbains sont relevées à une courbe majoritairement à l'encontre d'utilisateurs de deux-roues (52,2 % des cas) ; elles concernent des utilisateurs d'automobiles dans 44 % des cas, voire d'autres véhicules (à l'instar des quads) dans 3,8 % des cas ⁽²⁾. Dans le périmètre de la police nationale, la direction centrale de la sécurité publique (DCSP) a précisé à vos rapporteurs que **80 % des véhicules saisis durant le premier semestre de l'année 2021 étaient des deux-roues**.

Bien que les engins motorisés non soumis à réception doivent nécessairement faire l'objet d'un enregistrement administratif, les véhicules servant à des rodéos motorisés échappent généralement à cette obligation. Comme l'observe l'étude d'impact annexée au projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure, « **bien souvent, le propriétaire ne déclare l'acquisition du véhicule auprès de DICEM [...] qu'après l'interpellation de l'auteur du rodéo, afin d'échapper à la responsabilité liée aux verbalisations de son véhicule et de pouvoir récupérer celui-ci en cas de saisie par les forces de l'ordre** » ⁽³⁾.

Les personnes réalisant des rodéos ne sont **pas systématiquement propriétaires du véhicule** qu'elles conduisent. Le syndicat de police Alternative - CFDT a ainsi précisé à vos rapporteurs que ces véhicules ne font la plupart du temps pas l'objet de recherche car ils ont été achetés légalement, mais peuvent être **prêtés aux membres d'un même groupe** de conducteurs. Le syndicat Unité magistrats a pour sa part relevé que **la plupart des véhicules concernés seraient volés à leur propriétaire**.

La mission d'évaluation regrette de n'avoir pas pu obtenir de données consolidées sur la part des véhicules volés parmi l'ensemble des véhicules saisis. Elle souhaite à cet égard que les statistiques tenues par le ministère de l'Intérieur

(1) Contribution écrite de l'Association nationale des cadres territoriaux de la sécurité.

(2) Dans sa contribution écrite la DGGN précise que ces véhicules sont généralement de cylindrée modeste. Ainsi, 30 % d'entre eux étaient des cyclomoteurs, 46 % d'entre eux avaient une puissance comprise entre 4 CV et 8 CV et 24 % d'entre eux avaient une puissance égale ou supérieure à 9 CV.

(3) Étude d'impact annexée au projet de loi, page 167.

puissent intégrer ce critère à l'avenir, et détailler avec davantage de précision le(s) type(s) de véhicules utilisé(s) le plus souvent dans la pratique des rodéos.

Recommandation n° 3 : affiner les statistiques relatives aux types de véhicules utilisés pour commettre des rodéos motorisés et la proportion de véhicules volés parmi les engins saisis par les forces de l'ordre.

3. Des délits généralement réalisés par de jeunes hommes domiciliés dans des quartiers défavorisés et revendiquant une certaine culture de la rue

a. Un profil « type », des motivations différentes

Les auditions menées par la mission d'évaluation permettent à vos rapporteurs de dessiner le profil « type » des personnes commettant des rodéos motorisés : il s'agit essentiellement de **jeunes hommes** ⁽¹⁾, habitant des **quartiers défavorisés**, souvent **connus des services de police et de gendarmerie**.

Selon les éléments statistiques de la DGGN transmis à vos rapporteurs, sur 428 procédures enregistrées par la gendarmerie nationale sur le premier semestre 2021, la personne mise en cause est un homme dans 97,8 % des cas ; de nationalité française dans 98 % des cas ; majeure dans 69,6 % des cas ⁽²⁾ ; sans profession dans 25,5 % des cas, en scolarité dans 30,4 % des cas ou exerçant une activité professionnelle dans 44,1 % des cas. Dans sa contribution écrite, la DGGN a précisé à vos rapporteurs que « pour 86,2 % [des personnes mises en cause], *le milieu socio-économique est modeste, la catégorie socio-professionnelle d'ouvrier / employé étant surreprésentée.* »

Malgré l'apparente unité des délinquants que traduisent ces statistiques, la DGGN estime néanmoins qu'il existe **trois profils différents de contrevenants** : les « *passionnés de sports mécaniques cherchant l'ivresse de la vitesse, [les] jeunes sans occupation pour lesquels l'esprit de défi de l'autorité et la transgression des règles permettent de s'affirmer en société [et les] délinquants notoires, en délicatesse avec la société.* »

b. Les rodéos motorisés : un fait social ?

La pratique des rodéos motorisés semble d'abord s'expliquer par **une culture de la compétition et l'envie de braver les interdits**, ainsi que par la **volonté de se mettre en scène**. Le syndicat Unité magistrats observe qu'elle participerait d'un rite initiatique d'intégration dans les quartiers.

Tout en partageant cette analyse, la DGGN explique l'existence des rodéos par « *le mimétisme d'un phénomène venant des États-Unis ; le défi à l'autorité et*

(1) La direction centrale de la sécurité publique (DCSP) du ministère de l'Intérieur a précisé à vos rapporteurs, dans sa contribution écrite, que les personnes concernées étaient généralement âgées entre 15 et 20 ans.

(2) Les chiffres transmis par la direction de l'action criminelle et des grâces (DACG) du ministère de la Justice montrent que les mineurs représentent un peu moins de 10 % des condamnations (57 personnes sur 584 condamnations prononcées en 2020).

l'appropriation du territoire par les auteurs des infractions ; tromper l'ennui [...] en se faisant remarquer (chercher une forme de reconnaissance amplifiée par les réseaux sociaux) »⁽¹⁾. Partagées massivement, ces vidéos font l'objet de surenchères auxquels les individus de différents quartiers d'une même agglomération peuvent participer.

Vos rapporteurs constatent en effet que les rodéos motorisés se singularisent de la plupart des autres délits par **l'importante publicité qui en est faite**, ces pratiques étant généralement filmées et partagées sur Internet, où elles peuvent être regardées des milliers de fois – ce qui participe inéluctablement de leur promotion, pourtant interdite depuis l'entrée en vigueur de la loi du 3 août 2018⁽²⁾.

Pour la DCSP, les rodéos sont également motivés par le désœuvrement de cette population. La sociologue Anaïck Purenne met d'ailleurs en exergue cette dimension dans une interview donnée au journal *La Croix* l'an dernier. Ayant travaillé avec un collectif rassemblant des jeunes de Vaulx-en-Velin, où les rodéos motorisés sont nombreux, elle relève que, pour ces jeunes, cette pratique représente « *une activité complètement banale qui, pour eux, ne prête pas à conséquences. Ils n'emploient d'ailleurs pas souvent le terme rodéo, c'est plutôt l'idée de "bonne balade entre potes" qui revient. Les jeunes mettent aussi en avant le "fun", l'envie de s'amuser, de "s'ambiancer". Dès qu'il fait beau, les week-ends et pendant les vacances, ils "sortent les cross". C'est une façon de tuer l'ennui entre personnes du même quartier.* »⁽³⁾

Les rodéos peuvent ainsi participer d'**une culture de la satisfaction immédiate**, par la réalisation de courses dans les quartiers par des jeunes ne réalisant pas forcément que ces pratiques sont répréhensibles – ce qui appelle les pouvoirs publics à poursuivre et intensifier les actions de sensibilisation dès le plus jeune âge (voir *infra*).

Il a également été relevé par plusieurs auditionnés que les rodéos pourraient, dans certains cas, constituer **une diversion pour faciliter le trafic de produits stupéfiants**, notamment lorsqu'ils sont commis dans des endroits où cette activité est particulièrement développée.

B. LA PRATIQUE DES RODÉOS ENTRAÎNE D'IMPORTANTES TROUBLES À L'ORDRE PUBLIC ET STIGMATISE LES RANDONNEURS LICENCIÉS

Le fait de commettre des rodéos motorisés ou d'inciter ou de faire la promotion de cette pratique n'est pas anodin : outre les nuisances sonores que cela occasionne et la dégradation de l'image des loisirs de plein air motorisés, ils causent de nombreux dégâts matériels et, surtout, de graves atteintes aux personnes

(1) Contribution écrite de la DGGN.

(2) À titre d'illustration, Mme Patricia Gonachon, directrice adjointe de la sécurité publique du Rhône a relaté à vos rapporteurs l'arrestation d'un jeune mineur ayant partagé sur son profil Instagram entre 50 et 70 rodéos motorisés auxquels il avait participé dans l'agglomération lyonnaise.

(3) « Les rodéos urbains, "une façon de tuer l'ennui" », *La Croix*, 12 juillet 2020 ([en ligne](#)).

qu’illustrent les nombreux faits divers relatant des accidents. *In fine*, ils nourrissent un sentiment d’insécurité des habitants qui peut se traduire, lorsque la réponse des pouvoirs publics n’est plus à la hauteur, par un inacceptable sentiment d’abandon et de totale impunité.

1. Des atteintes aux personnes et aux biens

La pratique des rodéos entraîne régulièrement des drames, tant pour les conducteurs de véhicules que pour les riverains et les membres des forces de l’ordre. Samedi 17 juillet dernier, à Glisy près d’Amiens, une femme percutée par une moto lors d’un rodéo est décédée des suites du choc avec le véhicule ; quelques semaines plus tôt, à Meaux, un sexagénaire a été grièvement blessé par un véhicule qui l’a renversé sur un passage protégé en milieu de journée.

Les rodéos motorisés occasionnent également **des atteintes aux biens**. Ils peuvent dégrader les propriétés sur lesquelles ces pratiques sont organisées, en particulier pour les rodéos ayant lieu sur des propriétés agricoles, qui s’accompagnent souvent de dégâts sur les cultures.

2. Un fort sentiment d’insécurité des riverains

La DGGN souligne, dans sa contribution écrite aux travaux de la mission d’évaluation, que les troubles à l’ordre public liés à la pratique de rodéos entraînent « *plus largement un sentiment d’insécurité très fortement ressenti par les populations concernées en raison des comportements dangereux des auteurs de rodéos (risque routier, prise à partie violente des témoins potentiels ou des voisins)* ».

Ce sentiment d’insécurité est nourri par les conditions d’intervention difficiles des forces de l’ordre, qui sont généralement contraintes à ne pas agir immédiatement pour faire cesser le rodéo : il est en effet particulièrement complexe pour les policiers et gendarmes d’intervenir en flagrant délit, d’où les recommandations de vos rapporteurs visant à renforcer la surveillance en amont et la répression en aval (voir *infra*). Or, cette difficulté nourrit **l’impression d’une inaction des pouvoirs publics, voire de l’abandon** de certains quartiers.

Comme le résume finalement l’ANCTS dans sa contribution écrite, les auteurs des rodéos « *donnent une impression (parfois justifiée) d’inégalité devant la loi, en octroyant une forme de "prime" à celui qui commet le plus d’infractions et fait prendre le plus de risques aux autres, mais sans être sanctionné, car son interception est, elle aussi, très dangereuse, ou que le groupe social impliqué est trop nombreux pour une intervention en sécurité* ».

Ce sentiment d’abandon a récemment trouvé une **traduction contentieuse**. Dans les quartiers nord de Marseille, où des rodéos se déroulaient depuis 2008 et quotidiennement depuis 2017, Mme Nathalie Lafon, responsable du Collectif « *Vivre à Verduron & Barnier stop aux rodéos* » a poursuivi l’État pour inaction,

après de nombreuses alertes et interpellations. L'État a été condamné par le tribunal administratif de Marseille l'an dernier, faute d'avoir pu démontrer avoir pris en compte ces mises en garde et pris les mesures nécessaires pour y mettre un terme ⁽¹⁾. **Les rodéos ont, depuis, pris fin dans ces quartiers**, mais le phénomène se serait déplacé ailleurs à Marseille, selon Mme Lafon.

D'autres collectifs, notamment à Bordeaux, Lyon et dans le département Nord, ont contacté Mme Lafon afin d'obtenir son assistance dans la conduite de contentieux similaires, ce qui traduit l'intérêt des habitants pour ces procédures et présage **de futures actions en justice pour dénoncer l'inaction de l'État**.

3. Des nuisances sonores considérables

L'une des nuisances causées par les rodéos motorisés est liée au **bruit très important et insupportable** pour les riverains. La mission d'évaluation observe d'ailleurs à cet égard qu'il s'agit de la première des plaintes formulées par les habitants lorsqu'ils contactent les polices nationale ou municipales ou la gendarmerie nationale pour signaler cette pratique.

Ces nuisances sont liées au fait que les véhicules utilisés pour commettre des rodéos sont souvent endommagés ou, s'agissant de véhicules non soumis à réception, particulièrement bruyants – ces derniers n'ayant pas vocation à circuler dans l'espace public. Les rodéos ayant souvent lieu en fin de journée et en fin de semaine, les conséquences sonores sont particulièrement lourdes pour les riverains, qui assistent depuis chez eux à ces pratiques pendant leur temps de repos.

4. La dégradation de l'image des randonneurs motorisés et des sportifs licenciés

La commission de rodéos motorisés ne doit pas être confondue avec la pratique sportive des **loisirs de plein air motorisés**, qui comprend 100 000 licenciés en France.

Lors de son audition, M. Charles Péot, directeur du Codever ⁽²⁾, a regretté les conséquences des rodéos motorisés sur la pratique des conducteurs licenciés. Il peut en effet s'avérer difficile, pour le riverain, de distinguer l'enduriste, c'est-à-dire le pilote de moto sur un circuit d'enduro, de la personne commettant une infraction au code de la route. Cela conduit, en pratique, à de nombreuses interpellations des randonneurs par les riverains, mais également par les élus et par les propriétaires fonciers des environs. Des barbelés peuvent même être installés afin de dissuader l'endurisme, bien qu'il s'agisse d'une pratique légale et encadrée.

(1) Tribunal administratif de Marseille, 3 août 2020, n°1800819.

(2) Le Codever est une association loi 1901 qui a notamment pour but la défense des loisirs de plein air motorisés dans les espaces naturels et ruraux.

Selon M. Péot, **de nombreuses interdictions de circuler sur les voies communales** sont prises en France par les élus municipaux, qui installent également des obstacles comme des barrières ou des rochers afin de dissuader les délinquants, au grand dam des pratiquants licenciés.

En outre, le déplacement des rodéos vers des espaces plus ruraux, *a priori* moins surveillés et moins contrôlés, s'est traduit par un accroissement des contrôles dans les campagnes. Or, lors d'un contrôle de police, les licenciés ne commettent généralement pas de refus d'obtempérer, à la différence des délinquants. En pratique, donc, les randonneurs motorisés seraient, selon M. Péot, **victimes de cette répression accrue dans les espaces naturels**, où la pratique des rodéos était auparavant marginale.

II. LA LOI DU 3 AOÛT 2018 EST UN OUTIL EFFICACE POUR MIEUX PÉNALISER CES PRATIQUES, MAIS CERTAINS FREINS DOIVENT ÊTRE LEVÉS AFIN DE LUI DONNER SA PLEINE PORTÉE

La délictualisation des rodéos motorisés s'est accompagnée d'une montée en charge des sanctions pénales prononcées à l'encontre des conducteurs depuis 2018, ce qui traduit l'appropriation de l'outil législatif par les forces de l'ordre et les magistrats. Plusieurs ajustements du cadre légal et réglementaire, à venir dans le cadre du projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure ou souhaités par vos rapporteurs, renforceraient encore l'arsenal des pouvoirs publics.

A. UNE LOI UTILE QUE LES FORCES DE L'ORDRE, LES MAGISTRATS ET LES ACTEURS DE TERRAIN SE SONT APPROPRIÉE

Avant l'entrée en vigueur de la loi du 3 août 2018, le code de la route prévoyait plusieurs obligations de sécurité et de prudence s'imposant aux conducteurs d'engins motorisés, que complètent les interdictions posées par le législateur pour ce qui concerne les véhicules non soumis à réception (voir *supra*).

Des obligations de sécurité et de prudence – extraits du rapport sur la proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés

Le code de la route prévoit de nombreuses obligations de sécurité et de prudence qui s'imposent au conducteur.

En application de l'article R. 413-2 du code de la route, la vitesse des véhicules est limitée à 50 km/h en agglomération.

En circulation, tout conducteur ou passager d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur doit être coiffé d'un casque de type homologué. Ce casque doit être attaché (article R. 431-2).

Les conducteurs de cyclomoteurs, de cycles à plus de deux roues, de cycles attelés d'une remorque ou d'un side-car ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée (article R. 431-6).

Hors agglomération, le long des routes pavées ou en état de réfection, la circulation des cycles et cyclomoteurs à deux roues sans remorque ni side-car, est autorisée sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus de circuler à l'allure du pas à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations (article R. 431–10).

L'usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants est prohibé au volant (article L. 235–1).

Source : rapport n° 995 (XV^{ème} législature) de Mme Natalia Pouzyreff, précité.

Ces dispositions permettaient déjà de sanctionner les auteurs de rodéos. Néanmoins, comme l'observait votre rapporteure à l'occasion des débats à l'Assemblée nationale sur la proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés, l'absence de dispositions spécifiques réprimant ces pratiques créait « *de fait une réelle difficulté pour caractériser ce type d'infraction* »⁽¹⁾, ce que vient corriger la loi du 3 août 2018.

1. Trois nouveaux délits qui soulignent la détermination des pouvoirs publics à combattre ce phénomène

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 3 août 2018, le code de la route sanctionne désormais, d'une part, les comportements compromettant délibérément la sécurité des usagers de la route ou la tranquillité publique et, d'autre part, l'organisation, l'incitation ou la promotion de ces comportements.

a. L'interdiction de la pratique des rodéos motorisés

La loi du 3 août 2018 crée un nouvel article L. 236-1 au sein du code de la route dont le I sanctionne d'un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende « *le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, **une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence** prévues par les dispositions législatives ou réglementaires du présent code dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique* ».

Ce même article prévoit **plusieurs circonstances aggravantes** susceptibles d'augmenter le quantum de peine.

(1) Rapport n° 995 (XV^{ème} législature) de Mme Natalia Pouzyreff, précité.

Comportement compromettant la sécurité des usagers de la route ou la tranquillité publique (I)	Un an d'emprisonnement et 15 000 € d'amende
Faits commis en réunion (II)	Deux ans d'emprisonnement et 30 000 € d'amende
Usage de stupéfiants ou refus de se soumettre à un test (III)	Trois ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende
Conduite sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration dans le sang supérieure ou égale au taux autorisé ou refus de se soumettre à un test (III)	
Conducteur non titulaire du permis de conduire (III)	
Cumul d'au moins deux des trois circonstances énoncées ci-dessus (IV)	Cinq ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende

b. La répression de l'organisation, l'incitation ou la promotion des rodéos

Outre la sanction du comportement du conducteur, la loi du 3 août 2018 prévoit également **trois autres incriminations**, précisées à l'article L. 236-2 du code de la route :

– lorsqu'un individu incite directement un autre à adopter ce type de comportements ;

– lorsqu'il organise un rassemblement destiné à permettre l'organisation de rodéos motorisés ;

– lorsqu'il fait la promotion par tout moyen soit de cette pratique, soit de l'existence de rassemblements les permettant.

Dans ces trois cas, l'individu encourt une sanction pénale de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

c. Plusieurs peines complémentaires prévues, dont la confiscation obligatoire du véhicule

La loi du 3 août 2018 prévoit sept peines complémentaires pouvant être prononcées à l'encontre de toute personne coupable d'un des délits autonomes instaurés par cette même loi. Les personnes condamnées au titre des articles L. 236-1 et L. 236-2 encourtent ainsi :

– **la confiscation du véhicule** ayant servi à commettre l'infraction. Le juge a l'obligation de prononcer cette confiscation, sauf s'il en décide autrement par une décision spécialement motivée ;

– la suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans ;

– l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pour une durée maximale de trois ans ;

– une peine de travail d'intérêt général. Vos rapporteurs sont convaincus des conséquences positives que ce type de peines peut avoir, notamment sur les plus jeunes conducteurs, et souhaitent leur généralisation, en particulier dans les **services**

de rééducation fonctionnelle hospitaliers où les conséquences des violations à la sécurité routière sont les plus visibles ;

Recommandation n° 4 : généraliser le recours aux peines de travaux d'intérêt général, notamment dans les services de rééducation fonctionnelle hospitaliers.

- une peine de jours-amende ;
- l'interdiction de conduire certains véhicules, y compris ceux ne nécessitant pas la détention d'un permis de conduire, pour une durée de cinq ans au plus ;
- l'obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière, aux frais de la personne condamnée.

Enfin, l'article L. 236-3 du code de la route prévoit, enfin, la possibilité pour la juridiction de prononcer l'immobilisation du véhicule ayant servi à la commission de l'infraction, dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du même code.

Ces dispositions permettent à tout véhicule de faire l'objet d'une **immobilisation ou mise en fourrière** dans trois hypothèses :

– à la demande et sous l'autorité du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, lorsque la circulation ou le stationnement du véhicule est en infraction et compromet la sécurité des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normales des voies ouvertes à la circulation publique, ou lorsque le véhicule se situe sur les voies ouvertes à la circulation publique et est privé des éléments indispensables à son utilisation normale et est insusceptible de réparation immédiate (article L. 325-1) ;

– par l'officier ou l'agent de police judiciaire, après autorisation du procureur de la République, en cas de constatation d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe pour lesquels une peine de confiscation du véhicule est encourue (article L. 325-1-1) ;

– à titre provisoire, par le représentant de l'État dans le département, lorsqu'a été constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ou une infraction de dépassement de 50 km/h de la vitesse maximale autorisée (article L. 325-1-2).

d. Une loi utile qui a contribué à accroître la répression pénale

Depuis trois ans, les parquets se sont emparés des nouvelles qualifications pénales créées par la loi du 3 août 2018. Dans la circulaire du 18 juin 2021 relative à l'amélioration de la lutte contre les rodéos urbains par la prise en charge par les collectivités locales du gardiennage des véhicules utilisés, le ministre de la Justice

relève que « **le nombre de condamnations prononcées sur le fondement de l'article L236-1 1 et II du code de la route a en effet doublé entre 2019 et 2020, passant de 246 à 502.** »

Les chiffres relatifs à l'ensemble des condamnations en matière de rodéos motorisés communiqués par la DACG à vos rapporteurs s'inscrivent dans cette même tendance : **54 condamnations ont été prononcées en 2018, 410 l'ont été en 2019 et 584 l'ont été en 2020** ⁽¹⁾ soit une augmentation de 981 % des condamnations ⁽²⁾.

La circulaire du 3 septembre 2018 relative à la loi n°2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés recommande l'adoption d'**une réponse différenciée selon la gravité des délits commis**, la personnalité de leurs auteurs et le contexte dans lequel ils ont été commis :

– dans les cas les moins graves, notamment d'utilisation par une personne seule d'un cyclomoteur de faible cylindrée, la circulaire recommande le recours à des **rappels à la loi** avec obligation de stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

– dans les cas plus graves, notamment en cas de rodéos motorisés commis de nuit, par plusieurs personnes utilisant des véhicules de grande cylindrée, elle préconise que des poursuites soient exercées selon la procédure de **comparution immédiate**.

La circulaire de politique pénale générale du 1^{er} octobre 2020 et la récente circulaire du 18 juin 2021 appellent à **la mise en œuvre d'une politique pénale empreinte de fermeté** et insistent sur la nécessité de privilégier la voie du défèrement et de la comparution immédiate pour les faits les plus graves. Cette dernière circulaire souligne aussi **l'intérêt de la saisie systématique, en vue de leur confiscation, des véhicules ayant servi à commettre l'infraction**.

Cette même circulaire observe l'évolution de la réponse pénale des parquets, qui retiennent de plus en plus souvent **la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation** du véhicule, prévue par le code de la route ⁽³⁾.

Bien que le volontarisme du ministère de la Justice – que traduit le nombre en constante augmentation des condamnations – soit très encourageant, Mme Valérie Dervieux, déléguée régionale du syndicat Unité magistrats, a toutefois regretté, au cours de son audition, **le nombre de dépêches et circulaires**

(1) Dans le détail, en 2018, 92 infractions ont donné lieu à 54 condamnations ; en 2019, 697 infractions ont donné lieu à 410 condamnations ; en 2020, 991 infractions ont donné lieu à 584 condamnations.

(2) Cette statistique doit néanmoins être prise avec précaution, la loi n'étant entrée en vigueur qu'à partir du deuxième semestre de l'année 2018.

(3) Article L. 121-3 : « 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 [...] »

transmises aux parquets : la DACG en a adressé 62 sur les six premiers mois de l'année 2021, dont 15 concernant directement ou indirectement les rodéos motorisés.

Si vos rapporteurs ne peuvent que se féliciter de l'intérêt porté à cette problématique, ils partagent le souhait de ce syndicat de **procéder à un effort de consolidation** et de choix clairs de détermination des politiques pénales prioritaires.

Recommandation n° 5 : centraliser et consolider les consignes données aux procureurs de la République en matière de poursuite des rodéos motorisés.

2. ... et qui complètent l'action des structures partenariales mises en place dans les territoires

Qu'il s'agisse de structures générales de coopération entre les acteurs locaux, à l'instar des conseils de sécurité et de prévention de la délinquance (CSPD), des groupes de partenariat opérationnels (GPO) et des groupes locaux de traitement de la délinquance (GLTD), ou d'initiatives créées spécifiquement pour réprimer les rodéos motorisés, plusieurs instances existent dans les territoires afin de prévenir la commission de ce délit et de mieux le sanctionner.

a. La problématique des rodéos motorisés au sein des structures locales de lutte contre la délinquance

À l'échelle locale, la problématique posée par la commission de rodéos motorisés dans une collectivité peut faire l'objet d'un traitement particulier au sein des structures généralistes de prévention et de lutte contre la délinquance que sont les CSPD, les GPO et les GLTD.

- Les conseils de sécurité et de prévention de la délinquance

Consacrés par le législateur par la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, les conseils de sécurité et de prévention de la délinquance peuvent être animés par le maire de la commune, par le président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou par le président de la métropole, selon qu'ils sont locaux (CLSPD), intercommunaux (CISPD) ou métropolitains (CMSPD) ⁽¹⁾. Instances de pilotage local de la prévention de la délinquance, ils sont désormais obligatoires dans les communes de plus de 10000 habitants et dans celles comprenant un quartier prioritaire de la ville ⁽²⁾.

(1) À titre d'illustration, et pour ce qui concerne le CISPD, l'article D. 132-11 du code de la sécurité intérieure prévoit qu'il est composé par le préfet de département et le procureur de la République, ou leurs représentants, les maires, ou leurs représentants, des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale, le président du conseil départemental, ou son représentant, des représentants des services de l'État désignés par le préfet de département et des représentants d'associations, établissements ou organismes œuvrant dans les domaines concernés par l'action du CSPD. D'autres présidents d'EPCI et des personnalités qualifiées peuvent également être associées à ses travaux.

(2) Article L. 132-4 du code de la sécurité intérieure.

Le code de la sécurité intérieure leur attribue quatre principales missions ⁽¹⁾ :

– **favoriser l'échange d'informations** entre les responsables des institutions et organismes publics et privés concernés et **définir des objectifs communs** pour la préservation de la sécurité et de la tranquillité publiques ;

– **assurer l'animation et le suivi du contrat local de sécurité** lorsque celui-ci a été conclu par le maire et le préfet de département ;

– **apporter son analyse sur la définition, la mise en œuvre et l'évaluation des actions** de prévention de la délinquance prévues dans le cadre de la contractualisation entre l'État et les collectivités territoriales en matière de politique de la ville ;

– **proposer des actions de prévention ponctuelles**, dont il assure le suivi et l'évaluation.

Ces structures, qui se réunissent tous les mois, permettent ainsi aux acteurs locaux de penser des solutions à la fois préventives et répressives contre les rodéos motorisés, à l'instar d'opérations d'aménagement urbain censées compliquer, voire rendre impossibles, ces pratiques.

La place des docteurs Charles et Christophe Mérieux du 7^{ème} arrondissement de Lyon : un exemple d'aménagement urbain contre les rodéos

A l'occasion du déplacement de la mission d'évaluation à Lyon, Mme Fanny Dubot, maire du 7^{ème} arrondissement de Lyon, a exposé à vos rapporteurs les aménagements urbains réalisés et prévus place des docteurs Charles et Christophe Mérieux.

Depuis plusieurs années, la pratique des rodéos s'y est développée, notamment avec des véhicules deux roues. Cette appropriation de l'espace pour y commettre ces infractions est facilitée par l'aspect minéral de la place, qui n'attire pas les riverains mais constitue un terrain favorable aux rodéos. Elle suscite cependant des conflits d'usage entre pratiquants du *weeling*, clientèle des entreprises proches qui vient se restaurer sur la place et riverains-usagers du jardin d'enfants et de la crèche qui se trouvent à proximité immédiate.

(1) Article D. 132-7 du code de la sécurité intérieure.



La ville de Lyon a souhaité intervenir afin d'affirmer trois objectifs : conforter les usages existants et qui fonctionnent, contraindre les mésusages et développer des nouveaux usages pour renforcer l'attractivité de cet espace pour les riverains.

Elle a ainsi procédé, en juillet dernier, à l'installation d'un terrain de pétanque dont l'installation a été pensée de telle sorte qu'il représente désormais un obstacle au passage des conducteurs de véhicules. La mairie du 7^{ème} arrondissement engagera dans les prochains mois des aménagements de voirie sur les boulevards empruntés par les conducteurs avant d'entrer et de sortir de la place.

Habitants, commerçants, usagers du centre social et lycéens de l'établissement avoisinant seront par ailleurs consultés afin de dégager des pistes d' « aménagements participatifs » et de définir les nouvelles fonctions souhaitables pour cette place.

Illustration de la dimension partenariale des CSPD, c'est dans ce cadre que la préfecture de Côte-d'Or, le parquet de Dijon, la ville de Quetigny et la gendarmerie nationale ont signé, le 23 juin 2021, une **convention d'actions locales de lutte contre l'adversité signalée** (CALLAS) à l'occasion de laquelle la collectivité s'est engagée à renforcer les dispositifs de prévention et de dissuasion, en particulier à travers « *la mise en œuvre d'aménagements urbains destinés notamment à réfréner les rodéos motorisés* » ⁽¹⁾.

Vos rapporteurs sont convaincus du rôle dissuasif de ces opérations dites de **prévention situationnelle**. Ils ne peuvent qu'appeler les élus des villes concernées à s'inspirer des initiatives mises en œuvre dans d'autres municipalités, par exemple dans le 7^{ème} arrondissement de Lyon.

Recommandation n° 6 : dans le cadre des CSPD, développer les initiatives de prévention situationnelle au sein des espaces les plus touchés par les rodéos motorisés.

(1) La convention peut être consultée au lien suivant : <https://www.infos-dijon.com/news/vie-locale/vie-locale/quetigny-une-convention-pour-instaurer-un-climat-de-securite-et-de-tranquillite.html>

• Les groupes de partenariat opérationnels

Mis en œuvre dans le cadre de la police de sécurité du quotidien, les groupes de partenariat opérationnels – dont l’existence et les missions ne relèvent pas du domaine de la loi – ont été créés en 2019, à l’issue de la publication d’une note de la DGPN en date du 15 avril 2019. Plusieurs villes, comme Grenoble, Nantes, Clermont-Ferrand, Brest, Les Mureaux, Saint-Etienne et Saint-Chamond avaient déjà, en juin de cette même année, créé les premiers GPO.

DOCUMENT RÉCAPITULANT LES MISSIONS ET LE FONCTIONNEMENT DES GPO



MISE EN ŒUVRE

LA SQ EST MISE EN ŒUVRE SUR LA TOTALITÉ DU TERRITOIRE COUVERT PAR LA POLICE NATIONALE

- Chaque circonscription de sécurité publique est couverte par la SQ et est divisée en secteurs.
- Chaque secteur est déterminé localement dans une logique de déconcentration de la stratégie d'action.
- La sectorisation tient compte des caractéristiques territoriales et sociologiques locales.
- Un secteur ne correspond pas forcément à l'échelon communal.

La sécurité du quotidien (SQ) est une philosophie d'action visant à la résolution concrète des problèmes de sécurité de la population et à l'élaboration de réponses sur mesure. Cette nouvelle méthode d'action a également pour objectif de :

- renforcer les relations entre la police et la population,
- mettre en place un travail partenarial et transversal dans une logique de résolution de problème.



Le diagramme illustre le cycle de la Sécurité du Quotidien (SQ) à travers quatre étapes principales : 1. 'T zéro : diagnostic partagé' (TN+1... bilan partagé) en haut, 2. 'Recueillir les besoins de sécurité' à droite, 3. 'Répondre concrètement et collégialement' en bas, et 4. 'Évaluer l'efficacité des actions et communiquer' à gauche. Des flèches indiquent un processus continu et interactif entre ces étapes, avec 'SQ' au centre.

NOMINATION D'UN RESPONSABLE PAR SECTEUR POUR LA POLICE NATIONALE

- Un officier, ou un gradé, qui travaille quotidiennement sur le territoire.
- Un interlocuteur opérationnel identifié par tous les partenaires.
- Le chef de secteur de la police nationale est chargé d'animer le partenariat sur son territoire avec le Groupe de Partenariat Opérationnel (GPO).

CRÉATION D'UN GROUPE DE PARTENARIAT OPÉRATIONNEL PAR SECTEUR

- Instance partenariale opérationnelle animée par le chef de secteur et les représentants des maires qui, de manière collégiale, recueille les besoins de sécurité, élabore les réponses transversales et procède à l'évaluation de ces dernières.
- Le GPO se réunit tous les 15 jours ou tous les mois au maximum.
- Le GPO a vocation à unifier les instances partenariales ponctuelles à l'exception des GLTD, des CLSPD et des CISP.
- Le GPO réunit l'ensemble des partenaires essentiels du continuum de sécurité de chaque secteur. En effet, la réussite des actions menées ne dépend pas que de la police nationale mais de l'ensemble des partenaires locaux associés, publics et privés.

MISE EN PLACE DE LA MÉTHODE DE RÉOLUTION DE PROBLÈME DANS LE CADRE DES GPO

- Identification des problèmes à traiter en priorité.
- Détermination des solutions concrètes et immédiatement applicables pour chaque problème.
- Élaboration d'une stratégie d'ensemble en s'assurant de la complémentarité des solutions pour qu'elles ne se neutralisent pas.
- Concentration des moyens disponibles sur les problèmes principaux.
- Mise en place d'un suivi et d'une évaluation de toute action mise en œuvre.

Source : direction centrale de la sécurité publique

Dans sa réponse à une question écrite du député M. Rémy Rebeyrotte, le ministère de l’Intérieur précise l’intérêt de ce nouveau réseau, qui permet « *le partage d’informations sur ce phénomène entre la police nationale et les autres*

acteurs locaux (bailleurs, mairies, etc.). Cet échange d'informations aboutit par exemple régulièrement à l'organisation d'opérations de contrôle dans des parties communes d'immeubles d'habitation (espaces propices au stockage des véhicules) »⁽¹⁾. Il s'agit ainsi de faciliter les opérations des forces de l'ordre, notamment pour les **saisies de véhicules entreposés dans les locaux** des bailleurs sociaux.

Lors du déplacement de vos rapporteurs à Lyon, Mme Patricia Gonachon, directrice adjointe de la sécurité publique du Rhône, a expliqué que c'était dans le cadre de ces groupements qu'avaient régulièrement lieu des opérations de contrôle, conjointement avec les bailleurs sociaux. Outre les GPO « de droit commun », la direction départementale de la sécurité publique du Rhône a d'ailleurs créé **un GPO consacré aux les rodéos motorisés**, qui se réunit tous les deux mois afin de planifier des opérations de contrôle dans les communes particulièrement exposées.

Vos rapporteurs observent toutefois que **la différence entre les CSPD et les GPO n'est pas toujours claire** aux yeux des acteurs de terrain que la mission d'évaluation a entendus. Il semble donc *a minima* nécessaire de préciser les missions et le cadre d'action des groupes de partenariat opérationnels afin d'en renforcer l'efficacité et la pertinence.

Recommandation n° 7 : revoir le fonctionnement des GPO – notamment vis-à-vis des missions déjà dévolues aux CSPD et au GLTD – afin d'en faire de véritables structures partenariales de lutte contre la délinquance et mieux communiquer sur ces éléments auprès des acteurs de terrain et des habitants.

- Les groupes locaux de traitement de la délinquance

Animés par les procureurs de la République, les GLTD sont composés, en plus du procureur ou de son représentant, d'un représentant des services de police ou de gendarmerie, d'un élu de la commune concerné, des représentants des administrations concernées (éducation nationale, préfecture, douanes *etc.*) et, en fonction des sujets traités, des bailleurs sociaux, des associations de prévention de la délinquance, des sociétés de transport public et des partenaires de l'éducation nationale.

Instaurés dans les quartiers difficiles, ils permettent à ces différents acteurs de **coordonner leur action**, de s'informer et de répondre à des problématiques nouvelles et communes relatives à la délinquance. L'article 74 de la loi du 25 mai 2021 pour une sécurité globale préservant les libertés consacre leur existence législative, leur fonctionnement et leurs missions ayant été préalablement définies dans plusieurs circulaires⁽²⁾.

(1) Réponse du ministère de l'Intérieur à la question écrite n° 30463 de M. Rémy Rebeyrotte publiée au journal officiel le 16 juin 2020. La réponse du ministère a été publiée au journal officiel le 15 septembre 2020.

(2) Voir notamment : circulaire du 26 juin 1996 relative à la gestion des crises urbaines, circulaire du 28 octobre 1997 relative à la mise en œuvre des contrats locaux de sécurité ; circulaire du 15 février 2011 relative à des instructions générales de politique pénale ; circulaire interministérielle du 8 juillet 2011 relative aux orientations pour la prévention de la délinquance ; circulaire de politique pénale du 21 mars 2018 ; circulaire

En 2019, **un GLTD a ainsi été créé à Vaulx-en-Velin**, ville particulièrement exposée aux rodéos motorisés. Les échanges entre le parquet de Lyon et la municipalité ont ensuite permis **la signature d'un protocole** « tendant à l'instauration d'une réponse pénale partenariale de proximité aux comportements portant atteinte à la tranquillité publique » qui associe également la direction départementale de la sécurité civile et la protection judiciaire de la jeunesse, et dont l'objet est d'assurer une sanction systématique à l'encontre des contraventions, voire des délits les plus souvent commis sur le territoire de la commune.

Lors de son audition, Mme Marie-Laure Drone, maire adjointe de la ville du Havre en charge de la sécurité, a souligné **l'utilité de cette structure dans le cadre de la lutte contre les rodéos motorisés**, affirmant qu'elle contribue à renforcer la réponse pénale dans sa commune.

Sans remettre en cause le rôle joué par les GLTD en matière de lutte contre les rodéos motorisés, la mission d'évaluation s'interroge néanmoins sur **le risque d'une superposition des structures qui partagent toutes le même objectif**. En conclusion d'une mission sur l'évolution et l'amélioration des CSPD, le 14 décembre 2020 en commission des Lois, les députés Rémy Rebeyrotte et Stéphane Peu faisaient part ce même questionnement : sans préjuger du fait que « *chaque dispositif qui œuvre en matière de prévention de la délinquance a sa propre utilité* », ils notaient que « *ce constat n'écarte pas entièrement le risque de la mise en place d'actions concurrentes et d'une articulation défailante. De même, certains acteurs nous ont dit avoir le sentiment que les dispositifs s'"empilent", sans cohérence d'ensemble. D'autres ont enfin constaté que les GPO et les GLTD sont parfois institués à la place des groupes de travail des CSPD plutôt qu'en complément de ceux-ci.* »

Vos rapporteurs partagent ces conclusions et estiment qu'**une réflexion plus large sur le fonctionnement et les missions de ces diverses instances** devrait être engagée afin de clarifier les modalités d'action des services de l'État, notamment en matière de lutte contre les rodéos motorisés où la défaillance des pouvoirs publics est particulièrement mal vécue par les riverains.

b. La mise en place d'initiatives consacrées exclusivement aux rodéos

Sans prétendre à l'exhaustivité, la mission d'évaluation souhaite se faire l'écho de quelques initiatives innovantes qui lui ont été présentées par les acteurs locaux : au Havre et à Lyon, une cellule anti-rodéo a été mise en place afin d'endiguer le phénomène ; à Compiègne, les habitants sont invités à signaler les rodéos et à communiquer toute information et tout élément probant aux forces de l'ordre.

du 6 novembre 2019 relative au traitement judiciaire des infractions commises à l'encontre des personnes investies d'un mandat électif et au renforcement des échanges d'informations entre les élus locaux et les procureurs de la République.

- La mise en place d'une cellule anti-rodéo

Au Havre, où les rodéos se concentrent sur cinq quartiers périphériques parmi les vingt que compte la ville, une **cellule anti-rodéo** a été mise en place par la direction départementale de la sécurité publique de la Seine-Maritime il y a trois ans afin de répondre à cette problématique. Elle est, chaque année, réactivée à partir du mois de mars ou d'avril et jusqu'à la fin de l'année, afin de répondre au caractère saisonnier de cette pratique.

Les **cinq fonctionnaires de police** affectés à cette cellule sont chargés de réceptionner les alertes émises par les riverains et les bailleurs sociaux, puis de collecter les éléments de preuve nécessaires à la caractérisation du délit, notamment *via* le réseau de caméras déployées dans la ville.

Cette cellule a traité 65 dossiers et saisi 54 véhicules en 2020. Cette année – les statistiques étant arrêtées fin juillet – **49 dossiers ont déjà été traités**, 20 demeurent en instance et **28 véhicules ont été saisis** par les forces de l'ordre.

Tout en regrettant que le travail de fond de cette cellule ne soit pas visible tout de suite par les habitants et puisse ainsi nourrir une fausse impression d'inaction, Mme Marie-Laure Drone, maire adjointe de la ville du Havre en charge de la sécurité, estime que sa mise en place **a permis de canaliser le phénomène**, qui s'est désormais stabilisé après une forte croissance. Ce résultat encourageant devrait inciter au déploiement de cellules similaires dans le ressort d'autres directions départementales de la sécurité civile.

Recommandation n° 8 : dans les villes particulièrement touchées par les rodéos, et sous l'égide des directions départementales de la sécurité civile, déployer des cellules anti-rodéos saisonnières dont les personnels seraient spécialement formés à la lutte contre ce type de délinquance.

Annoncée en septembre 2020, à l'origine pour la seule ville de **Lyon**, une cellule anti-rodéo a été constituée à l'initiative de la direction départementale de la sécurité publique du Rhône en associant les villes de Bron, Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Villeurbanne.

Cette cellule s'est réunie pour la première fois le 23 juin dernier, la prochaine réunion étant prévue fin septembre. N'ayant pas pu, du fait du caractère encore trop récent du dispositif, en évaluer le fonctionnement, vos rapporteurs resteront attentifs à l'évolution de ses travaux et à ses conclusions.

- Le dispositif « Stop rodéos »

En 2018, la municipalité de Compiègne a mis en place le dispositif « Stop rodéos » qui permet aux habitants de la ville de **transmettre à la police municipale**, par le biais d'une adresse e-mail, **des renseignements pratiques**, des heures de

passage des véhicules et des numéros de plaque d'immatriculation de véhicules ayant causé ou permis la commission de rodéos. Ces éléments sont ensuite traités par les policiers municipaux et peuvent être transmis à la police nationale lorsqu'ils s'avèrent utiles au travail des enquêteurs.

Sollicitée par vos rapporteurs, la municipalité affirme que cette initiative a permis de **saisir 38 motos depuis avril 2018**, dont sept au premier semestre de l'année 2021. En juin 2020, la transmission d'un numéro de plaque d'immatriculation par un riverain a ainsi permis l'interception d'une camionnette comprenant trois motos à son bord. D'autres signalements ont également entraîné la découverte par les enquêteurs, outre le véhicule, de stupéfiants et d'argent liquide.

« Stop rodéos » fait écho à une initiative similaire, dite « *Operation Snap* », mise en œuvre par certaines unités de police au Royaume-Uni dans les espaces les plus touchés par ces pratiques – vos rapporteurs observent d'ailleurs qu'elles sont désignées par les pouvoirs publics sous les termes de « conduites anti-sociales ». Les riverains sont invités, par l'intermédiaire d'un *flashcode* apparaissant sur des *flyers* qui leur sont distribués, à signaler tout comportement constitutif d'un rodéo par la transmission d'éléments probatoires, en particulier des vidéos, qui sont directement transmises aux services de police.

En Angleterre, la mise en place d'une telle plateforme de signalement s'accompagne d'une communication renforcée auprès de la population qui devient ainsi acteur, au même titre que les délinquants et les forces de l'ordre, de la lutte contre les rodéos. Cela peut permettre de suivre le déplacement des auteurs de rodéos pendant la commission des faits. Le corollaire est la réactivité de l'intervention des forces de police et gendarmerie.

L'OPERATION SNAP ⁽¹⁾



Source : Road Safety Support.

L'initiative prise par la municipalité de Compiègne constitue une réelle avancée dans la lutte contre les rodéos motorisés, dans la mesure où des personnels municipaux apportent effectivement une réponse aux signalements réalisés par les habitants. Vos rapporteurs recommandent de s'en inspirer et de **généraliser ce dispositif à l'ensemble des villes concernées par les rodéos**, sous réserve que des moyens humains soient employés pour **garantir une réponse des forces de l'ordre pour chaque signalement** réalisé : rien ne serait pire que de mettre au point un dispositif de signalement ne disposant pas des moyens de traiter les informations transmises par les habitants.

(1) Traduction : « Aidez-vous à protéger la communauté. Si vous enregistrez la preuve d'un comportement antisocial, en particulier un rodéo motorisé, vous pouvez désormais l'envoyer directement à la police. En leur fournissant cet enregistrement, vous aiderez les officiers à réagir et à mettre un terme à ce type de comportements. Scannez ici pour charger l'enregistrement. »

Recommandation n° 9 : généraliser le dispositif « Stop rodéo » mis en œuvre à Compiègne dans les villes les plus touchées par cette pratique en lui affectant les moyens humains nécessaires à son fonctionnement.

B. DES AJUSTEMENTS DU CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE RENFORCERAIENT IMMÉDIATEMENT L’ACTION DES POUVOIRS PUBLICS

Le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure, débattu dès le mois de septembre à l’Assemblée nationale, donnera davantage de moyens d’action aux forces de l’ordre. Vos rapporteurs souhaitent compléter cette initiative par l’adoption d’autres dispositions, essentiellement d’ordre réglementaire, souhaitées par les acteurs de terrain qu’ils ont auditionnés.

1. La question sensible de l’interpellation et de l’identification des auteurs

Alors que huit français sur dix sont favorables aux courses poursuites pour mettre un terme aux rodéos motorisés ⁽¹⁾, l’intervention des forces de l’ordre est aujourd’hui particulièrement contrainte.

Bien qu’elle soit généralisée dans d’autres pays, à l’instar du Royaume-Uni, **une telle intervention n’est en effet pas sans risque**, tant pour les riverains que pour les forces de sécurité intérieure et les délinquants. Ainsi, en juillet 2021, trois policiers ont été blessés par un tir de mortier dans le Val-de-Marne, alors qu’ils intervenaient dans un rodéo impliquant une quarantaine de participants ⁽²⁾. Lors de leur déplacement à Lyon, vos rapporteurs ont eu connaissance d’un rodéo récent dans l’agglomération lyonnaise à l’occasion duquel l’un des délinquants fuyant la police a subi un accident de la route, alors même que la police ne le poursuivait pas.

(1) « 8 Français sur 10 favorables aux courses poursuites pour mettre fin aux rodéos sauvages », CNews, 10 juin 2021 ([en ligne](#)).

(2) « Val-de-Marne : trois policiers blessés lors d’une intervention pour un rodéo de motos », Le Figaro, 25 juillet 2021 ([en ligne](#)).

Le *tactical contact* britannique

Au Royaume-Uni, la poursuite de personnes commettant des rodéos motorisés par des membres des forces de l'ordre spécialement formés est autorisée. Cette méthode dite du « contact tactique », essentiellement utilisée pour lutter contre les vols à l'arrachée mais aussi dans le cadre des rodéos motorisés, consiste à entrer au contact de l'individu sur son deux-roues et à le faire tomber sans le blesser.

La direction centrale de la sécurité publique a indiqué à vos rapporteurs que le nombre de rodéos motorisés a « *drastiquement baissé* » depuis l'entrée en vigueur de cette méthode, qui a été plébiscitée par plusieurs des policiers auditionnés par la mission d'évaluation.

Ces résultats et l'intérêt suscité par le *tactical contact* méritent que le ministère de l'Intérieur réfléchisse à l'utilisation de cette méthode par les policiers et les gendarmes français spécialement formés pour les cas les plus graves justifiant une intervention immédiate.

Recommandation n° 10 : engager une réflexion avec l'ensemble des parties concernées sur la pertinence et l'intérêt de la méthode du « contact tactique » britannique pour les forces de l'ordre françaises spécialement formées, pour les cas les plus graves nécessitant une intervention immédiate.

Cette tension entre l'intervention des forces de l'ordre et les risques inhérents à cette opération était déjà rappelée par votre rapporteure en 2018 : « *l'intervention des forces de l'ordre est extrêmement délicate car [les engins motorisés], en particulier les motocross, ne sont pas faits pour être conduits en ville par des personnes inexpérimentées, ce type de véhicule montant rapidement en puissance et leurs pneus à grands crampons n'offrant pas une bonne adhérence au bitume. Dès lors, les policiers et les gendarmes font face à une difficulté majeure : ils doivent interpeller les conducteurs en faute sans mettre en péril leur propre sécurité, celle de la population ou celle des contrevenants.* » ⁽¹⁾

Lorsque des rodéos motorisés ont lieu, les conditions d'intervention des forces de l'ordre se distinguent en fonction de l'autorité à laquelle les fonctionnaires de police et les militaires de la gendarmerie sont rattachés.

a. La doctrine d'intervention de la gendarmerie nationale : la méthode SUN

Pour ce qui concerne la gendarmerie nationale, un vade-mecum relatif à l'interception en sécurité d'un véhicule refusant d'obtempérer prévoit que « *le refus d'obtempérer d'un véhicule commettant une infraction au code de la route et forçant le passage ne justifie pas, en toutes circonstances, de s'interposer ou de s'engager dans une poursuite entraînant de facto la mise en danger des personnels. Il est inutile de s'exposer pour un timbre amende alors qu'une interception différée est toujours possible.*

(1) Rapport n° 995 (XV^{ème} législature) de Mme Natalia Pouzyreff, précité.

La recherche d'une interception immédiate d'un véhicule refusant d'obtempérer doit ainsi être limitée aux seules commissions de délits graves pour lesquelles l'auteur est susceptible de mettre en danger la vie d'autrui. »

Les militaires sont incités à privilégier **une interception différée** lorsque celle-ci est possible, l'interception immédiate étant le « *dernier recours, au regard de la prise de risque qu'elle suppose [et elle] doit être proportionnée à la situation* ». Il s'agit alors, non pas de poursuivre le délinquant, mais de récolter des renseignements sur le véhicule et sur l'identité du conducteur et de privilégier les actions judiciaires *a posteriori*. La technique dite du « **jalonnement dynamique** »⁽¹⁾ permet aux gendarmes de suivre à distance raisonnable le conducteur et de collecter les éléments de preuve nécessaires à la conduite de ces actions judiciaires.

La décision d'une interception immédiate ou différée est prise *in concreto* par le chef du dispositif ou de patrouille, à partir d'une méthode dite « SUN ».

(1) Cette technique est définie par la DGGN, dans sa contribution écrite, comme « l'action de suivre le véhicule en renseignant sur sa progression en vue de mettre en place un dispositif d'interception en aval ou de recueillir des renseignements permettant son identification et une interpellation ultérieure ».

LA MÉTHODE « SUN »



Source : vade-mecum de la direction générale de la gendarmerie nationale relatif à l'interception en sécurité d'un véhicule refusant d'obtempérer

b. Des modalités d'intervention très strictes imposées aux personnels de la police nationale

Les consignes les plus récentes imposées aux fonctionnaires de la police nationale sont précisées dans **une instruction de commandement** du directeur central de la sécurité publique, en date du 18 août 2020.

Cette instruction restreint la poursuite de véhicules à **une liste limitative de cas graves** : fuite ou évation d'un individu armé ayant l'intention d'attenter à la vie d'un tiers, auteurs, armés ou non, d'un crime de sang, auteurs non identifiés d'autres crimes ou de délits aggravés entraînant un préjudice corporel.

Selon les syndicats de police auditionnés par la mission d'évaluation, ces consignes conduisent, en pratique, à **une interdiction quasi systématique de poursuivre les auteurs de rodéos motorisés**.

c. Des consignes plus flexibles sur le territoire de la préfecture de police

Enfin, pour les personnels travaillant sous l'autorité du préfet de police ⁽¹⁾, **les règles concernant la poursuite de véhicules ont été récemment assouplies**. Une note du préfet de police en date du 3 juillet 2020 a ainsi abrogé les consignes précédentes proscrivant toute poursuite, à l'exception d'un nombre limité de situations.

Les personnels sont désormais autorisés à engager un équipage pour poursuivre un véhicule refusant d'obtempérer aux injonctions de s'arrêter formulées par les membres des forces de l'ordre. Cette même note précise que « *la prise en charge du véhicule devra s'effectuer avec discernement et fera l'objet d'un compte-rendu immédiat au centre de commandement et d'information concerné qui évaluera alors le bien-fondé de cette intervention, en fonction des informations transmises et sollicitées, puis décidera ou non de l'interrompre* ».

Bien qu'elles soient motivées par les mêmes objectifs de proportionnalité et de sécurité, vos rapporteurs s'étonnent néanmoins de **l'existence de plusieurs doctrines d'intervention sensiblement différentes**, ce qui nuit à l'efficacité des prises en charge lorsque les contrevenants évoluent d'un territoire à l'autre.

En outre, les modalités d'intervention paraissent parfois peu claires aux représentants des policiers et des gendarmes entendus par la mission d'évaluation. Certains d'entre eux ont fait remonter **les inquiétudes des membres des forces de l'ordre, qui craignent de voir leur responsabilité engagée** en cas de poursuite d'un véhicule – ce qui les conduit, le plus souvent, à écarter systématiquement toute prise en charge.

(1) Le préfet de police est compétent à Paris ainsi que dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

La responsabilité des forces de l'ordre lors de courses-poursuites – réponse du ministère de l'Intérieur à la question écrite n° 17781 de M. Guillaume Chevrollier

La course poursuite suivant un refus d'obtempérer est une opération de police judiciaire, puisqu'il s'agit de la répression d'un délit prévu à l'article L. 233-1 du code de la route.

L'ensemble du contentieux relatif aux opérations de police judiciaire étant de la compétence du juge judiciaire, la possibilité d'engagement de la responsabilité de l'État lors de courses poursuites relève exclusivement du ministère de la justice.

Les policiers qui seraient mis en cause lors de l'engagement d'une course-poursuite peuvent demander la protection juridique de l'administration qui les emploie, conformément aux dispositions prévues par la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, et notamment son article 11. Cette protection consiste à assister juridiquement les agents mais aussi à leur apporter un soutien moral.

C'est la nature spécifique des missions confiées aux fonctionnaires qui justifie cette protection. En effet, ces missions leur donnent des prérogatives pouvant entraîner la mise en cause de leur responsabilité personnelle, civile ou pénale [...] Dans le cas d'une faute personnelle commise par le fonctionnaire, l'administration est tenue, au contraire, de refuser sa protection. [L'autorité de l'agent] doit apprécier elle-même le caractère de la faute commise (faute de service ou personnelle), indépendamment de la qualification éventuelle donnée dans le cadre de l'instruction.

S'agissant de la réparation des dégâts causés aux véhicules de tiers pendant une course-poursuite, le juge civil retient l'implication du véhicule de police, sauf à démontrer que ce dernier avait cessé la poursuite ou qu'il avait perdu de vue le véhicule du fuyard. Ainsi, l'État doit prendre en charge le préjudice de l'assuré, propriétaire du véhicule tiers endommagé. Un partage à égalité du risque est alors proposé à l'assureur de la victime afin d'organiser la prise en charge de celle-ci : l'État intervient à hauteur de la moitié du montant du préjudice, l'assureur étant appelé en garantie pour l'autre moitié. Chaque partie se retourne ensuite vers l'auteur de l'accident, civilement responsable.

Vos rapporteurs ne peuvent que regretter ces inquiétudes et appeler les autorités concernées à faire preuve de pédagogie – notamment dans les formations délivrées aux forces de l'ordre. Ils souhaitent ainsi que les modalités d'intervention des fonctionnaires de police et des militaires de la gendarmerie soient clarifiées.

Recommandation n° 11 : clarifier et uniformiser sur l'ensemble du territoire les conditions permettant une prise en charge du conducteur d'un véhicule en situation de refus d'obtempérer, en laissant une marge de manœuvre aux policiers et aux gendarmes.

La mission d'évaluation regrette également **l'absence de statistiques précises en matière d'accidentologie**, permettant de recenser l'ensemble des victimes, tant du côté des forces de l'ordre que des riverains et des contrevenants. Ces éléments permettraient pourtant aux pouvoirs publics de mieux prendre la mesure des conséquences d'une intervention directe des fonctionnaires de police et des militaires de la gendarmerie, de mieux calculer l'équation bénéfice/risques d'une telle intervention et d'éclairer ainsi l'opinion publique sur les choix opérationnels pris par les autorités de ces personnels.

Recommandation n° 12 : établir des statistiques détaillées en matière d'accidentologie hors et lors de l'intervention des forces de l'ordre à l'occasion de rodéos motorisés.

2. L'aggravation des sanctions lors d'un refus d'obtempérer

En droit, « *le fait pour tout conducteur d'omettre d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un fonctionnaire ou agent chargé de constater les infractions et muni des insignes extérieurs et apparents de sa qualité* », c'est-à-dire de commettre un **refus d'obtempérer**, est puni d'un an d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende ⁽¹⁾.

Ces peines sont portées à 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende lorsque les faits ont été commis « *dans des circonstances exposant directement autrui à un risque de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente* » ⁽²⁾.

a. L'inquiétant accroissement des cas de refus d'obtempérer

Ces refus d'obtempérer sont fréquents en matière de rodéos motorisés, de l'avis des représentants des syndicats de police entendus par la mission d'évaluation. Dans sa contribution écrite, le syndicat Alternative police CFDT regrette que les conducteurs « *refusent systématiquement les contrôles de police et se livrent à des refus d'obtempérer [voire] n'hésitent pas à foncer sur les fonctionnaires de police. Il n'y a pas d'interpellation suite à une injonction de s'arrêter car ils tentent à chaque fois de se soustraire aux contrôles de police* ».

Le nombre total de refus d'obtempérer a augmenté de 5,7 % l'an dernier par rapport à l'année 2019. Cette évolution est significative en zone gendarmerie, où elle est de 7,4 %. Ces chiffres se traduisent, en moyenne, par **le signalement d'un refus d'obtempérer toutes les dix-sept minutes** sur l'ensemble du territoire français ⁽³⁾.

(1) Article L. 233-1 du code de la route. Plusieurs peines complémentaires sont également prévues au titre de cet article : suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus, qui peut être assortie du sursis ou être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ; annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus, cette durée étant portée à cinq ans en cas de récidive ; confiscation d'un ou de plusieurs véhicules appartenant au condamné ; stage de sensibilisation à la sécurité routière ; travail d'intérêt général (pour une durée de vingt à quatre cents heures) ; jours-amende.

(2) Article L. 233-1-1 du même code. Cet article prévoit plusieurs peines complémentaires pouvant s'appliquer aux personnes condamnées pour ce délit : travail d'intérêt général, jours-amende, confiscation d'un ou plusieurs véhicules et de stage de sensibilisation à la sécurité routière, suspension du permis de conduire pour une durée de cinq ans au plus, qui ne peut être assortie du sursis ni être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ; annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant cinq ans au plus ; interdiction de détenir ou de porter, pour une durée de cinq ans au plus, une arme soumise à autorisation ; confiscation d'une ou plusieurs armes dont le condamné est propriétaire ou dont il a la libre disposition.

(3) Étude d'impact annexée au projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure, p. 69. Les chiffres cités sont ceux de l'unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière (UCLIR).

b. L'aggravation des sanctions encourues bientôt entérinée par le législateur ?

L'article 5 du projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure introduit plusieurs dispositions pour renforcer la sanction du refus d'obtempérer qui devraient être adoptées par le Parlement dans les prochaines semaines.

Cet article prévoit, d'une part, le **retrait systématique, à titre conservatoire, du permis de conduire** de la personne mise en cause, tant pour le refus simple que pour le refus aggravé. En cas de refus aggravé, le préfet pourra prendre **un arrêté de suspension provisoire du permis de conduire** d'une durée d'un an maximum et prononcer **l'immobilisation et la mise en fourrière** du véhicule pendant une semaine.

D'autre part, ce projet de loi aggrave les sanctions pénales applicables en cas de refus d'obtempérer simple, les portant à **deux ans d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende**, tout en instaurant un principe de cumul des sanctions au titre de ce délit avec celles prononcées pour les autres infractions commises à l'occasion de la conduite du véhicule.

En outre, la **peine complémentaire de suspension du permis de conduire**, déjà prévue par le code de la route, ne pourra plus être assortie du sursis ni être limitée aux périodes de conduite en dehors de l'activité professionnelle. Le tribunal pourra ordonner la **confiscation du véhicule y compris lorsque le conducteur n'en est pas le propriétaire**, sous réserve qu'il en ait la libre disposition. En cas de récidive, cette confiscation sera obligatoire, sauf décision contraire spécialement motivée. La condamnation donnera lieu, de plein droit, à **l'annulation du permis de conduire** avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant une durée ne pouvant excéder trois ans.

Enfin, en cas de refus d'obtempérer aggravé, les sanctions pénales seront portées à **sept ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende**. La condamnation emportera confiscation obligatoire du véhicule, sauf décision spécialement motivée du tribunal et donnera lieu à l'annulation du permis de conduire et à l'interdiction d'en solliciter un nouveau pendant une durée maximale de cinq ans. En cas de récidive, cette durée sera portée à six ans.

3. Une difficulté à caractériser l'infraction soulevée par les magistrats auditionnés

Le délit de rodéos motorisés serait, selon les magistrats auditionnés par la mission d'évaluation, **difficile à caractériser**. Le syndicat Unité magistrats a ainsi expliqué à vos rapporteurs que la loi nécessite de démontrer quatre éléments :

- une conduite répétant de façon intentionnelle

– des manœuvres constituant des violations d’obligations particulières de sécurité ou de prudence

– qui doivent être prévues par les dispositions législatives et réglementaires du code de la route

– dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique.

Vos rapporteurs sont surpris par ces difficultés, la circulaire du 3 septembre 2018 donnant pourtant plusieurs éléments permettant de favoriser cette caractérisation ⁽¹⁾. Ils déplorent le **peu de poids apporté à la parole des officiers de police judiciaire** dans ce type d’affaires et regrettent qu’une lecture restrictive du périmètre de ce délit par la magistrature puisse conduire les forces de l’ordre à « baisser les bras ».

Ils s’étonnent également de **la réticence de certains magistrats à retenir le critère relatif à l’intentionnalité** de la conduite de l’individu, ce qui écarte *de facto* leur condamnation sur le fondement des délits punis par la loi du 3 août 2018.

La caractérisation du délit serait parfois compliquée par **le caractère lacunaire de certains procès-verbaux**, notamment de policiers municipaux, qui ne permettrait pas aux magistrats de constater la commission de cette infraction. Il paraît ainsi nécessaire de renforcer la formation relative à la collecte de la preuve et du respect des procédures, en particulier en matière de judiciarisation des rodéos motorisés.

Recommandation n° 13 : renforcer la formation des policiers municipaux en matière de collecte d’éléments de preuve et de respect des procédures.

Pour remédier à ces lacunes, le procureur de la République de Lyon, en lien avec les commissariats de son ressort, a développé un **procès-verbal de contexte** qui illustre les difficultés posées par la pratique des rodéos et présente un historique de la commission de ces délits.

(1) « Il n’est toutefois pas exigé, ce qui simplifie la caractérisation de l’infraction, que le comportement ait directement causé un risque immédiat de mort ou de blessure grave. Il est en revanche nécessaire que ces violations interviennent de façon répétée (comme par exemple le fait de ne pas respecter l’arrêt imposé par plusieurs feux rouges fixes de suite ou de circuler à plusieurs reprises sur le mauvais côté de la chaussée).

La nature de ces différentes violations, qui le plus souvent constituent en elles-mêmes des contraventions prévues par le code de la route, ainsi que leur caractère répété, devront donc être relevés par les agents verbalisateurs.

S’agissant de la condition de compromission de la sécurité des usagers de la route, il peut être observé que ces usagers peuvent être des tiers, comme les piétons ou des conducteurs extérieurs au rodéo, mais également les autres conducteurs participant eux-mêmes au rodéo motorisé.

S’agissant de la condition alternative, de trouble à la tranquillité publique, elle peut résulter de la nature des comportements - et notamment des nuisances sonores excessives résultant de ceux-ci - qui seront constatés par les forces de l’ordre, mais n’impose évidemment pas le recueil systématique de plaintes émanant des riverains ayant été importunés par ces actes. »

Extraits d'un procès-verbal de contexte

OFFICIER DE POLICE JUDICIAIRE en résidence à Lyon

— Nous trouvant au service,---

---Poursuivant l'enquête dans les mêmes formes de droit,-----

--- Mentionnons que la commune [...] connaît depuis de nombreuses années un phénomène de violences urbaines récurrents, phénomène consistant à incendier des véhicules, constituer des barricades enflammées et à jeter des projectiles sur les forces de l'ordre, violences à agents de la force publique par jets de projectiles et notamment des tirs de fusées d'artifice lancées au moyen de mortiers.---

---Mentionnons que les faits de rodéos motos sont également récurrents sur la ville [...] générant des difficultés importantes en matière de tranquillité publique. ---

---Depuis le mois d'avril, les mesures de confinement associées au ramadan ont particulièrement accentué ces phénomènes,----

---Les rodéos sont quotidiens et peuvent regrouper plusieurs dizaines de deux-roues et quads----

---Les auteurs de ces faits ne respectent aucune signalisation et provoquent de nombreux accidents. Ils n'hésitent pas à narguer les force de police, cherchant la poursuite et l'incident.---

---Les 25 et 26 avril 2020, des hordes de deux-roues ont traversé la ville [...] du début d'après midi au début de soirée----

---le 27 avril, l'équipage police secours était pris à partie au mas du Taureau par une foule dense et hostile. Les équipages venaient en renfort et faisaient l'objet de jets de projectiles et de mortiers.----

---le 28 avril, entre 19 heures et 01 heure, les équipages de police intervenaient sur plusieurs incendies et subissaient de nombreux jets de projectiles et de mortiers.

---le 4 mai 2020 alors qu'un équipage CRS voulait contrôler le conducteur d'une moto cross, un scooter surgissait derrière leur véhicule, se plaçait devant eux et freinait brusquement. Le véhicule de police ne pouvait éviter la collision. Le conducteur du scooter abandonnait son engin encastré dans le véhicule et prenait la fuite----

---le 6 mai 2020, les équipages CRS employés en sécurisation étaient l'objet de jets de projectiles de la part de plusieurs centaines d'individus durant plusieurs heures,----

---Dont acte---

La Commissaire de Police

Source : *parquet de Lyon*

4. La confiscation et la destruction des véhicules : une mesure efficace, encore insuffisamment prononcée

a. Une confiscation théoriquement obligatoire, mais qui intervient en pratique trop rarement

Parmi l'ensemble des peines complémentaires prévues par la loi du 3 août 2018, **la confiscation du véhicule est la plus efficace** car elle permet, du moins en

théorie, d'atrophier le parc d'engins motorisés pouvant être utilisés pour commettre des rodéos. « Touchant au porte-monnaie », elle a de plus un caractère dissuasif.

L'article L. 236-3 du code de la route rend obligatoire la confiscation du véhicule si la personne qui le conduit en est le propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, si elle en a la libre disposition. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine par une décision spécialement motivée.

Le fait que le conducteur ne soit pas le propriétaire du véhicule n'empêche pas systématiquement d'en prononcer la confiscation, mais le code de la route impose de justifier que le conducteur **dispose librement du véhicule**, ce qui est parfois difficile à démontrer, de l'avis des membres des forces de l'ordre et des magistrats entendus par vos rapporteurs.

- Une confiscation insuffisamment prononcée

Selon les chiffres communiqués par la DACG du ministère de la Justice, 116 confiscations de véhicules ont été prononcées en 2019, 145 en 2020. S'ils traduisent une augmentation en valeur absolue des confiscations dont vos rapporteurs se félicitent, ils soulignent également **une diminution du ratio entre le nombre de condamnations et de confiscations depuis 2018.**

CONDAMNATIONS ET CONFISCATIONS PRONONCÉES ENTRE 2018 ET 2020

	Condamnations	Confiscations	Ratio
2018	54	19	35,2 %
2019	410	116	28,2 %
2020	584	145	24,8 %

Source : DACG du ministère de la Justice

Dans une note de juin 2021 adressée au directeur général de la police nationale, le ministre de l'Intérieur a demandé **la mise en œuvre immédiate de « 50 opérations dans les communes ou quartiers les plus impactés »** et la saisie systématique des deux-roues et des quads dont les forces de l'ordre ont des raisons de penser qu'ils peuvent servir à commettre des rodéos.

Vos rapporteurs se réjouissent de ces consignes strictes et espèrent qu'elles se traduiront par une augmentation importante des saisies de véhicules en 2021.

- Un obstacle à la destruction des véhicules : les frais de mise en fourrière

Une fois confisqué, le véhicule doit être **mis en fourrière** avant, le cas échéant, sa destruction une fois le véhicule réputé abandonné. Cette opération présente néanmoins **un coût pour les pouvoirs publics** qui dissuade le prononcé de cette mesure. Le syndicat Unité magistrats a d'ailleurs souhaité que soient facilitées l'immobilisation gracieuse et la mise en fourrière des véhicules.

La problématique du coût de gardiennage des véhicules

Si les frais de mise en fourrière sont, en principe, payés par le propriétaire du véhicule lorsqu'il fait l'objet d'une peine de confiscation du véhicule, la personne ayant bénéficié d'une relaxe peut demander au procureur de la République le remboursement, au titre des frais de justice, des frais d'enlèvement et de garde en fourrière qu'il a dû acquitter pour récupérer son véhicule.

En outre, la puissance publique prend à sa charge les frais de mise en fourrière des véhicules abandonnés – 48 000 véhicules en 2020, selon l'étude d'impact annexée au projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure, dont entre 500 et 1 000 concernant des rodéos motorisés, pour un montant total de 14 millions d'euros.

La seconde annexe de l'arrêté du 14 novembre 2001 fixant les tarifs maxima des frais de fourrière pour automobiles précise les montants en question, qui dépendent de la nature du véhicule. La garde journalière des deux-roues motorisés, soumis à réception, est de 3 euros par jour. Si les véhicules ne sont pas immatriculés (tels que les quads ou motocross), le tarif prévu est de 0,46 euros par jour à Paris et 0,30 euros dans les autres localités.

L'article L. 325-7 du code de la route prévoit, en son premier alinéa, que le véhicule mis en fourrière est réputé abandonné 15 jours après ⁽¹⁾ la notification de la mise en demeure faite à son propriétaire de retirer son véhicule ⁽²⁾. Cette procédure allonge les délais de conservation des véhicules qui s'élèvent à 30 jours en moyenne, selon l'étude d'impact, soit jusqu'à 90 euros par véhicule.

Afin de favoriser la saisie et la confiscation des engins motorisés, la Chancellerie mène depuis plusieurs mois, avec plusieurs parquets, **une expérimentation relative à la conclusion de protocoles avec les collectivités locales prévoyant un gardiennage gratuit, par les fourrières municipales**, des véhicules ainsi saisis. Elle fait suite aux travaux d'un groupe de travail composé des procureurs généraux d'Angers, Besançon, Dijon, Douai, Paris et Toulouse, des procureurs de la République de Besançon, Chalon-sur-Saône, Douai, Évry, Le Mans et Toulouse. Cette expérimentation a donné lieu à l'élaboration d'un protocole type, décliné localement par les parquets et les municipalités. Le premier d'entre eux a été signé à Chalon-sur-Saône au deuxième trimestre de l'année 2021.

Si vos rapporteurs partagent l'objectif poursuivi, ils regrettent que la charge relative à la mise en fourrière incombe *in fine* aux collectivités. Pendant son audition, M. Cédric Renaud, président de l'Association nationale des cadres territoriaux de la sécurité, a par ailleurs relevé que cette expérimentation ne permettra de résoudre le problème qu'à l'échelle des communes dotées de fourrières municipales, laissant de côté les collectivités plus petites qui n'en comptent pas sur leur territoire.

(1) Ce délai peut être réduit à 10 jours si ce véhicule est estimé d'une valeur marchande insuffisante au regard de ses caractéristiques techniques, de sa date de première mise en circulation et, le cas échéant, des motifs de sa mise en fourrière (à savoir, si le véhicule a été mis en fourrière car privé d'éléments indispensables à son utilisation normale et insusceptible de réparation immédiate à la suite de dégradations ou de vols).

(2) Le troisième alinéa de cet article prévoit, en cas d'impossibilité d'identification du propriétaire, que le délai court à partir du constat de cette impossibilité.

Pour autant, **l'expérimentation** – qui devrait être assortie d'un système informatisé de déclaration de saisie, que le juge oublie parfois de prononcer – **semble adaptée aux plus grandes municipalités**. Les premières villes signataires ont en effet bien compris l'intérêt pour les deux parties, justice et municipalités, de voir saisis et retirés de la circulation les véhicules ayant servi à commettre des rodéos.

b. La réduction des délais avant destruction de véhicules prévue par le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure

La destruction des véhicules saisis et mis en fourrière devrait faire l'objet d'une simplification dans le cadre du projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure.

L'article 18 de ce projet de loi instaure **une exception au délai de droit commun à l'issue duquel les véhicules laissés en fourrière sont réputés abandonnés**, le réduisant de quinze à sept jours pour les véhicules ayant servi à commettre des rodéos motorisés. Passé ce délai, ces véhicules seront livrés à la destruction.

Ce même article prévoit en outre que les véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une immatriculation ou d'une identification, et ayant servi à commettre des rodéos motorisés, sont **considérés comme abandonnés dès leur entrée en fourrière et livrés à la destruction**. Cette destruction est néanmoins conditionnée à l'absence de réclamation du propriétaire au cours de la procédure.

Vos rapporteurs se félicitent de cette évolution législative qu'ils ont contribué à porter, et qui devrait favoriser la réduction du parc de véhicules servant à commettre les infractions de rodéos motorisés.

c. Une nouvelle procédure garantissant les droits du propriétaire, mais pouvant fragiliser la lutte contre les rodéos

Dans une décision QPC du 23 avril 2018, le Conseil constitutionnel a censuré les dispositions de l'article 225-25 du code pénal, qui prévoit une peine complémentaire de confiscation des biens des personnes condamnées pour une infraction relevant de la traite des êtres humains ou du proxénétisme, sans permettre au propriétaire de présenter ses observations sur la mesure de confiscation envisagée ⁽¹⁾.

(1) « En application des dispositions contestées de cet article, la confiscation peut également porter sur les biens dont ces personnes ont seulement la libre disposition, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi. Toutefois, dans cette dernière hypothèse, ni ces dispositions ni aucune autre disposition ne prévoient que le propriétaire dont le titre est connu ou qui a réclamé cette qualité au cours de la procédure soit mis en mesure de présenter ses observations sur la mesure de confiscation envisagée par la juridiction de jugement aux fins, notamment, de faire valoir le droit qu'il revendique et sa bonne foi », *Conseil constitutionnel, décision n° 2021-899 QPC du 23 avril 2021, points 11 et 12.*

Cette censure ayant vocation à s'appliquer à l'ensemble des dispositions prévoyant une telle peine complémentaire, le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure complète l'article L. 236-3 du code de la route prévoyant la confiscation automatique du véhicule ayant servi à commettre un rodéo motorisé afin d'y inscrire **la possibilité, pour le propriétaire du véhicule, de présenter des observations** auprès de la juridiction de jugement sur cette mesure de confiscation.

Vos rapporteurs craignent que cette disposition se traduise par **un allongement des délais des procédures judiciaires** et, *in fine*, par une fragilisation de la lutte contre les rodéos. Ils espèrent néanmoins que cette nouvelle procédure contradictoire permettra de **démontrer le caractère intentionnel** nécessaire à la qualification du délit de rodéos motorisés.

5. La libéralisation de l'accès au DICEM et sa modernisation

a. La modernisation prochaine du DICEM

Dès 2018, la délégation à la sécurité routière a travaillé à **une deuxième version du DICEM**, dématérialisée, automatisée et plus sécurisée que la version actuelle.

Cette modernisation comporte plusieurs avantages, détaillés par la Délégation dans sa contribution écrite. Elle permettra d'**améliorer les délais de traitement** grâce à un système de contrôles en amont de la validation de la déclaration, et garantira **une meilleure fiabilité des données**, avec plusieurs contrôles de cohérence et notamment un contrôle sur le numéro de série pour vérifier l'existence et le statut de l'engin dans la base DICEM.

L'automatisation du traitement de l'essentiel des demandes se traduira par **une diminution de la charge de travail** des agents instructeurs et par un meilleur suivi de l'avancement des demandes depuis le portail accessible aux usagers.

Cette évolution favorisera également le **traçage des engins** par l'enregistrement de l'historique des demandes. Enfin, elle permettra aux policiers et gendarmes d'**accéder à l'application via des terminaux embarqués**, ce qui favorisera la constatation des infractions au code de la route.

Cette nouvelle version du DICEM, qui **contribuera ainsi à mieux lutter contre les rodéos motorisés**, devrait entrer en vigueur d'ici la fin de l'année 2021, sous réserve de l'avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés sur les décrets relatifs au DICEM ainsi modifiés.

b. L'accès direct au DICEM par les polices municipales

L'article 4 de l'arrêté du 15 mai 2009 autorisant la mise en œuvre d'un traitement automatisé de données à caractères personnel dénommé « DICEM » prévoit actuellement **un accès indirect à ce traitement** par les policiers municipaux ⁽¹⁾.

Le principe d'un accès direct au DICEM a été récemment arbitré au sein du Gouvernement. La Délégation à la sécurité routière du ministère de l'Intérieur a cependant précisé à vos rapporteurs qu'un *benchmark* était en cours pour déterminer la solution optimale, tant sur le plan technique que juridique, sans apporter de précision sur le calendrier de cette évolution.

L'accès direct et gratuit au DICEM devrait permettre aux polices municipales d'apporter une aide aux forces de l'ordre étatiques dans l'identification des engins motorisés volés et déplaqués. Elle **renforcera l'association des policiers municipaux** au travail de la police et de la gendarmerie dans la lutte contre les atteintes à la tranquillité publique commises par les conducteurs.

III. LA RÉPONSE PÉNALE DOIT NéCESSAIREMENT S'ACCOMPAGNER DE LA MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE PRÉVENTIVE PLUS EFFICACE ET D'UNE RÉFLEXION SUR L'UTILISATION DES IMAGES

Les rodéos motorisés ne constituent pas un délit comme un autre : ils sont un fait social qui nécessite, outre une politique pénale adaptée, la mobilisation de moyens de prévention efficaces et le développement de solutions novatrices pour mieux prévenir ces pratiques ou, lorsqu'elles ont lieu, pour en réduire l'ampleur.

Dans le contexte actuel où la poursuite du contrevenant par les forces de l'ordre est autorisée de manière très limitée, la mission d'évaluation estime qu'une généralisation du recours aux images est à même, d'une part, de renforcer la réponse pénale, mais joue également un rôle dissuasif dans la commission de l'infraction.

A. LA PRÉVENTION DE LA PRATIQUE DES RODÉOS PAR UNE COMMUNICATION EFFICACE ET, DANS UNE CERTAINE MESURE, PAR LE DÉVELOPPEMENT DE CIRCUITS ALTERNATIFS

À l'issue de leurs auditions, vos rapporteurs demeurent convaincus de l'importance de la communication et de la sensibilisation à la sécurité routière dès le plus jeune âge, mais également – du moins pour les publics cibles que sont les magistrats et les élus – à tous âges. Ces opérations peuvent d'ailleurs être organisées dans le cadre de circuits où la conduite des deux-roues est encadrée par des professionnels, comme le propose la municipalité du Vaulx-en-Velin.

(1) « Peuvent être destinataires des données enregistrées au présent traitement les agents de police municipale, individuellement désignés et spécialement habilités par leur chef de service, sur demande motivée auprès des fonctionnaires de la police nationale ou des militaires de la gendarmerie nationale. »

1. Le renforcement de la communication

a. Des actions de prévention dans les écoles particulièrement utiles pour sensibiliser les futurs conducteurs

De l'avis des personnes entendues par la mission d'évaluation, les actions de communication les plus efficaces sont celles qui ciblent les publics les plus jeunes.

La politique de prévention de la sécurité routière est déconcentrée : des objectifs globaux sont fixés aux préfets, qui les déclinent ensuite localement dans un document programmatique quinquennal, le **document général d'orientation**, et annuellement par les **plans départementaux d'actions de sécurité routière** (PDASR). Il peut s'agir d'actions menées en milieu scolaire ou en dehors.

Les **interventions en milieu scolaire** relèvent de l'Éducation nationale, responsable de la politique d'éducation routière de la jeunesse, qui organise généralement ces interventions en lien avec des membres des forces de l'ordre spécialisés dans la sécurité routière et des bénévoles des services préfectoraux.

Les collégiens de l'établissement Gabriel Rosset, dans le 7^{ème} arrondissement de Lyon, bénéficieront, à la rentrée prochaine, d'une **action de sensibilisation aux conduites dangereuses** organisée en deux temps : d'abord par la reconstitution d'un accident impliquant un véhicule léger et un deux-roues puis, dans un second temps, par l'animation d'opérations de sensibilisation dans les classes par un ancien gendarme expert en sécurité routière.

D'autres interventions peuvent être organisées par les services départementaux de sécurité routière **en dehors du milieu scolaire**, quand la situation locale le justifie. La Délégation à la sécurité routière du ministère de l'Intérieur a fait part à vos rapporteurs de deux exemples de ce genre d'initiatives :

– en 2018, à la suite du décès d'une jeune fille à Dreux lors d'un rodéo urbain, une action de sécurité routière a été mise en œuvre, cofinancée par le Fonds interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation (FIPDR) et le PDASR, et pilotée par les équipes de la circonscription de sécurité publique de Dreux. Cette action permettait, après une journée de sensibilisation avec un concours à destination des jeunes regroupés en équipe, d'offrir à l'équipe gagnante un stage de sensibilisation à la conduite moto sur un circuit près de Dreux. Elle a été renouvelée deux fois en 2019, dans un collège situé en REP +, en lien avec l'éducation nationale, mais hors temps scolaire ;

– en 2021 dans le Rhône, le préfet s'est déplacé sur la piste de sécurité routière et citoyenne « Percigônes » de Ternay pour une journée de prévention aux risques encourus par les conducteurs de deux-roues, notamment du fait de la pratique des rodéos motorisés, au regard de l'importance de ce phénomène dans l'agglomération lyonnaise.

L'action « Percigônes » de la collectivité de Vénissieux

Chaque année, la municipalité de Vénissieux, dans l'agglomération lyonnaise, met en œuvre, par l'intermédiaire de deux de ses espaces polyvalents jeunes (EPJ), des actions de sensibilisation sur les dangers de la pratique du deux-roues.

Chaque édition de ce projet mobilise une vingtaine de jeunes âgés de 14 à 17 ans. Il permet à ces jeunes de rencontrer, tout au long de l'année, l'ensemble des acteurs chargés de la sécurité routière : préfecture, police municipale, secouristes, afin de travailler avec eux sur le rapport aux risques et à la prudence, à la règle et à la transgression, à autrui et à la citoyenneté.

À l'issue de ces rencontres, les jeunes sont ensuite formés par des policiers nationaux à la conduite d'un deux-roues motorisé pendant une journée sur la piste de sécurité routière et citoyenne « Percigônes », qui a formé plus de 3200 jeunes depuis sa création en 2002. Ils obtiennent alors un permis « apprenti motard ».

Des **opérations de communication** peuvent avoir lieu dans le cadre des CSPD, dont la prévention représente l'une des quatre principales missions. Ainsi, en 2019, la ville de Rueil-Malmaison, en lien avec son CLSPD, a imprimé et distribué plusieurs *flyers* en direction des jeunes afin de les sensibiliser à ce délit et aux risques en matière de sécurité routière.

« LE RODÉO AURA TA PEAU » - UN EXEMPLE DE *FLYER* DÉVELOPPÉ PAR LA COLLECTIVITÉ DE REUIL-MALMAISON ET SON CLSPD

LE RODÉO AURA TA PEAU !

RÈGLES DU JEU

LA LOI DU 3 AOÛT 2018 PUNIT LE RODÉO MOTORISÉ D'1 AN D'EMPRISONNEMENT ET DE 15 000€ D'AMENDE

CARTE BONUS

- ✓ Si tu es avec tes potes ou en bande, tu risques de passer par la **case prison** pendant **2 ans** et de payer 30 000 € d'amende.
- ✓ Si bien sûr tu n'as pas le permis ou que tu as décidé de consommer drogue ou alcool, tu vises une récompense de 3 ans de prison et de 45 000 € d'amende.

Carte chance : suspension ou **annulation du permis**, peine de travail d'intérêt général, stage de sensibilisation ...

DÉROULÉ DE LA PARTIE

Retiens surtout que tu as **24 fois** plus de risque **d'être tué** qu'un automobiliste.
Mets ton casque et roule prudemment.

POUR INFO

Les deux-roues motorisés, c'est à peine **2%** du trafic routier.

Mais pourtant :
Représentent **1/4 des accidents corporels** et **44 % des accidents graves**.
139 personnes ont perdu la vie en 2018 sur un scooter soit **14% de plus** qu'en 2017.

Vos rapporteurs tiennent ici à saluer l'ensemble de ces initiatives. Elles jouent un rôle capital dans la sensibilisation des futurs et des plus jeunes conducteurs aux dangers que représentent les conduites dangereuses, tant pour eux que pour les autres.

b. L'intérêt d'une communication à destination de tous les publics

Bien que la formation dès le plus jeune âge doive demeurer une priorité des pouvoirs publics, vos rapporteurs estiment que la sensibilisation aux enjeux de la conduite d'un deux-roues motorisé doit s'étendre à tous les publics, notamment ceux au contact de cette pratique.

Les escadrons départementaux de sécurité routière mènent d'ores et déjà **de nombreuses initiatives afin de former les publics prioritaires**, à l'instar des magistrats et des élus. Vos rapporteurs regrettent cependant que ces initiatives – qui ne semblent pas généralisées sur le territoire national, mais mises en œuvre par certains groupements – se soient temporairement arrêtées du fait des restrictions sanitaires liées à l'épidémie de Covid-19.

Ces efforts de sensibilisation ne pourront toutefois pas toucher leur cible sans **un meilleur traçage des vidéos faisant la promotion des rodéos motorisés sur les réseaux sociaux** et une plus grande fermeté à l'égard de ceux qui les partagent. Vos rapporteurs se félicitent d'ailleurs de **la récente condamnation d'un rappeur** faisant la promotion et ayant participé à de nombreux rodéos dans l'un de ses clips ⁽¹⁾.

L'ONG britannique *Road Safety Support* a détaillé à vos rapporteurs **les avantages attendus de la veille sur les réseaux sociaux**, généralisée au Royaume-Uni au sein des unités de police les plus exposées : elle permet, d'une part, de repérer les organisateurs et, quand cela est possible, de leur adresser des courriers d'avertissement ; elle permet surtout d'anticiper l'ampleur de l'évènement et de prévoir un dispositif policier au plus près des besoins. Partagé sur les réseaux sociaux de la police, les détails de ce dispositif peuvent dissuader les conducteurs intéressés par l'évènement et en réduire ainsi la portée.

Ce traçage **existe déjà localement en France** : une veille sur les réseaux sociaux est par exemple assurée au sein des groupements de gendarmerie départementaux du Nord et de la Seine-et-Marne. Elle mériterait d'être généralisée sur l'ensemble du territoire.

Recommandation n° 14 : renforcer les actions de sensibilisation à la conduite d'un deux-roues motorisés à destination des publics prioritaires et généraliser le traçage, sur les réseaux sociaux, des vidéos faisant la promotion des rodéos.

2. La création de circuits à vocation pédagogique permettant la sensibilisation aux questions de sécurité

Depuis le début de l'été 2021, la ville de Vaulx-en-Velin a lancé le dispositif « **À Vaulx cross** », subventionné par la collectivité et l'État. En deux mois, il a permis à une soixantaine de jeunes de profiter d'une session d'une heure et demie de pratique du deux-roues dans un cadre sécurisé.

(1) « Rodéos dans un clip: neuf mois ferme pour un rappeur lyonnais », Lefigaro.fr, 25 août 2021 ([en ligne](#)).

Le public « cible » est composé à la fois de **jeunes réalisant des rodéos**, approchés par les médiateurs de la ville, mais aussi de **passionnés de sports motorisés** ne commettant pas d'infractions. L'objectif de la municipalité est de les sensibiliser aux dangers des rodéos avant que ces jeunes ne tombent dans la délinquance et les dissuader d'adopter des comportements à risque. Une autre ambition sous-jacente de cette initiative est également, pour les jeunes en situation de décrochage scolaire, de susciter des vocations en **les orientant vers des métiers liés à la mécanique**.

Mme Hélène Geoffroy, maire de Vaulx-en-Velin, a précisé à vos rapporteurs qu'un premier bilan de cette initiative sera présenté au mois d'octobre, mais elle a d'ores et déjà observé que **certains jeunes habitués des rodéos n'en commettent plus** sur le territoire de la commune.

Vos rapporteurs regardent avec intérêt cette initiative et demeurent dans l'attente de ses premières conclusions.

Ils observent qu'elle n'est pas sans rappeler un précédent historique, présenté par M. Christian Mouhanna, directeur du centre de recherches sociologiques sur le droit et les institutions pénales (CESDIP), lors de son audition : dans les années 1970, de nombreux motards se réunissaient sur les parkings de supermarché autour des halles de Rungis pour réaliser des rodéos. Cette pratique avait d'ailleurs provoqué plusieurs morts. L'une des réponses des pouvoirs publics avait été la mise en place du circuit Carole, à Tremblay-en-France.

B. L'UTILISATION DES IMAGES POUR MIEUX REPÉRER LES RODÉOS ET IDENTIFIER LEURS AUTEURS

Dans les affaires relatives aux rodéos motorisés, où les forces de l'ordre priorisent le travail d'enquête et d'identification *a posteriori*, le rôle des images est particulièrement important puisqu'elles représentent **un moyen de preuve essentiel au travail des enquêteurs**.

1. Les images de vidéoprotection des communes

Mme Patricia Gonachon, directrice adjointe de la direction départementale de la sécurité civile du Rhône, a relaté à vos rapporteurs plusieurs affaires dans lesquelles les individus n'ont pas été interpellés par les forces de l'ordre, mais ont fait l'objet d'une identification *a posteriori* grâce à **l'équipement de vidéoprotection des communes** de l'agglomération lyonnaise.

M. Frédéric Valentin, chef d'escadron du groupement de gendarmerie du Rhône, a d'ailleurs souligné que certaines d'entre elles sont dotées d'**un système d'intelligence artificielle** permettant de travailler sur la métadonnée de l'image afin d'opérer des recherches sur des formes, tailles et couleurs, et de lire des plaques d'immatriculation. Cette technologie réduit considérablement le temps de travail nécessaire aux agents pour parvenir à des identifications.

Vos rapporteurs ne peuvent qu'**inciter les communes, en lien avec l'État, à développer leur parc de caméras de vidéoprotection**, en particulier sur les axes routiers où les rodéos sont le plus souvent organisés.

Recommandation n° 15 : inciter les collectivités à développer leur parc de caméras de vidéoprotection, notamment sur les axes routiers où les rodéos sont organisés.

Les flux vidéo générés par cet équipement doivent pouvoir être partagés facilement avec les forces de l'ordre afin de faciliter les enquêtes. Or, les syndicats de police auditionnés ont soulevé la difficulté que rencontrent souvent les policiers pour **recupérer les images des caméras de vidéo-protection des communes**. Mme Nathalie Lafon, responsable du « Vivre à Verduron & Barnier stop aux rodéos », a relaté à vos rapporteurs un échange avec des représentants de la police nationale à Marseille qui ont déploré auprès d'elle le fait que la police municipale ne transmettait pas ces images, compliquant ainsi la judiciarisation de ces pratiques.

Ces situations fragilisent inutilement l'action des pouvoirs publics et contribuent à nourrir le sentiment d'impunité des délinquants. Un **renforcement de la coopération entre les polices municipales et la police nationale** paraît donc particulièrement nécessaire et doit être mené, dès lors que des difficultés sont relevées sur le terrain, sous l'égide du ministère de l'Intérieur.

2. Le déploiement des caméras piéton et des caméras embarquées

Policiers et gendarmes peuvent être **détenteurs de caméras piétons**, dont le ministre de l'Intérieur a annoncé la généralisation à l'ensemble des unités au 1^{er} juillet 2021. Ce déploiement est en cours dans les départements pilotes du Nord et de l'Essonne.

Le syndicat Alternative Police CFDT, qui a affirmé à vos rapporteurs que la généralisation des caméras piétons permettrait de pallier certaines carences judiciaires, a toutefois souligné que ce déploiement devait s'accompagner d'**une sensibilisation des policiers** afin qu'ils aient systématiquement recours à cet équipement.

En outre, les policiers et gendarmes souhaiteraient que, dans certains cas, leurs véhicules soient équipés de **caméras embarquées** permettant d'avoir une vue d'ensemble de la situation et de mieux suivre les agissements des délinquants. Ce dispositif complèterait en effet la caméra piéton, dont l'angle de vue demeure limité.

Le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure offre cette possibilité aux forces de l'ordre, ce dont vos rapporteurs se félicitent.

Recommandation n° 16 : accompagner le déploiement des caméras piéton d'une formation des membres des forces de l'ordre à leur emploi et à leur intérêt en matière probatoire.

Recommandation n° 17 : équiper les véhicules d'intervention de caméras embarquées permettant une vue d'ensemble de la situation.

3. L'intérêt des drones en matière de lutte contre les rodéos motorisés

a. *Un intérêt inéluctable comme alternative à la poursuite des véhicules*

Le rapport de la commission des Lois de l'Assemblée nationale sur la proposition de loi pour une sécurité globale en première lecture relevait à juste titre leur utilité pour les forces de l'ordre. Ils peuvent « *servir en matière de police administrative (prévention de la délinquance, maintien de l'ordre, police des attroupements), de sécurité civile (secours, lutte contre les incendies) et de police judiciaire (collecter des éléments de preuve de la commission d'une infraction)* » ⁽¹⁾.

En matière de lutte contre les rodéos motorisés, les caméras aéroportées pourraient constituer **une alternative efficace à la poursuite des délinquants**. Les images filmées depuis le ciel permettraient aux forces de l'ordre de suivre les deux-roues et leur conducteur jusqu'à l'arrêt du véhicule, ce qui favoriserait alors une interpellation en limitant considérablement les risques liés à la poursuite du véhicule au sol, tout en représentant un moyen de preuve utile au succès des enquêtes judiciaires.

« *Œil déporté du policier et du gendarme* » ⁽²⁾, le drone est **une solution plébiscitée par plusieurs élus locaux**, notamment les maires de Rilleux-la-Pape et du 2^{ème} arrondissement de Lyon, dont les populations sont particulièrement exposées aux rodéos. Il est d'ailleurs regrettable que les drones ne puissent être utilisés contre les rodéos, alors que les forces de l'ordre en possèdent pour d'autres usages. Cette dernière utilisation est **d'ores et déjà possible dans d'autres pays, comme au Royaume-Uni** : l'ONG *Road Safety Support* en a d'ailleurs souligné l'intérêt auprès de vos rapporteurs.

b. *Les obstacles posés par la jurisprudence constitutionnelle ne semblent pas incontournables*

L'article 47 de la loi pour une sécurité globale préservant les libertés, partiellement censuré en mai dernier par le Conseil constitutionnel ⁽³⁾, établissait un cadre juridique réglementant le recours aux caméras aéroportées par les autorités publiques.

(1) Rapport n° 3527 (XV^{ème} législature) de Mme Alice Thourot et M. Jean-Michel Fauvergue, fait au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur la proposition de loi relative à la sécurité globale, 5 novembre 2020.

(2) Selon les mots du général Gaspari, secrétaire général du Conseil de la fonction militaire de la gendarmerie, lors de son audition.

(3) Cons. const., décision n° 2021-817 DC du 20 mai 2021.

Sous certaines conditions particulièrement strictes ⁽¹⁾, cet article prévoyait **quatre cadres d'utilisation** :

– sur autorisation du procureur de la République ou du juge d’instruction, pour **des missions relatives à la prévention, la recherche, la constatation et la poursuite des infractions pénales**.

Cette utilisation pouvait concerner les crimes ou délits punis d’une peine d’emprisonnement d’une durée supérieure ou égale à cinq ans, mais s’étendre également à toutes les infractions, dès lors que des circonstances liées aux lieux de l’opération rendaient particulièrement difficile le recours à d’autres outils de captation d’images ou étaient susceptibles d’exposer leurs agents à un danger significatif ;

– sur autorisation du préfet, pour des missions de police administrative. La proposition de loi prévoyait plus spécifiquement sept finalités relevant de ce cadre d’utilisation ⁽²⁾ ;

– dans le cadre des missions de prévention, de protection et de lutte contre les risques de sécurité civile, de protection des personnes et des biens et de secours d’urgence, aux fins d’assurer la prévention des risques naturels ou technologiques et le secours aux personnes et la lutte contre l’incendie ;

– à titre expérimental pour cinq ans, par les services de police municipale, dans l’exercice de leurs missions de prévention des atteintes à l’ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens ainsi que de leurs missions de police judiciaire.

Parmi ces quatre cadres d’utilisation, seul le troisième n’a pas été censuré et figure désormais au sein du nouvel article L. 242-6 du code de la sécurité intérieure.

(1) *Le dispositif créé par la proposition de loi interdisait notamment la captation du son depuis les aéronefs, l’analyse des images issues de leurs caméras au moyen de dispositifs automatisés de reconnaissance faciale ainsi que les interconnexions, rapprochements ou mises en relation automatisés des données à caractère personnel issues de ces traitements avec d’autres traitements de données à caractère personnel. Il imposait que le recours au drone ait lieu de telle sorte qu’ils ne visualisent pas les images de l’intérieur des domiciles ni, de façon spécifique, celles de leurs entrées. Il prévoyait également une information du public par tout moyen, sauf lorsque les circonstances l’interdisent ou que cette information entrerait en contradiction avec les objectifs poursuivis.*

(2) *La prévention des atteintes à la sécurité des personnes et des biens dans des lieux particulièrement exposés à des risques d’agression, de vol ou de trafic d’armes, d’êtres humains ou de stupéfiants ; la sécurité des rassemblements de personnes sur la voie publique ou dans les lieux ouverts au public ainsi que l’appui des personnels au sol en vue de maintenir ou rétablir l’ordre public, lorsque les circonstances font craindre des troubles à l’ordre public d’une particulière gravité, ou lorsque des circonstances liées aux lieux de l’opération rendent particulièrement difficile le recours à d’autres outils de captation d’images ou sont susceptibles d’exposer leurs agents à un danger significatif ; la prévention d’actes de terrorisme ; la protection des bâtiments et installations publics et de leurs abords immédiats, lorsqu’ils sont particulièrement exposés à des risques d’intrusion ou de dégradation ; la régulation des flux de transport ; la surveillance des frontières en vue de lutter contre leur franchissement irrégulier ; le secours aux personnes.*

c. Une censure qui ne condamne pas par principe l'utilisation des drones dans le cadre de missions de police judiciaire

Dans sa décision du 20 mai 2021, **le Conseil constitutionnel ne ferme pas la porte à l'utilisation des caméras aéroportées** par les forces de sécurité intérieure, notamment pour des missions de police judiciaire⁽¹⁾, tout en reconnaissant néanmoins que cette utilisation « *doit être assortie de garanties particulières de nature à sauvegarder le droit au respect de la vie privée* »⁽²⁾.

Il a cependant estimé que le cadre d'utilisation des caméras aéroportées n'assurait pas l'équilibre entre les objectifs à valeur constitutionnelle de prévention des atteintes à l'ordre public et de recherche des auteurs d'infractions d'un côté et du respect de la vie privée de l'autre :

– par l'ampleur des usages concernés, notamment le fait que les drones puissent être utilisés y compris pour des contraventions et, en matière d'utilisation par les agents de police municipale, pour « *assurer l'exécution de tout arrêté de police du maire, quelle que soit la nature de l'obligation ou de l'interdiction qu'il édicte* »⁽³⁾ ;

– par l'absence de durée maximale fixée pour les autorisations délivrées par l'autorité judiciaire ou par le préfet, ainsi que par l'absence de limite au périmètre au sein duquel les caméras aéroportées pouvaient être utilisées ;

– du fait que le recours aux drones ne présente pas un caractère subsidiaire en matière de police administrative lorsqu'il est utilisé pour assurer la sécurité des rassemblements de personnes sur la voie publique ou dans les lieux ouverts au public ;

– par l'absence d'un contingentement de drones pouvant être simultanément utilisés sur l'ensemble du territoire.

Vos rapporteurs constatent que **cette décision n'interdit donc nullement le recours aux caméras aéroportées dans le cadre de la lutte contre les rodéos motorisés**. La loi pourrait ainsi, sous réserve de répondre aux exigences posées par la jurisprudence constitutionnelle, mettre en place un cadre d'utilisation équilibré qui offre aux forces de l'ordre une alternative efficace à la poursuite des véhicules.

(1) *Paragraphe 135* : « Pour répondre aux objectifs de valeur constitutionnelle de prévention des atteintes à l'ordre public et de recherche des auteurs d'infractions, le législateur pouvait autoriser la captation, l'enregistrement et la transmission d'images par des aéronefs circulant sans personne à bord aux fins de recherche, de constatation ou de poursuite des infractions pénales ou aux fins de maintien de l'ordre et de la sécurité publics [...] »

(2) *Même paragraphe*.

(3) *paragraphe 137*.

d. Un véhicule législatif pertinent : le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure

Le **projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure** comprend une disposition particulière sur les drones, qui entend tirer les conséquences de la censure du Conseil constitutionnel.

Or, le recours aux caméras aéroportées y est **particulièrement restreint**, celles-ci ne pouvant désormais être utilisées que dans le cadre des missions de prévention des atteintes à l'ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens des services de la police nationale et de la gendarmerie nationale. **Cette rédaction exclut l'utilisation de ces outils, par ces services, afin de lutter contre des rodéos.**

Le périmètre de recours aux caméras aéroportées tel que prévu par le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure

« Art. L. 242-5. – Dans l'exercice de leurs missions de prévention des atteintes à l'ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens, les services de la police nationale et de la gendarmerie nationale peuvent être autorisés à procéder à la captation, à l'enregistrement et à la transmission d'images au moyen de caméras installées sur des aéronefs aux fins d'assurer :

« 1° La prévention des atteintes à la sécurité des personnes et des biens dans des lieux particulièrement exposés, en raison de leurs caractéristiques ou des faits qui s'y sont déjà déroulés, à des risques d'agression, de vol ou de trafic d'armes, d'êtres humains ou de stupéfiants ainsi que la protection des bâtiments et installations publics et de leurs abords immédiats, lorsqu'ils sont particulièrement exposés à des risques d'intrusion ou de dégradation ;

« 2° La sécurité des rassemblements de personnes sur la voie publique ou dans les lieux ouverts au public ainsi que l'appui des personnels au sol en vue de leur permettre de maintenir ou rétablir l'ordre public, lorsque ces rassemblements sont susceptibles d'entraîner des troubles graves à l'ordre public ;

« 3° La prévention d'actes de terrorisme ;

« 4° La régulation des flux de transport, aux seules fins de maintien de l'ordre et de la sécurité publics ;

« 5° La surveillance des frontières en vue de lutter contre leur franchissement irrégulier ;

« 6° Le secours aux personnes.

« Le recours aux dispositifs prévus au présent article peut uniquement être autorisé lorsqu'il est proportionné au regard de la finalité poursuivie.

« Les dispositifs aéroportés sont employés de telle sorte qu'ils ne visent pas à recueillir les images de l'intérieur des domiciles ni, de façon spécifique, celles de leurs entrées. Lorsque l'emploi de ces dispositifs conduit à visualiser ces lieux, l'enregistrement est immédiatement interrompu. Toutefois, lorsqu'une telle interruption n'a pu avoir lieu compte tenu des circonstances de l'intervention, les images enregistrées sont supprimées dans un délai de quarante-huit heures à compter de la fin du déploiement du dispositif, sauf transmission dans ce délai dans le cadre d'un signalement à l'autorité judiciaire, sur le fondement de l'article 40 du code de procédure pénale.

« L'autorisation est subordonnée à une demande qui précise :

« 1° Le service responsable des opérations ;

« 2° La finalité poursuivie ;

« 3° La justification de la nécessité de recourir au dispositif, permettant notamment d'apprécier la proportionnalité de son usage au regard de la finalité poursuivie ;

« 4° Les caractéristiques techniques du matériel nécessaire à la poursuite de la finalité ;

« 5° Le nombre de caméras susceptibles de procéder simultanément aux enregistrements ;

« 6° Le cas échéant, les modalités d'information du public ;

« 7° La durée souhaitée de l'autorisation ;

« 8° Le périmètre géographique concerné.

« L'autorisation est délivrée par décision écrite et motivée du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police, qui s'assure du respect des dispositions du présent chapitre. Elle détermine la finalité poursuivie et ne peut excéder le périmètre géographique strictement nécessaire à l'atteinte de cette finalité.

« Elle fixe le nombre maximal de caméras pouvant procéder simultanément aux enregistrements, au regard des autorisations déjà délivrées dans le même périmètre géographique.

« Elle est délivrée pour une durée maximale de trois mois, renouvelable, lorsque les conditions de sa délivrance continuent d'être réunies, selon les mêmes modalités. Toutefois, lorsqu'elle est sollicitée au titre de la finalité prévue au troisième alinéa, l'autorisation n'est délivrée que pour la seule durée du rassemblement concerné.

« Par dérogation à cette procédure d'autorisation, lorsque l'urgence résultant d'une exposition particulière et imprévisible à un risque d'atteinte caractérisée aux personnes ou aux biens le requiert, les traitements mentionnés au présent article peuvent être mis en œuvre de manière immédiate, après information préalable, du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police, qui peut y mettre fin à tout moment. Au-delà d'une durée de quatre heures, la poursuite de la mise en œuvre du traitement est subordonnée à son autorisation expresse et ne peut excéder une durée de vingt-quatre heures.

« Le registre mentionné à l'article L. 242-4 fait apparaître le détail de chaque intervention réalisée dans le cadre de cette autorisation. Ce registre est transmis chaque semaine au représentant de l'État dans le département ou, à Paris, au préfet de police, qui s'assure de la conformité des interventions réalisées à l'autorisation délivrée.

« Le nombre maximal de caméras pouvant être simultanément utilisées dans chaque département est fixé par arrêté du ministre de l'intérieur. »

Vos rapporteurs observent qu'en l'état de la rédaction de cette disposition, le cadre juridique permettant le recours aux drones devrait être complété afin de **prévoir la possibilité, pour les forces de l'ordre, d'utiliser ce matériel lors de la commission des délits instaurés par la loi du 3 août 2018.**

Cette évolution législative devra s'accompagner d'**évolutions technologiques** : comme l'a observé M. Nicolas de Maistre, directeur de la protection et de la sécurité de l'État du secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale, les drones actuels ne sont pas adaptés à la poursuite des délinquants, notamment du fait de leur autonomie encore trop faible. Toutefois, les avancées techniques à venir pourraient permettre cette utilisation, souhaitée par les services.

Recommandation n° 18 : à titre expérimental, permettre aux services de police et de gendarmerie d'utiliser des caméras aéroportées pour suivre les véhicules et identifier les personnes commettant des rodéos motorisés.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 8 septembre 2021, la commission des Lois a examiné ce rapport et, à l'unanimité, en a autorisé la publication.

Ces débats ne font pas l'objet d'un compte rendu. Ils sont accessibles sur le portail vidéo du site de l'Assemblée nationale à l'adresse suivante :

<http://assnat.fr/u4UhZa>

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1 : renforcer les contrôles inopinés, notamment pour vérifier la conformité du véhicule vis-à-vis des obligations d'assurance et d'inscription au DICEM.

Recommandation n° 2 : restreindre la vente, la location et le prêt des engins non homologués servant à commettre des rodéos aux seuls détenteurs d'une licence sportive ou, a minima, mettre en place des actions de responsabilisation des revendeurs et loueurs de ces véhicules.

Recommandation n° 3 : affiner les statistiques relatives aux types de véhicules utilisés pour commettre des rodéos motorisés et la proportion de véhicules volés parmi les engins saisis par les forces de l'ordre.

Recommandation n° 4 : généraliser le recours aux peines de travaux d'intérêt général, notamment dans les services de rééducation fonctionnelle hospitaliers.

Recommandation n° 5 : centraliser et consolider les consignes données aux procureurs de la République en matière de poursuite des rodéos motorisés.

Recommandation n° 6 : dans le cadre des CSPD, développer les initiatives de prévention situationnelle au sein des espaces les plus touchés par les rodéos motorisés.

Recommandation n° 7 : revoir le fonctionnement des GPO – notamment vis-à-vis des missions déjà dévolues aux CSPD et au GLTD – afin d'en faire de véritables structures partenariales de lutte contre la délinquance et mieux communiquer sur ces éléments auprès des acteurs de terrain et des habitants.

Recommandation n° 8 : dans les villes particulièrement touchées par les rodéos, et sous l'égide des directions départementales de la sécurité civile, déployer des cellules anti-rodéos saisonnières dont les personnels seraient spécialement formés à la lutte contre ce type de délinquance.

Recommandation n° 9 : généraliser le dispositif « Stop rodéo » mis en œuvre à Compiègne dans les villes les plus touchées par cette pratique en lui affectant les moyens humains nécessaires à son fonctionnement.

Recommandation n° 10 : engager une réflexion avec l'ensemble des parties concernées sur la pertinence et l'intérêt de la méthode du « contact tactique » britannique pour les forces de l'ordre françaises spécialement formées, pour les cas les plus graves nécessitant une intervention immédiate.

Recommandation n° 11 : clarifier et uniformiser sur l'ensemble du territoire les conditions permettant une prise en charge du conducteur d'un véhicule en situation de refus d'obtempérer, en laissant une marge de manœuvre aux policiers et aux gendarmes.

Recommandation n° 12 : établir des statistiques détaillées en matière d'accidentologie hors et lors de l'intervention des forces de l'ordre à l'occasion de rodéos motorisés.

Recommandation n° 13 : renforcer la formation des policiers municipaux en matière de collecte d'éléments de preuve et de respect des procédures.

Recommandation n° 14 : renforcer les actions de sensibilisation à la conduite d'un deux-roues motorisés à destination des publics prioritaires et généraliser le traçage, sur les réseaux sociaux, des vidéos faisant la promotion des rodéos.

Recommandation n° 15 : inciter les collectivités à développer leur parc de caméras de vidéoprotection, notamment sur les axes routiers où les rodéos sont organisés.

Recommandation n° 16 : accompagner le déploiement des caméras piéton d'une formation des membres des forces de l'ordre à leur emploi et à leur intérêt en matière probatoire.

Recommandation n° 17 : équiper les véhicules d'intervention de caméras embarquées permettant une vue d'ensemble de la situation.

Recommandation n° 18 : à titre expérimental, permettre aux services de police et de gendarmerie d'utiliser des caméras aéroportées pour suivre les véhicules et identifier les personnes commettant des rodéos motorisés.

PERSONNES ENTENDUES

8 JUILLET 2021

- **Direction des libertés publique et des affaires juridiques (ministère de l'Intérieur)**
 - M. Éric Tison, sous-directeur
 - Mme Sabrina Palmier, cheffe du bureau des questions pénales
- **Direction centrale de la sécurité publique**
 - M. Alexandre Bonneville, commissaire divisionnaire, sous-directeur adjoint des missions de sécurité
 - M. Sébastien Abadie, commissaire divisionnaire
- **Délégation à la sécurité routière**
 - M. David Julliard, adjoint à la déléguée à la sécurité routière
 - M. Zoheir Bouaouiche, sous-directeur de la protection des usagers de la route
- **Direction générale de la police nationale**
 - M. Vincent Le Beguec, conseiller judiciaire au cabinet du directeur général de la police nationale
- **Direction générale de la gendarmerie nationale**
 - M. le général Jean-Luc Villeminey, sous-directeur de l'emploi des forces
- **Alliance police nationale**
 - M. Stanislas Gaudon, délégué général
 - M. Daniel Chomette, délégué général
- **Direction des affaires criminelles et des grâces (ministère de la Justice)**
 - M. Christian de Rocquigny, sous-directeur de la justice pénale générale

15 JUILLET 2021

- **Association Codever**
 - M. Charles Péot, directeur

- **Association des maires de France (AMF)**
 - M. Brice Rabaste, maire de Chelles, co-référent de la commission « prévention et sécurité »
 - Mme Nathalie Ravier, maire de Méru (60), membre de l'AMF
 - M. Stéphane Legrand, chef de la police municipale de Méru
- **Association des maires ville & banlieue**
 - M. Thierry Falconnet, maire de Chenôve, président
- **Association France urbaine**
 - Mme Margaret Connels, adjointe au maire de Roubaix
 - M. Émilien Esnault, adjoint au maire de Toulouse
- **Syndicat de la magistrature**
 - Mme Sarah Massoud, secrétaire nationale
 - M. Nils Monsarrat, secrétaire national
- **Unité magistrats SNM FO**
 - Mme Valérie Dervieux, déléguée régionale

22 JUILLET 2021

- **Conseil de la fonction militaire de la gendarmerie (CFMG)**
 - Général Louis-Mathieu Gaspari, secrétaire général
 - Colonel Sébastien Baudoux, membre
 - Lieutenant Michel Rivière, membre
 - Adjudant-Chef Vincent Delaval, membre
 - Adjudant-Chef Christophe Le Jeune, membre
 - Adjudant-Chef Érick Verfaillie, membre
 - Adjudant Frédéric Le Louette, membre
 - Gendarme Christophe Duprat, membre
- **Moutars club motocross**
 - M. Henry Clerquin, président
- **Moto club de l'Avesnois**
 - M. Arnaud Traisnel, président

- **Syndicat de défense des policiers municipaux (SDPM)**
 - M. Cédric Michel, président
 - M. David Delobel, membre
 - M. Jean-Christophe Duhamel, membre
- **Association nationale des cadres territoriaux de la sécurité (ANCTS)**
 - M. Cédric Renaud, président
- **Centre de recherches sociologiques sur le droit et les institutions pénales (CESDIP)**
 - M. Christian Mouhanna, directeur

28 JUILLET 2021

- **Unité SGP Police/ FSMI-FO**
 - M. Grégory Joron, secrétaire général
 - M. Dominique Le Dourner, secrétaire national
- **Union nationale des syndicats autonomes (UNSA)**
 - M. Thierry Clair, secrétaire général adjoint
 - M. Marc Hocquard, secrétaire national administratif
- **Alternative police CFDT**
 - M. Denis Jacob, secrétaire général
 - M. Guillaume Ruet, secrétaire national

27 AOÛT 2021

- **Mairie du Havre**
 - Mme Marie-Laure Drone, adjointe au maire, en charge de la sécurité
- **Collectif Vivre à Verduron & Barnier stop aux rodéos**
 - Mme Nathalie Lafon, responsable du collectif

2 SEPTEMBRE 2021

- **Association nationale de la vidéoprotection (AN2V)**
 - M. Dominique Legrand, président

- **Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale**

— M. Nicolas De Maistre, directeur de la protection et de la sécurité de l'État

*

La mission d'évaluation remercie l'ONG britannique *Road Safety Support*, l'association Et 6 c'était VOUS et M. Simon Moulou, directeur de cabinet de M. Philippe Marini, maire de Compiègne, pour leur contribution écrite.

DÉPLACEMENT DES RAPPORTEURS À LYON LE 29 JUILLET 2021

Les deux rapporteurs de la mission d'évaluation se sont rendus à Lyon le 29 juillet 2021 afin d'entendre des représentants des services de l'État et les élus locaux dont les noms figurent ci-après :

- **Forces de l'ordre**

- Mme Patricia Gonachon, directrice adjointe de la direction départementale de la sécurité civile du Rhône
- M. Frédéric Valentin, chef d'escadron du groupement de gendarmerie du Rhône

- **Tribunal judiciaire de Lyon**

- Mme Karine Malara, procureure de la République adjointe

- **Élus de l'agglomération lyonnaise**

- Mme Hélène Geoffroy, ancienne ministre, maire de Vaulx-en-Velin
- M. Mohamed Chihi, adjoint au maire de Lyon en charge de la sûreté, la sécurité et la tranquillité
- M. Jérémie Bréaud, maire de Bron
- M. Alexandre Vincendet, maire de Rillieux-la-Pape
- M. Yann Crombecque, adjoint au maire de Villeurbanne en charge de la sécurité
- M. Jean-Maurice Gautin, adjoint au maire de Vénissieux en charge de la sécurité
- Mme Yasmine Bouagga, maire du 1^{er} arrondissement de Lyon
- M. Pierre Oliver, maire du 2^e arrondissement de Lyon
- Mme Marion Sessiecq, première adjointe au maire du 3^e arrondissement de Lyon
- Mme Marielle Perrin, adjointe au maire du 5^e arrondissement de Lyon
- Mme Fanny Dubot, maire du 7^e arrondissement de Lyon
- M. Olivier Berzane, maire du 8^e arrondissement de Lyon
- M. Antoine Jobert, adjoint au maire du 9^e arrondissement de Lyon