

Le Point

Faut-il faire entrer l'« homicide routier » dans le Code pénal ?

Le drame de Roubaix, qui a coûté la vie à trois policiers, interroge la qualification d'« homicide involontaire » appliquée sans distinction aux auteurs d'accidents mortels.

Par Nicolas Bastuck

« Mon fils a été mortellement fauché par un chauffard qui avait bu au-delà du raisonnable, après avoir consommé du cannabis. Alors, quand j'entends la justice parler d'« homicide involontaire », c'est comme si on tuait mon gamin une seconde fois... » La plupart de ceux qui ont connu pareil drame ont partagé l'incompréhension de cette mère.

Affaire Palmade, mort brutale du fils du chef étoilé Yannick Alléno, policiers tués à Roubaix... Le débat sur la qualification juridique que la justice applique aux accidents mortels, notamment quand ils sont provoqués par un conducteur en état d'ébriété ou sous l'empire de la drogue, resurgit dans l'actualité.

Quand j'entends la justice parler d'« homicide involontaire », c'est comme si on tuait mon gamin une seconde fois... » La plupart de ceux qui ont connu pareil drame ont partagé l'incompréhension de cette mère.

L'enjeu du débat

Dès lors qu'il n'y a pas eu d'« intention » de tuer, il n'est pas concevable, en droit, de faire entrer de tels faits dans le champ de l'« homicide volontaire », de poursuivre les chauffards pour « meurtre ». Pour autant, n'y a-t-il pas la place pour une qualification juridique intermédiaire, entre la mort causée par « imprudence » et celle qui a été donnée volontairement ?

Telle est la ligne défendue par ceux – le ministre de l'Intérieur, certains parlementaires, les associations de défense des victimes... – qui, aujourd'hui, réclament la création d'une nouvelle catégorie d'infraction, à mi-chemin entre l'homicide involontaire et l'homicide volontaire : « l'homicide routier ». « Il est plus grave de provoquer la mort en ayant

pris le risque de tuer par un comportement dangereux ou illicite, que par le simple fait d'une imprudence ou d'un manquement à une règle de sécurité. Un palier supplémentaire est franchi », défendent-ils.

Il y a quelques jours, Yannick Alléno et son épouse ont été reçus par le garde des Sceaux, Éric Dupond-Moretti, auprès duquel ils ont défendu cette idée, après avoir consulté plusieurs juristes (les avocats Gilles August, Basile Ader et Pierre Cornut-Gentille, le professeur des universités Didier Rebut...).

Au-delà d'un éventuel alourdissement des peines – qui peuvent aller, en l'état du droit, jusqu'à dix ans d'emprisonnement, vingt en cas de récidive légale –, les tenants de « l'homicide routier » déplorent avant tout que l'« homicide involontaire » puisse faire entrer dans la même catégorie des comportements foncièrement différents ; cette qualification ne rend pas compte de la gravité des faits commis par certains chauffards mais les déforme au contraire, observent-ils.

Les arguments des victimes

Sans aller jusqu'à soutenir qu'un chauffard alcoolisé ou cocaïnomanie souhaitait semer la mort sur sa route, ils estiment que son comportement ne saurait être assimilé à celui d'un conducteur qui aurait provoqué un accident mortel par le seul fait d'une inattention ou, par exemple, après avoir été pris d'un malaise.

Il y a quelques dizaines d'années, les mêmes sanctions étaient prononcées pour tous les accidents mortels et elles étaient très souvent clémentes. Les tribunaux distinguent aujourd'hui les situations et n'hésitent plus à infliger de lourdes peines d'emprisonnement ferme aux conducteurs ivres ou toxicomanes. Pour autant, les faits reçoivent, finalement, la même qualification d'« homicide involontaire », appliquée de la même façon au médecin qui aurait commis une erreur médicale fatale ou au chef de chantier qui n'aurait pas respecté les règles de sécurité sur un chantier où l'un de ses ouvriers se serait tué.

« Notre droit est trop simpliste ; il distingue seulement ceux qui ont voulu tuer de ceux qui ont tué sans le vouloir. Mais entre ces deux lignes, il y a toute une gamme de responsabilités, des nuances que le Code pénal ne prend pas en compte », regrettent certains juristes, proches des associations de victimes. « L'usage de drogue est, en soi, un délit, de même que la conduite en état alcoolique. Prendre le volant dans ces conditions revient à transformer son véhicule en arme potentielle.

Certes, il n'y a pas de volonté de tuer mais le risque de tuer est assumé, en toute conscience, en toute connaissance de cause », insistent-ils.

L'acte involontaire (provoquer la mort d'autrui) procède d'un acte volontaire et illicite (consommer du cannabis, boire et conduire), ce que le droit semble ne pas suffisamment prendre en compte en faisant entrer ces comportements dans un délit « non intentionnel », ajoutent-ils.

L'état du droit

Entré en vigueur en 1994, le nouveau Code pénal a créé un délit spécifique de « mise en danger de la vie d'autrui », tout en faisant de cette faute une circonstance aggravante pour le délit d'homicide involontaire, au même titre que l'ivresse, l'usage de stupéfiants, le défaut de permis de conduire ou le délit de fuite.

Spécialisé dans la défense des conducteurs et président de la commission « droit routier » du barreau de Paris, M^e Rémy Josseaume n'est pas hostile à une évolution de la loi, « dès lors qu'elle ne serait pas seulement sémantique ». « Se contenter de changer les termes offrirait un réconfort bien modeste à ceux qui ont eu à connaître de tels drames », prévient-il. « L'inconscience du conducteur résulte bien d'un acte volontaire (la prise de stupéfiants, par exemple), qui conduit à un acte involontaire (la mort causée à autrui). La qualification juridique doit-elle dépendre de l'intention, du résultat, du comportement qui a causé ce résultat ? C'est toute la question et elle est complexe », souligne cet avocat.

Les partisans de la création d'un délit d'« homicide routier » – il pourrait aussi bien s'agir d'un crime – rappellent que « l'intention homicide » n'est pas recherchée dans d'autres infractions pourtant très graves et poursuivies devant les cours d'assises ou les cours criminelles : les « violences volontaires ayant entraîné la mort sans intention de la donner », les incendies volontaires de forêts, punis de quinze ans de réclusion... « Dans ces deux cas, il n'y a pas, chez l'auteur, de volonté de tuer mais une mise en condition volontaire (un geste de violence délibérée, un acte de pyromanie...) qui fait courir à autrui le risque d'aboutir à ce résultat », insiste M^e Josseaume.

« Il manque quelque chose, un échelon intermédiaire dans notre arsenal répressif », en concluent les défenseurs des victimes. « Toutes choses égales par ailleurs, on peut rapprocher cette insuffisance de la loi de la situation rencontrée dans la dramatique affaire qui a coûté la vie à Mme Sarah Halimi.

Son assassin a été déclaré irresponsable pénalement, car le droit s'en tenait au temps de l'action, sans s'intéresser à la cause des bouffées délirantes qui avaient entraîné l'abolition de son discernement. On traitait de la même façon celui qui, en proie à un coup de folie, en était arrivé à tuer et celui qui avait créé, par un acte illicite et conscient (une consommation massive de stupéfiants), les conditions de son propre délire.

La loi sur l'irresponsabilité a évolué, et c'est heureux, alors pourquoi ne pas en faire de même avec l'homicide routier ? Car après tout, le droit est fait pour ça : distinguer dans la réalité », plaide l'un des conseils de la famille Alleno, citant en exemple d'autres législations, notamment anglo-saxonnes, « plus subtiles et précises que la nôtre ».

Le risque d'un « brouillage des frontières »

Les opposants à la création d'un « homicide routier », de leur côté, font valoir que cette nouvelle catégorie d'homicide contribuerait à « brouiller les frontières » entre l'acte volontaire et involontaire, avec le risque de semer la confusion et de dérégler l'ensemble du droit pénal. « En supprimant le qualificatif “involontaire” et en créant une nouvelle catégorie d'homicide, on élargit une notion qui pourrait, à l'avenir, être appliquée ou revendiquée dans d'autres situations », s'inquiète le sénateur Jean-Louis Fichet (PS).

« Après la conduite en état alcoolique ou sous l'empire de stupéfiants, refusera-t-on le terme “involontaire” à celui qui aurait provoqué un accident mortel alors qu'il téléphonait au volant ? Au médecin responsable de la mort d'un patient et qui aurait commis une grave erreur ? Au chef d'entreprise qui se serait abstenu d'installer des filets de sécurité sur un échafaudage ? Réclamera-t-on la perpétuité contre tous ceux qui auront tué, volontairement ou non ? » interroge un autre parlementaire.

Les adversaires de l'« homicide routier » soutiennent encore qu'il n'est « jamais bon de légiférer sous le coup de l'émotion », qu'« un fait divers, aussi dramatique soit-il, n'a pas vocation à déboucher systématiquement sur une réforme, une nouvelle loi ».

Mais les partisans de l'« homicide routier » n'en démordent pas : la création de cette infraction spécifique, surtout si elle était rangée dans la catégorie des crimes, serait « un message fort », « un coup de semonce » adressé aux chauffards en puissance. Et rendrait mieux compte de la souffrance des victimes, plus précisément ceux qui leur survivent.