

Sur la route ou dans les rues des centres-villes, ce

Angélique Négroni

Alors que le nombre de tués y a considérablement chuté depuis les années 1970, les voies de circulation deviennent paradoxalement

Faudrait-il systématiquement renvoyer devant les assises les chauffards dont les comportements dangereux ont coûté la vie à des victimes? Cette question, absente il y a quelques années, est désormais récurrente dans les débats, tant la violence routière s'est aggravée en France. A l'heure où le nombre de tués a pourtant considérablement chuté sur le réseau, passant de 18 034 en 1972 à 3 167 en 2023, la route devient paradoxalement le lieu de tous les dangers, là où la transgression des interdits va jusqu'à provoquer l'irréparable. On prend ainsi le volant sous l'emprise de la drogue, comme l'humoriste Pierre Palmade, jugé le 20 novembre prochain à Melun; ou bien ivre, comme le conducteur qui a tué le fils du chef étoilé Yannick Alléno, dont le procès vient de se tenir à Paris. Ou encore on lance sa moto sur un passage piéton en faisant une roue arrière, quitte à tuer une fillette de 7 ans, comme cet été à Vallauris (Alpes-Maritimes).

Face à la folie de ces comportements, les qualifications juridiques qui s'appliquent à leurs auteurs sont devenues, pour les familles touchées par ces drames, totalement inadéquates. Comment peut-on parler « d'homicide involontaire » quand un chauffard, positif à la cocaïne et à l'alcool, qui roule à 110 km/h sur une départementale, ôte la vie? C'est ce qu'a connu la famille Guez, qui a perdu un fils de 16 ans dans les Alpes-Maritimes, en juin 2022. Elle se bat aujourd'hui pour que l'« homicide routier » supplante cette qualification. Débatte le mois prochain au Parlement, cette nouvelle infraction, si elle est votée, sera utilisée pour ces zones grises, quand on ne peut pas parler d'homicide volontaire, mais pas davantage d'homicide involontaire. « Nous nous sommes demandé s'il fallait que ce nouveau délit augmente en même temps le quantum des peines, de sept ans aujourd'hui, s'il fallait criminaliser ces affaires. On s'y est finalement refusé, car passer devant les assises, cela signifie des années d'attente pour les victimes qui, au contraire, réclament un jugement rapide », explique le député (LR) Eric Pauget, à l'origine de ce texte.

La justice, elle, dans l'actualité récente, a retenu le meurtre dans ses poursuites contre plusieurs chauffards. Comme dans cette tragédie survenue le 15 octobre dernier à Paris, qui a choqué le pays entier. Même si son avocat parle d'erreur de manœuvre, le conducteur d'un

SUV qui, dans le cadre d'une altercation, a tué Paul Varry, un cycliste, a été mis en examen pour meurtre. De même, après la mort du gendarme Eric Comyn, après un refus d'obtempérer à Mougins (Alpes-Maritimes) en août dernier, le suspect a été mis en examen pour homicide volontaire.

Dans le premier cas, la réaction politique de l'entourage de la maire de Paris a interpellé. Bannir les SUV de la capitale, s'était-il empressé de réclamer, sans s'interroger sur les possibles limites de cette cohabitation forcée entre vélos, voitures, piétons, bus et trottinettes sur la même voie publique. La politique antivivante assumée par Anne Hidalgo, qui plus est, ne saurait rien régler au problème, puisque la cible est moins l'automobile que l'auto-

« Il y a dans notre société un affaissement de l'autorité de l'État. Cela rejaille forcément derrière le volant, avec des individus qui, dans leur voiture, ont un sentiment d'invincibilité et qui multiplient alors les comportements à risque »

Eric Henry Délégué national du syndicat de police Alliance

mobiliste qui adopte de plus en plus des comportements agressifs. Pas une semaine ne passe désormais sans que des faits de violence spectaculaires ne surviennent. La route « apaisée » voulue par la Sécurité routière est devenue un grand défi pour les chauffards bravant les interdits et piétinant les règles, où le délit de fuite et le refus d'obtempérer sont un sport national. « La route est devenue un terrain de jeu servant à transgresser la loi », déplore Julien Thibault, président de l'association Victimes et Citoyens.

Les chiffres sont éloquentes. « Même si une baisse a été notée l'an passé, il y a tout de même un refus d'obtempérer toutes les 17 minutes en France et, sur les 23 100 faits recensés l'an dernier, 30 % sont dangereux, car ils mettent en danger la vie d'autrui », s'alarme Grégory Joron, le secrétaire général du syndicat d'Unité-SGP-police-FO. Pour les forces de l'ordre, dans leurs activités au quotidien, la route s'est imposée comme le premier danger. « Il y a vingt-cinq ans, la mission la plus



Après la mort du gendarme Eric Comyn à la suite d'un refus d'obtempérer, le 26 août dernier, à Mougins, le suspect a été mis en

dangereuse était l'intervention lors de différends familiaux. Maintenant, c'est de contrôler un véhicule », assure le responsable syndical. Eric Comyn l'a payé de sa vie. « 2020 avait été une année noire pour les policiers et gendarmes », rappelle Grégory Joron. Plusieurs avaient été tués par des automobilistes voulant se soustraire à un contrôle. Parmi eux, le gendarme de 25 ans, Mélanie Lemée. Le 4 juillet 2020, la jeune femme et un de ses collègues avaient installé une herse sur une départementale du Lot-et-Garonne pour intercepter un automobiliste en fuite. Roulant à plus de 130 km/h et cherchant à contourner l'obstacle, il

avait mortellement percuté le gendarme. L'enquête avait révélé un peu plus tard qu'il roulait sans permis et sous l'emprise de stupéfiants.

Quant aux délits de fuite, même si leur nombre a lui aussi reculé l'an dernier de 7,8 %, il reste à un niveau élevé inquiétant : 174 600 cas en 2023 (189 397 en 2022). À l'inverse, les roadés urbains, si dangereux pour les passants, connaissent une hausse vertigineuse de +83,6 %, soit 3 761 faits en 2023, contre 2 048 en 2022.

Brassées par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), qui vient de publier son dernier rapport sur les infractions routières, toutes ces don-

« Les sanctions tous azimuts contre l'usager de la route, avec entre autres l'arrivée des radars et du permis à points, ont fait naître une nouvelle forme de délinquance »

NF Rémy Josseaux Spécialiste du droit de l'automobile

nées rendent compte d'un saisisant relâchement sur nos routes. « Depuis 2010, les chiffres augmentent sur l'ensemble des familles de délits », écrivent les auteurs de l'étude. Une hausse de 50,2 % par rapport à 2017.

« Narcolivreurs », « runs »... À Marseille, la délinquance routière est plus meurtrière

Chloé Triomphe Marseille

Chemin du littoral, sur la 2^e-2^e voies qui relie les quartiers nord au centre-ville de Marseille, les appels de phares vont bon train entre automobilistes. Car depuis quelques minutes, plusieurs équipages de la brigade motorisée de sécurité routière départementale ont pris position sur un point stratégique pour un contrôle inopiné. Il n'y a pas de radar fixe à cet endroit et, au mois de septembre, un grave accident a coûté la vie à 3 jeunes, âgés de 20 à 25 ans, dont

la voiture en excès de vitesse a violemment percuté une remorque garée sur le bas-côté. La violence du choc a été telle que l'un des passagers a été décapité. Quelques jours plus tard, c'était au tour d'un infirmier de 28 ans de se faire mortellement renverser par un chauffard sans permis, alors qu'il allait prendre son poste à la clinique.

À Marseille, on ne parle plus seulement d'insécurité routière mais de délinquance routière. Les chiffres sont là pour en attester : en 2024, 93 morts ont été dénombrés dans les Bouches-du-Rhône, ce qui place le département en tête des plus meurtriers sur la route. Un autre phénomène est plus inquié-

tant encore, selon le préfet de police, Pierre-Édouard Colliex : « Avec 40 décès au sein même de l'agglomération marseillaise, la tendance s'est inversée par rapport à l'an dernier, avec davantage de morts en zone urbaine que sur les routes départementales. »

« Dérapage des comportements »

Face à ce constat, les autorités préfectorales et judiciaires ont dû lancer un plan « choc » : 15 radars urbains supplémentaires sont attendus en 2025, en complément des 85 en place, et, pour augmenter les rotations des véhicules disposant d'un système de radar embarqué, un contrat a été passé pour employer des chauffeurs privés. Ces derniers auront un itinéraire précis à respecter, fixé par la police, et ne sauront pas qui ils flashent, ni où ni quand, puisque le système est entièrement informatisé. Ce dispositif devrait permettre de libérer des effectifs de police pour d'autres tâches.

« Nous assumons totalement cette orientation répressive », affirment en chœur le préfet de police et le procureur de la République, Nicolas Besson, qui n'hésite plus à marteler que « la place de



Des policiers lors d'un contrôle routier dans l'agglomération marseillaise. DIPH3

ces délinquants est aux Baumettes ». Tous deux se disent inquiets de ce « dérapage des comportements en matière de sécurité routière », dont les premières victimes sont souvent les plus vulnérables, autrement dit les piétons, les vélos

et les deux roues motorisés. Des contrôleurs routiers qui ont non seulement vocation à lutter contre l'insécurité routière mais aussi contre toutes les formes de délinquance. « À Marseille, les « narcolivreurs » n'utilisent pas autant les

Europe 1

7H-9H
EUROPE 1 MATIN

Dimitri Pavlenko

Retrouvez l'édito politique à 7h53 avec Alexis Brézet et Vincent Trémollet de Villers du Figaro

champ de bataille où la violence explose

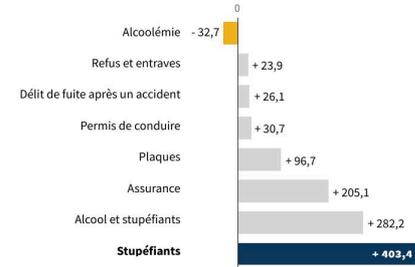
ent le lieu de tous les dangers. En treize ans, les délits routiers ont connu une hausse vertigineuse.



examen pour homicide volontaire.

Depuis 2010, une explosion des délits routiers en France

Evolution des délits routiers entre 2010 et 2023, en %



Source : Onisr

quance n'ont pourtant rien de surprenant pour les spécialistes du sujet. Selon eux, la route est un buvard qui absorbe et réfléchit tous les maux de la société. « Comment s'étonner de ces niveaux de violence sur la route quand celle-ci apparaît dans les cours de récréation avec le cyberharcèlement ? », interroge le psychologue Jean-Pascal Assailly*, spécialiste des comportements routiers. « Il y a dans notre société un affaiblissement de l'autorité de l'État. Cela rejait forcément derrière le volant, avec des individus qui, dans leur voiture, ont un sentiment d'invincibilité et qui multiplient alors les comportements à risque », décrit de son côté Éric Henry, le délégué national du syndicat de police Alliance. Dépit, il ne mâche pas ses mots : « On a laissé s'installer la chéniel dans les quartiers. Alors, ça nous pète à la figure de différentes façons, entre autres sur la route. » Pour Éric Pauget, cette dernière est « le miroir de notre société puissance 10 ».

La stigmatisation des automobilistes, « leur matraquage », serait une des causes, selon M^e Remy Josseaume, car ils sont « sans cesse verbalisés depuis plusieurs années ». L'avocat, spécialiste du droit de l'automobile, précise : « Les sanctions tous azimuts contre l'usager de la route, avec entre autres l'arrivée des radars et du permis à points, ont fait naître une nouvelle forme de délinquance. Tous ceux qui vivent dans la précarité et qui ont perdu le droit de conduire roulent quand même aujourd'hui, sans permis et sans assurance. Il y a plusieurs années, on avait mis en garde les pouvoirs publics contre les dérives qu'allait provoquer

cette pression permanente sur l'usager de la route. On ne voit aujourd'hui ; et les explosent. »

Ces dérives sur la route sont particulièrement notables dans les centres-villes. L'arrivée en masse des mobilités douces, sans réelle politique d'accompagnement, a créé un engrenage de tensions permanentes entre usagers. « Ce mariage forcé entre voitures et trottinettes, cyclistes et camionnettes, provoque des faits d'empoigne à tous les coins de rue. Comment pourrait-il en être autrement ? On demande à des usagers qui n'ont rien à voir entre eux de partager le même espace. C'est impossible et dangereux », tranche M^e Josseaume. « À Paris, où la mortalité routière reste faible en raison de la congestion du trafic, on assiste paradoxalement à une explosion de la violence en rat-

son de toutes ces mobilités qui se partagent le même territoire. Quand on manque d'espace, on se bat pour en avoir davantage et l'autre devient alors un adversaire », met lui aussi en garde Jean-Pascal Assailly.

Après le drame survenu à Paris entre ce cycliste et un SUV, le gouvernement a lancé une mission intitulée « Contre les violences, protégeons tous les usagers de la route ».

« Combien de prévenus arrivent-ils à la barre d'un tribunal avec un casier judiciaire long comme le bras, montrant une collection d'infractions routières et qui condamnait encore ? »

Jean-Yves Lamant Président de la Ligue contre la violence routière

« On attend de voir ce qu'il va en ressortir », indique, sceptique, le président de la Ligue contre la violence routière, Jean-Yves Lamant. Plus qu'une mission, il attend des moyens : « On n'a pas anticipé le développement des mobilités douces : les infrastructures n'ont pas été aménagées pour les accueillir. Tracer à la peinture une bande blanche sur la chaussée pour faire une piste cyclable, ça ne suffit pas », peste-t-il.

Dans ce contexte de violence démultipliée, la justice est également montrée du doigt. Si elle a qualifié de meurtre les deux récentes affaires médiatiques, beaucoup lui reprochent sa clémence. « La moyenne des peines prononcées pour les homicides involontaires, passibles de 7 ans en cas de circonstance aggravante, oscille entre 24 et 36 mois », fait observer Éric Pauget. Des

condamnations jugées aujourd'hui insuffisantes, mais qui correspondaient à ce qu'attendait jadis la société vis-à-vis de ces affaires. « On a longtemps porté un regard pardonnant et laxiste. Jusque dans les années 1970, être alcoolisé au volant était même une circonstance atténuante ! Et pour ces drames mortels, on parlait d'accident, ce qui banalisait les événements », rappelle Jean-Pascal Assailly.

De son côté, Éric Pauget espère que l'on parlera bientôt d'« homicide routier » et que cette nouvelle appellation aura pour conséquence d'entraîner plus de fermeté dans les prétoires. Même chose pour Jean-Yves Lamant, pour qui il est temps de ne plus édulcorer les faits, même les moins graves. « Faire une queue de poisson, ce n'est pas de l'incivilité mais une infraction. Et c'est mettre en danger la vie d'autrui », dit-il en demandant de la fermeté dès les premiers écarts. Au lieu de cela, « combien de prévenus arrivent-ils à la barre d'un tribunal avec un casier judiciaire long comme le bras, montrant une collection d'infractions routières, et qui condamnait encore ? », interroge-t-il. Selon lui, « les juges hésitent à cogner face à des prévenus qui disent qu'ils vont perdre leur travail si on leur confisque le permis. Mais le chantage au chômage, ça suffit ! »

Et comment oublier le cri de détresse d'Harmonie Comyn, lors de l'hommage rendu à son époux gendarme ? « Par son insuffisance, son laxisme et son excès de tolérance, la France a tué mon mari », avait-elle accusé. Le casier judiciaire du chauffeur qui l'a mortellement percuté porte trace de dix condamnations, dont six concernant des infractions à la circulation. ■

* Auteur du livre « Homo automobilis ou l'humanité routière », aux Editions Imago.

e que sur le réseau départemental

transports en commun qu'en région parisienne, souligne le préfet de police. On voit de plus en plus de filles qui livrent du stup à scooter, voire des mères de famille en voiture, avec enfants à l'arrière. »

« Ce sont des fous ! »

Sans basculer dans ce type de délinquance, force est de constater que, même pour les usagers ordinaires de la route, les mauvais comportements sont affaire courante et bien ancrés dans les habitudes : sur le contrôle routier, en quelques minutes, les policiers ont immobilisé deux voitures et une moto, tous les conducteurs ayant dépassé de plus de 40 km/h la vitesse autorisée. Le retrait de permis est immédiat. Trois jeunes hommes à bord d'une Clio tentent pourtant un argument sidérant : le conducteur n'ayant ni papiers, ni permis, l'un des passagers assis à l'arrière pense régler le problème en dégainant son permis. « Mais, Monsieur, ce n'est pas vous qui conduisez ? », lui rétorque le chef de la brigade. Ça ne marche pas : un permis groupé ? Ils repartiront à pied.

À l'autre bout de la ville, dans les quartiers sud, Guy Barroto, résident de Calleglongue, un petit port de pêche

connu pour ses cabanons et ses départs de sentiers de randonnée dans les canaux, mène un autre combat. Comme tous les autres habitants, il doit supporter des « runs » de voiture à la belle saison, des courses chronométrées qui ont lieu la nuit, aussi bruyantes que dangereuses. « Ils roulent comme des jockeys, ce sont des fous ! s'empore-t-il. À cause de personnes comme ça, on va finir par nous fermer la route, alors qu'il y a des habitants à l'année ici. » Plusieurs accidents ont déjà eu lieu, dont un avec une voiture qui a terminé sa course encastrée dans un cabanon. Cette année, la barrière de filtrage contre la surfréquentation touristique a limité les drames et réduit le stationnement sauvage, mais le dispositif est en vigueur uniquement durant la saison estivale.

Début 2025, une nouvelle mesure attend les délinquants routiers : des immersions obligatoires dans deux cliniques spécialisées dans la rééducation fonctionnelle. Pendant une journée, ils rencontreront des victimes et le personnel médical mais passeront aussi quelques heures dans un fauteuil roulant. Une sorte de « Vis ma vie » d'accidenté, pour tenter d'éveiller les consciences et de marquer durablement l'esprit. ■

LES CROISIÈRES LE FIGARO

DU 21 AU 27 JUIN 2025

Sur l'Elbe et la Moldau

... EMBARQUEZ POUR LA CROISIÈRE MUSICALE DU FIGARO

avec Alain Duault
Directeur artistique des croisières musicales du Figaro

Pauline CHESNAIS
piano

Fanny FIEODOROFF
violin

Angèle LEGASA
violoncelle

Jodyline GALLAWARDIN
piano

Faustine de MONÈS
chant

CROISIÈRE
À bord de l'ELBE PRINCESSÉ
7 JOURS / 6 NUITS
à partir de 2 865 €*

01 57 08 70 02
lesvoyages.fr

* Tarif indiqué par personne sur la base d'une occupation double en pont principal. Document non contractuel. Droits réservés. Crédit photo : Shutterstock.