



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Criminels de la route : pour une réelle effectivité des peines

Question écrite n° 10859

### Texte de la question

M. Jean-Philippe Tanguy appelle l'attention de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, sur le manque d'effectivité des peines prononcées par les juges contre les auteurs d'accidents de la route. Malgré la mise en place de multiples campagnes de prévention routière, les routes françaises enregistrent un taux de mortalité particulièrement élevé. Selon les prévisions de l'ONISR, 3 541 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaines et d'outre-mer au cours de l'année 2022. Un bilan désastreux qui s'alourdit chaque année. En dépit de cette augmentation, l'effectivité des peines prononcées par le juge pénal est loin d'être systématiquement garantie. En effet, d'après les données communiquées par le ministère de l'intérieur, moins de 10 % des auteurs impliqués dans des accidents de la route, sous l'emprise d'alcool ou de drogue, ayant entraînés des blessures, sont condamnés à une peine de prison ferme. Concernant les accidents mortels, 40 % des chauffards ne font l'objet d'aucune condamnation. Il convient de rappeler que ces statistiques répertorient uniquement les condamnations et ne prennent donc pas en compte le nombre de peines purgées par les conducteurs. En effet, les responsables, lorsqu'ils ne sont pas jugés pour homicide involontaire, voient leurs peines partiellement ou intégralement aménagées par le juge d'application des peines. Tandis que ces drames bouleversent la vie de nombreux innocents et de leurs proches, les conducteurs imprudents, quant à eux, échappent presque systématiquement à l'emprisonnement, étant parfois uniquement placés sous bracelets électroniques. Les associations, à l'instar de la Ligue contre la violence routière, ou l'association La Prévention routière, effectuent un travail formidable par la mise en place d'actions multiples, comme des campagnes de prévention ou des formations pour les conducteurs. En parallèle, certaines associations, nées sous l'impulsion des familles de victimes d'accidents de la route, comme l'association Collectif justice pour les victimes de la route, ont pour objectif de sensibiliser l'opinion publique et surtout de rendre justice aux victimes de la route en faisant évoluer le cadre législatif. Ces associations sont indispensables au bon accompagnement des familles des victimes, qui se sentent actuellement délaissées par les pouvoirs publics. Or ces collectifs doivent impérativement pouvoir s'appuyer sur une justice répressive, inquiétant les coupables de ces drames et les condamnant à des peines justes et proportionnelles à la gravité de leurs actes. À l'inverse, le Gouvernement se montre plus sévère avec les citoyens honnêtes commettant de légères erreurs qu'avec les auteurs d'accidents graves. En effet la chasse aux « petites » infractions suit une logique de rentabilité et les stages de récupération de points sont parfois devenus un véritable *business*. Face à ce laxisme judiciaire, les victimes ainsi que leurs proches se sentent démunis. Les peines prononcées à l'encontre des auteurs de ces accidents de la route sont en inadéquation avec la gravité de l'acte commis et les conséquences corporelles et psychologiques qui en découlent pour la victime. Il est intolérable de laisser perdurer cette impunité. À ce titre, il lui semble nécessaire que les auteurs de ces accidents mortels soient jugés à la hauteur de la gravité de leurs actes. Au-delà du bon fonctionnement de la justice, l'effectivité des décisions prises par le juge pourrait avoir un effet dissuasif sur les chauffards potentiels. Il lui demande donc de bien vouloir communiquer les statistiques concernant les peines purgées par les auteurs d'accidents de la route et d'inscrire à l'ordre du jour un texte visant à assurer la bonne application des peines prononcées par le juge pénal.

## Texte de la réponse

Le Gouvernement est pleinement engagé dans la lutte contre la délinquance routière. Cette mobilisation est d'autant plus forte lorsque ces infractions sont liées à une consommation d'alcool ou de produits stupéfiants, laquelle met gravement en danger nos concitoyens lorsqu'elle occasionne des accidents dont les conséquences peuvent s'avérer dramatiques. Selon le bilan définitif de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière publié le 31 mai 2023, 3 550 personnes sont décédées en 2022 sur les routes de France métropolitaine ou d'outre-mer, contre 3 219 personnes en 2021. Selon ce même bilan, l'alcool et les stupéfiants figurent, aux côtés de la vitesse, parmi les trois principaux facteurs comportementaux enregistrés par les forces de sécurité intérieure s'agissant des personnes présumées responsables d'un accident mortel. Les drames subis sur nos routes, renforcés par de tels comportements, imposent une mobilisation de chaque instant et des réponses pénales fermes et dissuasives. Les peines aujourd'hui encourues par un conducteur de véhicule terrestre à moteur tiennent d'ores et déjà compte de la dangerosité induite par une consommation d'alcool ou de stupéfiants en cas d'accident. Ces dernières vont jusqu'à 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende pour des blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à 3 mois commises par un conducteur se trouvant sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants (article 222-19-1 du code pénal), et jusqu'à dix ans d'emprisonnement (peine maximale pour une infraction de nature délictuelle) et 150 000 euros d'amende s'agissant d'un homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur en présence d'au moins deux circonstances aggravantes (article 221-6-1 du code pénal). Dix peines complémentaires sont également prévues par les dispositions de l'article 221-8 du code pénal, la peine complémentaire d'annulation du permis de conduire étant obligatoire dès la présence d'une seule circonstance aggravante. Les juridictions disposent ainsi d'un arsenal législatif renforcé pour sanctionner les auteurs de ces infractions. Dans les limites fixées par la loi, les juridictions déterminent alors la nature, le quantum et le régime des peines prononcées en fonction des circonstances de l'infraction, de la personnalité de son auteur, et de sa situation matérielle, familiale et sociale, conformément aux finalités et fonctions de la peine énoncées à l'article 130-1 du code pénal (article 132-1 alinéa 3 du code pénal). A cet égard, il apparaît nécessaire de rappeler que le placement en détention provisoire ne peut être ordonné qu'au regard des motifs prévus par l'articles 143-1 et suivants du code de procédure pénale. Le prononcé d'une peine d'emprisonnement sans sursis ne peut intervenir « qu'en dernier recours si la gravité de l'infraction et la personnalité de son auteur rendent cette peine indispensable et si toute autre sanction est manifestement inadéquate » (article 132-19 alinéa 2 du code pénal). Au regard de la particulière gravité des infractions commises par des conducteurs de véhicule terrestre à moteur, plus de huit personnes sur 10 étaient malgré tout condamnées en 2021 à une peine principale d'emprisonnement en répression de blessures involontaires par conducteur sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants. Le taux de poursuite des délits simples et aggravés d'homicide involontaire par conducteur s'élevait quant à lui à 92,5 %. En cas de condamnation, le taux de peine d'emprisonnement prononcé était de 97 % pour un quantum moyen d'emprisonnement ferme de 22 mois. En cas d'homicide involontaire par conducteur d'un véhicule terrestre à moteur sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants, l'intégralité des personnes reconnues coupables de ces faits était condamnée à une peine d'emprisonnement en 2021. Au cours de l'année 2022, 64 % des peines prononcées à l'encontre de ces auteurs étaient en outre des peines d'emprisonnement ferme, contre 53 % en 2015. Le nombre de peines de substitution prononcées, telles qu'énumérées aux articles 131-5 et suivants du code pénal, en tant que peine principale était quasi-nul (1 par année). Les juridictions judiciaires, dans les décisions ainsi rendues au cours des années passées, démontrent une conscience réelle de la gravité des drames subis sur nos routes. En outre, depuis la loi dite « Perben 2 » du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, qui a notamment inscrit comme principe directeur de la politique pénale en matière d'exécution des peines, à l'article 707 du code de procédure pénale, la nécessité d'assurer la mise à exécution des peines de manière effective et dans les meilleurs délais, plusieurs réformes ont modifié le droit des peines et les procédures d'exécution pour répondre à cet objectif. Ainsi, la loi n° 2019-222 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice du 23 mars 2019 assure l'effectivité des peines d'emprisonnement ferme lorsqu'elles sont prononcées, en prévoyant que toutes les peines d'emprisonnement de plus d'un an sont systématiquement exécutées en détention. Par ailleurs, les peines d'emprisonnement comprises entre 6 mois et 1 an ne sont pas automatiquement examinées par le juge de l'application des peines, dans la mesure où elles peuvent faire l'objet d'un mandat de dépôt immédiat ou différé. Enfin, il y a lieu de rappeler que les aménagements de peine,

lorsqu'ils sont prononcés, tels que la détention à domicile sous surveillance électronique, sont des modalités d'exécution des peines d'emprisonnement qui tendent à la réinsertion des personnes condamnées et à la prévention de la récidive, conformément aux principes généraux posés par l'article 707 du code de procédure pénale. Ces aménagements de peines garantissent également la protection des droits de la victime et de la partie civile : l'inexécution des obligations et interdictions auxquelles la personne condamnée est soumise durant le temps de l'aménagement de sa peine peut être sanctionnée par l'incarcération de l'intéressé (articles 707, 712-16-1 et D.49-64 du CPP). En 2022, 192 auteurs condamnés à une peine d'emprisonnement aménageable pour une infraction principale d'homicide involontaire par conducteur de véhicule terrestre à moteur sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants ou de blessures involontaires par conducteur de véhicule terrestre à moteur sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants ont vu leur peine mise à exécution. 7 d'entre eux ont été maintenus en détention ou placés en détention à l'audience (tableau ci-dessous). Au 1er janvier 2023, on comptait 100 personnes condamnées et détenues pour une infraction d'homicide involontaire ou de blessures involontaires commis par conducteur sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants. On en dénombrait 115 au 1er janvier 2022 et 101 au 1er janvier 2021 (source : infocentre pénitentiaire). L'arsenal législatif permet ainsi de concilier les impératifs de réinsertion nécessaire des personnes condamnées et de protection des intérêts de la société par une appréciation concrète des situations par les juridictions de jugement, amenées à prononcer des aménagements de peine ab initio, et par les juridictions de l'application des peines. Pour garantir la pleine effectivité de ces dispositions, et dans le prolongement des annonces faites par la Première ministre lors du comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023, le garde des Sceaux a diffusé aux procureurs généraux et procureurs de la République la circulaire du 20 juillet 2023 relative à la politique pénale en matière routière. Cette circulaire rappelle notamment la nécessité de procéder à un traitement prioritaire des procédures d'accidents mortels ou corporels, d'apporter des réponses pénales fermes et dissuasives en cas d'infractions révélant ce type de comportements particulièrement graves et dangereux pour nos concitoyens, mais également d'accompagner dans la durée les victimes et leurs proches ayant eu à subir de tels drames. Des réflexions sont enfin en cours pour faire évoluer le droit pénal routier, afin de mieux appréhender l'ensemble des comportements mettant gravement en danger les autres usagers de la route et plus particulièrement de consacrer, dans la loi, la notion d'homicide routier.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Philippe Tanguy](#)

**Circonscription :** Somme (4<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement National

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 10859

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** Justice

**Ministère attributaire :** Justice

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [8 août 2023](#), page 7347

**Réponse publiée au JO le :** [5 décembre 2023](#), page 10966