



N° 4136

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 mai 2021.

PROPOSITION DE LOI

*visant à **prévenir et sanctionner la délinquance routière et à améliorer l'accompagnement des victimes de la route et de leurs familles,***

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Pierre MOREL-À-L'HUISSIER, Béatrice DESCAMPS, Michel ZUMKELLER, Agnès THILL, Nicole SANQUER, Richard RAMOS, Isabelle VALENTIN, Pierre PERSON, Fabrice BRUN, Anne BRUGNERA, Bernard BROCHAND, Valérie BEAUVAIS, M'jid EL GUERRAB, Didier QUENTIN, Jean-Luc REITZER, Guy BRICOUT,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Chaque année en France, des milliers de personnes meurent sur les routes. Et malgré des campagnes de prévention importantes, la question de la mortalité routière n'est toujours pas résolue.

Reprenant le travail de notre collègue Valérie Lacroute cette proposition de loi vise à relancer le débat autour des questions de sécurité routière et d'accompagnement des victimes.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Ces trois dernières années, sont à déplorer **81 456 victimes directes de blessures dues à un accident de la route** et **244 368 victimes indirectes**. Sur la même période, **10 394 personnes ont été tuées auxquelles s'ajoutent 31 182 victimes indirectes**.

En 2016, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) a analysé la répartition des accidents mortels de la circulation selon le mode de locomotion utilisé et la catégorie d'utilisateur concernée :

• **Voiture : 1 760 personnes tuées** dont :

- 60 enfants (0 à 15 ans) ;
- 382 jeunes (18 à 24 ans) ;
- 834 adultes (25-64 ans).

• **Piéton : 559 personnes tuées** dont :

- 28 enfants ;
- 46 jeunes ;
- 183 adultes.

• **Moto : 613 personnes tuées** dont :

- 475 adultes ;
- 98 jeunes.

Chacune de ces personnes est l'enfant, le père, la mère, le frère, la sœur, l'ami de quelqu'un, et voit sa vie s'achever prématurément alors que certaines mesures simples pourraient être envisagées pour renforcer leur protection.

Chaque année, l'ONISR rappelle les facteurs des accidents de la circulation les plus graves :

– **un accident mortel sur trois** est causé par **une vitesse excessive ou inadaptée** : c'est le **premier facteur d'accident** ;

– **un accident mortel sur quatre** est causé par **une alcoolémie positive** du conducteur ;

– les **stupéfiants** multiplient par **deux** le risque d'être responsable d'un accident mortel et **par quinze** lorsque la drogue est mélangée avec de l'alcool.

Ces facteurs demeurent très prégnants, malgré de nombreuses campagnes publicitaires de prévention et la mise en place d'un contrôle de connaissance théorique de sécurité routière dans l'enseignement scolaire, permettant la délivrance des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR).

Par ailleurs, en France, les accidents de la circulation constituent l'une des causes de décès les plus importantes. À titre de comparaison, en 2016, **les accidents du travail** sont à l'origine de **514 décès** contre **3 477 sur la route**.

Bien que la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation ait constitué une avancée majeure pour l'indemnisation de ces victimes, notamment grâce au principe de réparation intégrale des préjudices et au succès de la procédure amiable, un vide juridique subsiste concernant d'autres aspects des accidents de la circulation.

La prévention s'essouffle.

La répression et la peur de la sanction semblent devenir aujourd'hui l'unique moyen de faire prendre conscience des risques routiers.

C'est la raison pour laquelle la présente proposition de loi se donne pour objectif de diminuer le nombre de décès et de blessés sur les routes, mais aussi d'améliorer la protection les victimes directes et indirectes des accidents de la circulation.

Il convient donc d'agir sur plusieurs volets. Le premier renforce la prévention auprès de la population, aussi bien juvénile qu'adulte, sur les effets et les conséquences du non-respect des règles en matière de circulation. Un second volet concerne la responsabilité pénale des délinquants routiers. Enfin un dernier volet a pour but d'améliorer la prise en charge et l'accompagnement des victimes et de leurs familles à la suite d'un accident de la circulation.

L'**article 1^{er}** prévoit, pour tout jeune ayant atteint l'âge de quatorze ans, une demi-journée de prévention au sein de l'établissement scolaire dans un centre de rééducation ou, afin d'échanger avec des victimes d'accident de la circulation ou des associations de victimes. Quatorze ans est l'âge légal pour passer le brevet de sécurité routière (BSR) et permet une réelle prise de conscience des dangers de la route. De plus, c'est l'âge précédant la possibilité de débiter la conduite accompagnée depuis la réforme du 30 mars 2016. Certes, la prévention commence dès le plus jeune âge, notamment avec les ASSR de niveau 1 et 2. Mais, malgré tout, les formations restent seulement théoriques et les mesures actuelles de prévention insuffisantes. Ainsi, il convient d'organiser des rencontres directes avec des accidentés de la route pour captiver et interpeller plus fortement les jeunes grâce au récit de ces douloureuses expériences. Comme dans tout domaine éducatif, l'apprentissage dès le plus jeune âge permet d'acquérir de meilleurs automatismes.

L'article 2 reprend la proposition de loi de Fabien Di Filippo et vise à encourager l'achat d'équipements de sécurité routière par l'application d'un taux réduit de TVA.

À l'heure actuelle, les équipements obligatoires ou fortement recommandés pour les automobilistes, les cyclistes, les conducteurs d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur sont soumis aux taux de TVA classique de 20 %.

Certains de ces équipements représentent un coût important pour les usagers de la route. C'est le cas par exemple des casques homologués pour les conducteurs de deux-roues qui sont obligatoires selon les termes de l'article R. 431-1 du code de la route ou encore les gants de protection pour ces mêmes conducteurs, obligatoires selon l'article R. 431-1-2 du code de la route.

Alors que des produits, tels que le caviar ou certains spectacles bénéficient du taux réduit à 5,5 % prévu à l'article 278-0 *bis* du code général des impôts, il semblerait tout à fait logique que des équipements qui ont pour

objectif de sauver des vies et qui sont imposés par la loi aux usagers bénéficient de ce taux réduit.

Le premier trimestre de l'année 2019 se caractérise par une hausse de la mortalité avec 741 personnes tuées. Comparé à la moyenne sur cinq années (2013-2017), cela représente 25 morts supplémentaires. La hausse de la mortalité routière enregistrée en mars 2019 concerne principalement les cyclistes (+8 %) et les cyclomotoristes (+7 %). Comme en février 2019, la mortalité des cyclistes est à nouveau la plus forte relevée pour un mois de mars, depuis dix ans.

La réduction de la TVA à 5,5 % sur les équipements obligatoires et sur les équipements recommandés pourrait permettre aux cyclistes, cyclomotoristes et automobilistes de s'assurer une plus grande protection. À titre démonstratif, 50 % des lésions sur les motards sont des blessures aux bras et 24 % d'entre eux n'utilisent pas de blouson adapté.

Il est donc essentiel d'inciter les usagers qui n'auraient pas encore acquis les équipements recommandés à le faire.

Il est tout aussi indispensable que ce taux de TVA réduit s'applique aussi aux sièges auto qui sont rendus obligatoires pour les enfants de moins de 10 ans par l'article R. 412-2 du code de la route et dont les plus sécurisés représentent un coût très important. Les parents les plus modestes ne devraient pas avoir à faire d'économies sur la sécurité de leurs enfants. Cette réduction de TVA permettrait d'aider les parents à acheter les sièges les plus sûrs et les plus adaptés pour la sécurité des enfants, et de diminuer ainsi la mortalité infantile et les accidents graves sur les routes, mais aussi de rejoindre nos voisins européens précurseurs (Norvège, Suède ; Chypre, Irlande, Pologne, Portugal, Tchéquie, Royaume-Uni) et de nous conformer à la directive relative à l'harmonisation des taux de TVA dans l'Union européenne.

Pour rappel, la France se trouve parmi les pays d'Europe dont la mortalité infantile sur les routes est la plus élevée à cause, notamment, d'un mauvais usage des sièges auto. En effet, chaque jour, quatre enfants de moins de dix ans sont victimes, en France, d'un accident en tant que passager. Les nourrissons (jusqu'à deux ans) sont encore les plus vulnérables. En cas de choc, les lésions sont deux fois plus graves que chez les enfants plus âgés.

Afin de pallier ces difficultés, la prévention routière préconise la baisse de la TVA sur le prix des sièges, afin que tous les parents puissent acheter un siège-auto aux normes, adaptés à leur enfant et qui remplisse les conditions de sécurité obligatoires.

L'article 3 demande un rapport au Parlement par le Gouvernement pour faire évoluer la classification des médicaments susceptibles d'altérer les capacités de conduite et de définir lesquels représentent un danger suffisant pour classer l'accident de délit au même titre que la conduite sous l'emprise de stupéfiants.

Il existe à ce jour les médicaments classés en niveau 3 par l'arrêté du ministre des affaires sociales en date du 13 mars 2017 et qui sont identifiables sur l'emballage du médicament par un pictogramme de couleur rouge indiquant clairement « Attention, danger : ne pas conduire ».

Aucune sanction n'est actuellement prévue en cas de violation de cette interdiction.

Pourtant, la prise d'un médicament susceptible d'altérer la conduite est retrouvée chez 10 % des accidentés de la route (source : Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé : « Bon usage des produits de santé : médicaments et conduite automobile », 22 septembre 2005).

En raison de la gravité des conséquences d'une conduite sous l'emprise de médicaments de niveau 3, il apparaît nécessaire de délictualiser ce comportement.

La publicité autour de cet ajout permettra de réduire les comportements cause de morts sur nos routes et d'éviter des drames tels que l'accident de Millas.

L'article tel que rédigé prévoit cependant réfléchir à des exceptions et à encourager le développement d'alternatives pour ne pas pénaliser de nombreux français qui ont besoin de leur véhicule et d'un traitement quotidien classé comme 3 comme ce peut être le cas pour certains diabétiques ou les antiépileptiques, considérant que l'absence de prise de ce médicament s'avère plus dangereuse que la conduite sous son emprise.

Une réflexion pourra aussi être menée pour les personnes devant faire usage de médicaments de niveau 3 mais qui subissent un examen médical pour le renouvellement temporaire de leur permis de conduire (telles les traumatisés crâniens).

Cet amendement n'a en effet pas pour objet de priver aveuglément de leur solution de transport les personnes dépendantes de médicaments de niveau 3 mais répond à la logique de la protection générale de la vie humaine sur nos routes.

À noter que les deux ans d'emprisonnement et les 4 500 euros d'amende prévus par l'article L. 235-1 du code des transports constituent la peine maximum applicable aux auteurs du délit et que le juge a obligation d'individualiser la peine aux circonstances. Un primo délinquant ne se verrait donc appliquer qu'une peine de prison avec sursis et une peine d'amende minime.

L'objet de cet article est donc avant tout de faire de la prévention sur la sécurité routière.

L'article 4 renforce la responsabilité pénale des délinquants routiers qui causent un homicide.

Premièrement, il propose la création d'une infraction autonome : l'homicide routier.

L'article L. 221-6-1 du code pénal punit de 5 ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende l'homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur « lorsque la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité prévu par l'article 221-6 », c'est-à-dire en cas de faute simple.

Se faisant, il rattache la qualification de l'homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule à moteur auteur d'une faute simple au cas général de l'homicide involontaire défini par l'article L. 221-6 du code pénal.

Cette modification a pour objet de qualifier d'« homicide routier » l'homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule à moteur auteur d'une faute simple et de rendre autonome cette qualification par rapport au cas général d'homicide involontaire.

Si cette qualification d'« homicide routier » autonome ne modifie pas les éléments constitutifs de l'infraction ni les peines applicables à ce délit, elle revêt une portée symbolique très significative pour les familles des victimes décédées du fait de la faute d'un conducteur qui n'aurait pas respecté les règles élémentaires de sécurité prescrites par le code de la route.

En effet, la terminologie d'homicide « involontaire » alors qu'il ne s'agit pas d'un simple accident mais d'un drame provoqué par une faute du conducteur (non-respect du code de la route), quand bien même la mort n'était pas le but recherché, est insupportable aux familles du défunt.

Qualifier d'« homicide routier » ce délit permettrait ainsi aux familles des victimes de ne plus entendre le mot « involontaire » répété sans cesse pendant toute l'audience du procès.

L'adoption de cet alinéa permettrait ainsi d'apaiser la douleur des familles des victimes. Elle permettrait également de rejoindre les législations européennes en la matière.

Deuxièmement, l'article introduit l'usage du téléphone portable et la consommation de médicaments classés comme dangereux pour la conduite dans les circonstances aggravantes de l'homicide routier.

L'article L. 221-6-1 du code pénal punit de 5 ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende l'homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur en cas de faute simple.

Il porte à 7 ans d'emprisonnement et à 100 000 euros d'amende les peines encourues lorsque l'auteur de l'homicide « a commis une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement », c'est-à-dire une faute qualifiée.

Il peut s'agir d'une violation de toute obligation particulière de sécurité de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement dès lors que cette violation est « manifestement délibérée ».

Cet élément moral étant difficile à démontrer, le législateur a dressé la liste des circonstances aggravantes équivalent à une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement. On retrouve dans cette liste la conduite en état d'ivresse, l'usage de stupéfiants, la conduite sans permis de conduire, l'excès de vitesse, le délit de fuite.

Tout d'abord, l'usage du téléphone portable tenu en main et le port d'écouteurs ou casques audio pourtant interdits par l'article R. 412-6-1 du code de la route ne font actuellement pas partie de cette liste.

À l'heure où l'usage généralisé du téléphone portable est cause d'un accident sur dix, l'ajout de cette circonstance aggravante aurait à la fois une portée symbolique et pratique (source : site de la sécurité routière).

Non seulement, il alerterait l'ensemble des automobilistes sur la gravité des conséquences de cette infraction mais il permettrait surtout aux familles des victimes de se passer de la démonstration laborieuse de la « violation

délibérée » d'une obligation de sécurité pour établir la circonstance aggravante.

Ensuite, la prise d'un médicament classé comme dangereux pour la conduite par la réglementation ne figure pas non plus dans cette liste.

Il s'agit des médicaments classés en niveau 3 par l'arrêté du ministre des affaires sociales en date du 13 mars 2017 et qui sont identifiables sur l'emballage du médicament par un pictogramme de couleur rouge indiquant clairement « Attention, danger : ne pas conduire ».

Conduire sous l'emprise d'un tel médicament en dépit d'un avertissement aussi clair sur la dangerosité de ce comportement doit s'analyser en une violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par le règlement.

Une telle mise en danger délibérée d'autrui est assurément une faute caractérisée qui justifie l'ajout de ce comportement dans la liste des circonstances aggravantes de l'homicide routier.

Les mêmes exceptions que celles visées par l'article 3 de la présente proposition de loi délictualisant la prise de ces médicaments au volant pourront également être prises.

Troisièmement, l'article ajoute un alinéa à l'article 221-6-1 du code pénal afin d'insérer une peine plancher de prison ferme en cas d'homicide routier avec deux ou plusieurs circonstances aggravantes ou en cas de récidive.

L'insertion d'une peine plancher est rendue nécessaire par l'application des dispositions de l'article par le juge qui ne prononce que des peines minimales et bien souvent aucune peine de prison.

Lorsque le conducteur cause la mort d'autrui alors qu'il a commis au moins deux fautes caractérisées ou a déjà été condamné par le passé pour un homicide routier, il est intolérable qu'il puisse échapper complètement à une peine de prison.

L'article 5 prévoit les possibilités de contrôle de l'usage de médicaments de classe 3 par les automobilistes.

Les articles 3 et 4 prévoient respectivement la correctionnalisation de la conduite sous l'emprise de médicaments classés comme dangereux pour la conduite par la réglementation en vigueur (sauf exceptions précisées par

décret en Conseil d'État) et l'ajout d'une telle conduite en circonstance aggravante de l'homicide involontaire commis par un conducteur d'un véhicule à moteur.

Ces ajouts resteraient lettre morte si la législation ne prévoyait pas la possibilité pour les officiers et agents de police et gendarmerie de faire procéder à des dépistages et prises de sang permettant de détecter l'usage de ces médicaments de niveau 3 qui interdisent toute conduite.

L'**article 6** permet aux parties civiles de prendre la parole lors de l'audience devant la cour d'appel. Actuellement, seul le prévenu et les éventuels témoins prennent la parole si la cour a ordonné leur audition.

L'**article 7** prévoit une assistance des victimes des accidents de la circulation et de leurs familles par des associations d'aide aux victimes spécialisées.

Trop souvent, les victimes et leurs familles, en cas de décès ou de blessures graves, sont démunies face aux démarches à suivre alors que le responsable présumé d'un accident routier bénéficie de l'assistance d'un avocat commis d'office.

L'objectif est donc aussi bien de les soutenir dans leurs démarches administratives et médicales que les informer des procédures à suivre en vue de leur indemnisation.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① La section 6 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la deuxième partie du code de l'éducation est complétée par un article L. 312-13-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 312-13-2.* – Afin de sensibiliser les élèves et les apprentis aux dangers de la route, il est organisé pour tout jeune ayant atteint l'âge de quatorze ans une demi-journée de rencontre avec des victimes d'accidents de la route ou des associations d'aide aux victimes au sein de l'établissement scolaire ou dans un centre de santé prodiguant des soins de suite et de réadaptation. »

Article 2

- ① Le 2^o de l'article 278-0 *bis* du code général des impôts est complété par des *g* et *f* ainsi rédigés :
- ② « *g)* Les équipements de sécurité obligatoires et les équipements de sécurité recommandés pour les voitures, les 2 ou 3 roues à moteur ou quadricycle à moteur et sur les vélos ;
- ③ « *h)* Les sièges-auto obligatoires pour assurer la sécurité des nourrissons et jeunes enfants. »

Article 3

Dans un délai d'un an suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la classification des médicaments classés comme dangereux, prévoyant les évolutions possibles de cette classification pour mieux prévoir quels médicaments sont susceptibles de créer un délit d'accident routier en cas de prise par le conducteur et lesquels feraient figure d'exceptions.

Article 4

- ① L'article 221-6-1 du code pénal est ainsi modifié :
- ② 1^o Le premier alinéa est ainsi rédigé :

- ③ « Le fait, pour le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide routier puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende. » ;
- ④ 2° Après le 6°, sont insérés des 7° et 8° ainsi rédigés :
- ⑤ « 7° Le conducteur a contrevenu aux dispositions du code de la route réglementant l'usage du téléphone portable tenu en main et du port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son par le conducteur d'un véhicule en circulation, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité ;
- ⑥ « 8° Il résulte d'une analyse sanguine que le conducteur avait fait usage de médicaments classés comme dangereux pour la conduite par la réglementation en vigueur » ;
- ⑦ 3° Sont ajoutés six alinéas ainsi rédigés :
- ⑧ « Pour les délits commis en état d'au moins deux circonstances mentionnées aux 1° et suivants du présent article, la peine d'emprisonnement ne peut être inférieure aux seuils suivants :
- ⑨ « 1° Deux ans si le délit est puni de dix ans d'emprisonnement ;
- ⑩ « 2° Cinq ans si le délit est commis en état de récidive légale.
- ⑪ « Toutefois, la juridiction peut prononcer une peine inférieure à ces seuils en considération des circonstances de l'infraction, de la personnalité de son auteur ou des garanties d'insertion ou de réinsertion présentées par celui-ci.
- ⑫ « La juridiction ne peut prononcer une peine autre que l'emprisonnement avec mandat de dépôt lorsqu'est commis un délit avec au moins deux circonstances aggravantes, sauf si elle en décide autrement par une décision spécialement motivée.
- ⑬ « Les dispositions du présent article ne sont pas exclusives d'une peine d'amende et d'une ou plusieurs peines complémentaires. »

Article 5

- ① I. – L'article L. 235-2 du code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Au premier alinéa, après le mot : « usage », sont insérés les mots : « de médicaments classés comme dangereux pour la conduite par la réglementation en vigueur sauf exceptions précisées par décret en Conseil d'État ou » ;
- ③ 2° Au deuxième alinéa, après le mot : « usage » sont insérés les mots : « de médicaments classés comme dangereux pour la conduite par la réglementation en vigueur sauf exceptions précisées par décret en Conseil d'État ou » ;
- ④ 3° À la première phrase du cinquième alinéa, après le mot : « usage », sont insérés les mots : « de médicaments classés comme dangereux pour la conduite par la réglementation en vigueur sauf exceptions précisées par décret en Conseil d'État ou » ;
- ⑤ 4° Au sixième alinéa, après le mot : « usage », sont insérés les mots : « de médicaments classés comme dangereux pour la conduite par la réglementation en vigueur sauf exceptions précisées par décret en Conseil d'État ou ».

Article 6

- ① L'article 513 du code de procédure pénale est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Sur demande expressément formulée, la cour entend le conseil des parties civiles dans ses observations. »

Article 7

- ① La loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation est complétée par un article 50 ainsi rédigé :
- ② « *Art. 50.* – Les victimes d'un accident de la circulation et leurs familles peuvent se faire assister par une association spécialisée pour les démarches administratives et médicales. »

Article 8

- ① I. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.
- ② II. – La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.
- ③ III. – La charge pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

