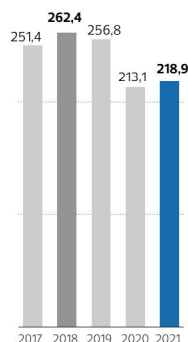


L'État va durcir le ton face aux « assassins » de la route

Le gouvernement souhaite augmenter les sanctions contre les conducteurs sous l'emprise de stupéfiants et travaille à la création d'un délit d'« homicide routier ».

La pandémie a fait baisser les condamnations

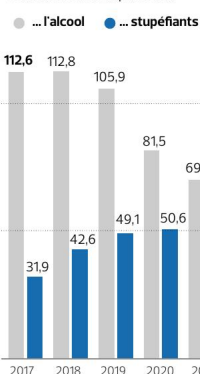
Nombre de condamnations pour les délits routiers, toutes infractions confondues, en milliers



Source: Chancellerie

Les drogues prennent le pas sur l'alcool

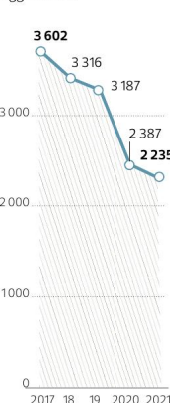
Nombre de condamnations pour les délits routiers, en milliers. Conduite sous l'emprise de...



Les délits routiers avec blessures involontaires

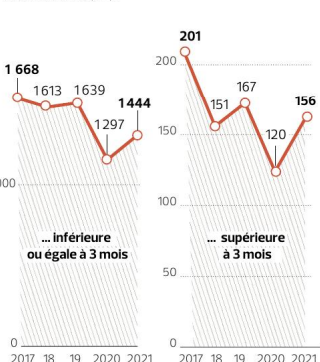
Nombre de condamnations pour délits routiers avec blessures involontaires

Sans circonstances aggravantes



Avec circonstances aggravantes avec conduite sous l'emprise de l'alcool ou stupéfiants

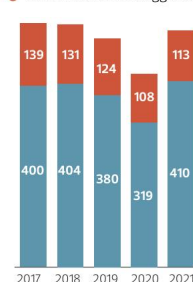
Blessures involontaires entraînant une incapacité totale de travail (ITT)...



Trois homicides sur quatre sont sans circonstances aggravantes

Nombre de condamnations pour délits routiers avec homicides involontaires

● Sans circonstances aggravantes
● Avec circonstances aggravantes



PAULE GONZALES
@paulegonzales
ET ANGÉLIQUE NEGRONI
@AngéleNegroni

JUSTICE Gérard Darmanin et Éric Dupond-Moretti l'ont voulu, et ils vont le faire. Trois mois après l'affaire Palmade, quelques jours après la mort de trois policiers à Roubaix et d'une petite fille à Trappes, dimanche et mardi derniers, l'idée d'un « homicide routier » prend corps. Il pourrait faire l'objet d'un projet de loi discuté cet automne et viserait ceux que le ministre de l'Intérieur, lors des questions au gouvernement de mercredi, n'a pas hésité à qualifier « d'assassins ». « Trop de chauffards, trop d'assassins tuent sur les routes sous l'emprise de stupéfiants et d'alcool », avait-il ajouté.

Depuis fin 2022, la chancellerie travaille « en interministériel » sur l'introduction de cette nouvelle infraction. Un chemin sinueux qui implique de toucher au fragile équilibre des principes généraux du droit, sans faire vaciller un édifice tout en nuance et subtilité. Mais à la Chancellerie, on est aujourd'hui convaincu que l'« homicide routier » trouvera sa juste place entre les infractions volontaires et involontaires. Au cœur de ce concept, l'idée que même involontaire, l'homicide est lié à une prise de risque volontaire. En l'occurrence, c'est en toute connaissance des conséquences mortelles qu'un délinquant routier boit de l'alcool ou consomme des stupéfiants avant de prendre la route. « Nous ne sommes pas loin des violences ayant entraîné la mort sans l'intention de la donner, que l'on appelait "coups mortels" avant 1994 », souligne un proche de la Chancellerie. Pas loin non plus de la réforme de l'irresponsabilité pénale qui, en 2021, avait introduit l'intentionnalité par la création d'une infraction « d'atteinte à l'intégrité de la personne résultant d'une intoxication volontaire ».

La question du durcissement des sanctions est également à l'étude. Interrogée ce dimanche par Radio J, la première ministre, Elisabeth Borne, a indiqué qu'elle réunirait un comité interministériel de la sécurité routière

au mois de juillet dans l'optique de « revenir sur les sanctions qui doivent sans doute être renforcées pour ceux qui conduisent sous l'emprise des stupéfiants ». Un sujet très sensible à la Chancellerie, réticente à l'idée de toucher à l'échelle des peines existantes. Celle du champ délictuel prévoit jusqu'à 10 ans de prison en cas d'homicide involontaire, avec les circonstances aggravantes de consommation d'alcool et de stupéfiants.

Pour nombre d'associations de victimes, parler d'« homicide routier » serait moins heurtant que la qualification actuelle d'homicide involontaire. « Comment des familles qui ont perdu des proches peuvent-elles entendre à la barre d'un tribunal qu'il s'agit d'un acte involontaire quand la personne jugée a sciemment pris de l'alcool, de la drogue puis le volant ? », interroge Anne Lavaud, la déléguée générale de la Prévention routière.

« Une seule réforme lexicale ne suffit pas »

Sur la même longueur d'onde que la Chancellerie, cette dernière estime toutefois que le quantum des peines n'a pas à être relevé. Aujourd'hui, un conducteur qui a tué et qui avait bu et pris de la drogue avant de prendre le volant s'expose à 10 ans de prison. Or, la plupart du temps, des tribunaux prononcent des condamnations bien moins importantes, de l'ordre de trois ans de prison. Si on veut plus de fermeté, il faut relever les sanctions. Mais, aujourd'hui, l'arsenal judiciaire existe et est suffisant, estime-t-elle. Un point de vue que ne partage pas M^e Rémy Josseaux, spécialiste du droit routier. Une seule réforme lexicale ne suffit pas. Certains usagers sont bien des criminels routiers et il faut dans ces cas criminaliser ces affaires et augmenter les peines encourues », dit-il.

Le cabinet du garde des Sceaux, qui a beaucoup consulté ces derniers mois, remettra forcément le sujet sur le métier. La chancellerie recevra en effet le député Les Républicains d'Antibes, Éric Pauget, qui travaille depuis plusieurs semaines à une proposition de loi sur le sujet. L'élu avait d'ailleurs

Aujourd'hui, un conducteur qui a tué et qui avait bu et pris de la drogue avant de prendre le volant s'expose à 10 ans de prison. Or, la plupart du temps, des tribunaux prononcent des condamnations bien moins importantes, de l'ordre de trois ans

ANNE LAVAUD, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE LA PRÉVENTION ROUTIÈRE

contribué au débat sur l'irresponsabilité pénale, il y a deux ans. Le texte prévoit de criminaliser l'homicide routier dès lors que le mis en cause est sous l'emprise simultanée d'au moins deux substances : l'alcool, les stupéfiants ou une substance médicamenteuse. « La prise d'alcool ou de stupéfiants seuls multiplie par trois les risques d'accident mortel, mais par 14 quand cette consommation est simultanée », rappelle-t-on dans l'entourage du député.

« Des forces de l'ordre sur les routes »

Cette criminalisation est d'emblée quand la commission des faits est en récidive et peut alors aller jusqu'à 20 ans de prison. Par ailleurs, le texte pose des conditions strictes à l'exercice de la détention provisoire, notamment celle de ne pouvoir l'aménager à domicile, sauf dérogation spécialement motivée par le juge. Il en serait de même pour les peines de prison infligées et dont les aménagements « ne sont pas applicables durant une période raisonnable équivalente aux deux premières années d'emprisonnement ou de réclusion suivant le prononcé définitif d'une condamnation ». Mais l'automatisme est interdit en France, au nom de l'individualisation des peines. Le député Éric Pauget réfléchissait donc à des moyens de contourner cette interdiction sans risquer les foudres du Conseil constitutionnel.

Le débat qui porte sur l'intitulé de l'infraction et le niveau de la sentence ne doit pas faire oublier l'étage du dessous, celui de l'édifice répressif et des contrôles. Pour la plupart des acteurs de la sécurité routière, ces derniers restent largement insuffisants dans le domaine des consommations illicites au volant. Les chiffres qui figurent dans le dernier bilan de la sécurité routière, qui remontent à 2021, parlent d'eux-mêmes. Ainsi pour les excès de vitesse, 15 millions d'infractions ont été dénombrées il y a deux ans. S'il n'est pas fait mention du nombre de contrôles réalisés, impossible à calculer en raison des différents outils (radars fixes, embarqués, automatisés, ...) et agents (police

nationale, municipale, gendarmes...) mobilisés, celui-ci est forcément considérable.

Or, pour l'alcool, le nombre de dépistages atteint tout juste la barre des 7 millions. Le nombre d'infractions relevées se répartit de la manière suivante : 104 292 délits dénombrés (quand le taux relevé est supérieur ou égal à 0,8 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré) et 34 342 contraventions dressées (taux compris entre 0,5 g/l et 0,8 g/l de sang ou 0,25 mg/l à 0,40 mg/l d'air expiré). Quant à la conduite de véhicules après usage de drogue ou refus de se soumettre au dépistage, celle-ci a donné lieu à 105 582 délits sur plus de 630 000 contrôles effectués.

Tests salivaires

Pour M^e Rémy Josseaux, ces données traduisent les orientations de la politique de sécurité routière, qui privilégie la surveillance autour de la vitesse au détriment d'autres comportements déviants et parfois plus dangereux, comme la prise de drogue et d'alcool. Pourtant, fait-il remarquer, les dépistages pour combattre les stupéfiants au volant ont été simplifiés. En 2016, les tests salivaires réalisés sur le bord des routes ont fait leur apparition et remplacé la prise de sang à l'hôpital. Cette amélioration technique a d'ailleurs permis d'augmenter le nombre de contrôles : une hausse de 39 % en 2021 par rapport à 2020. Insuffisant, pour M^e Josseaux. « Pour combattre ce fléau et celui de l'alcool, il faut engager des moyens : du matériel et des forces de l'ordre sur les routes. Et cela coûte cher », dit-il.

Au lendemain de l'affaire Pierre Palmade, le ministre de l'Intérieur, Gérard Darmanin, a indiqué qu'il avait donné des instructions pour qu'en 2023, policiers et gendarmes réalisent 1 million de contrôles pour la drogue.

Concernant l'alcool, Anne Lavaud rappelle que les éthylotests antidémarrage (EAD) qui existent depuis 2019 en France sont toujours sous-utilisés. « Pourtant, ils permettraient d'empêcher des usagers qui ont bu de prendre la route », dit-elle en rappelant que l'alcool est impliqué dans 30 % des accidents mortels. ■



SÉBASTIEN SORIANO/LE FIGARO

Lorsque l'on prend le volant après avoir consommé de l'alcool ou des drogues et que l'on tue quelqu'un, on ne peut pas parler d'acte involontaire. S'il n'y a pas volonté de tuer, il y a en amont une série d'actes volontaires qui ont mené à l'homicide

YANNICK ALLÉNO, CHEF CUISINIER, DONT LE FILS DE 24 ANS A ÉTÉ MORTELLEMENT PERCUTE PAR UN HOMME CONDUISANT SOUS L'EMPRISE DE STUPÉFIANTS, À PARIS, LE 8 MAI 2022