

N° 673

---

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2017-2018

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 juillet 2018

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, renforçant la*  
**lutte contre les rodéos motorisés,**

Par Mme Jacqueline EUSTACHE-BRINIO,

Sénatrice

---

(1) Cette commission est composée de : M. Philippe Bas, *président* ; MM. François Pillet, Jean-Pierre Sueur, François-Noël Buffet, Jacques Bigot, Mmes Catherine Di Folco, Sophie Joissains, M. Arnaud de Belenet, Mme Nathalie Delattre, MM. Pierre-Yves Collombat, Alain Marc, *vice-présidents* ; M. Christophe-André Frassa, Mme Laurence Harribey, MM. Loïc Hervé, André Reichardt, *secrétaires* ; Mme Esther Benbassa, MM. François Bonhomme, Philippe Bonnecarrère, Mmes Agnès Canayer, Maryse Carrère, Josiane Costes, MM. Mathieu Darnaud, Marc-Philippe Daubresse, Mme Jacky Deromedi, MM. Yves Détraigne, Jérôme Durain, Mme Jacqueline Eustache-Brinio, MM. Jean-Luc Fichet, Pierre Frogier, Mmes Françoise Gatel, Marie-Pierre de la Gontrie, M. François Grosdidier, Mme Muriel Jourda, MM. Patrick Kanner, Éric Kerrouche, Jean-Yves Leconte, Henri Leroy, Mme Brigitte Lherbier, MM. Didier Marie, Hervé Marseille, Jean Louis Masson, Mme Marie Mercier, MM. Thani Mohamed Soilihi, Alain Richard, Vincent Segouin, Simon Sutour, Mmes Lana Tetuanui, Catherine Troendlé, M. Dany Wattebled.

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (15<sup>ème</sup> législ.) :** 940, 995 et T.A. 153

**Sénat :** 641 et 674 (2017-2018)



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS</b> .....	5
<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	7
<b>I. LES RODÉOS MOTORISÉS, UN PHÉNOMÈNE DIFFICILEMENT APPRÉHENDÉ PAR LE DROIT EXISTANT</b> .....	8
<b>A. UN FLÉAU EN HAUSSE DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES</b> .....	8
1. <i>Une nette augmentation</i> .....	8
2. <i>Un danger pour la population et un trouble à la tranquillité publique pour les riverains</i> .....	8
<b>B. LES INSUFFISANCES DU CADRE JURIDIQUE ACTUEL</b> .....	9
1. <i>Des délits qui ne permettent pas d'appréhender l'ensemble du phénomène</i> ... ..	9
a) <i>La mise en danger délibérée de la vie d'autrui : un délit difficilement caractérisable</i> .....	9
b) <i>Des délits spécifiques qui n'englobent que partiellement la participation à des rodéos motorisés ou leur organisation</i> .....	10
2. <i>... sanctionné, en conséquence, sur le fondement des contraventions traditionnelles au code de la route</i> .....	11
<b>II. LA PROPOSITION DE LOI : RENFORCER LA LUTTE CONTRE LES RODÉOS MOTORISÉS</b> .....	12
<b>A. LA CRÉATION D'UNE INFRACTION SPÉCIFIQUE AFIN DE RÉPRIMER LES COMPORTEMENTS COMPROMETTANT DÉLIBÉREMENT LA SÉCURITÉ OU LA TRANQUILLITÉ PUBLIQUE</b> .....	12
<b>B. L'INTRODUCTION D'UN DÉLIT D'ORGANISATION, D'INCITATION ET DE PROMOTION DES RODÉOS MOTORISÉS</b> .....	14
<b>C. DES PEINES COMPLÉMENTAIRES DESTINÉES À RENFORCER L'ARSENAL DE PRÉVENTION CONTRE LES RODÉOS MOTORISÉS</b> .....	14
<b>D. L'APPLICATION OUTRE-MER</b> .....	16
<b>III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : ADOPTER SANS MODIFICATION LA PROPOSITION DE LOI</b> .....	16
<b>A. DES MESURES NÉCESSAIRES ET ATTENDUES</b> .....	17
1. <i>Une sanction attendue des auteurs des rodéos motorisés afin de lutter contre le sentiment d'impunité</i> .....	17
a) <i>Un délit facilement caractérisable</i> .....	17
b) <i>Des outils et des procédures d'enquête plus efficaces</i> .....	18
c) <i>Des peines hautement dissuasives</i> .....	18
2. <i>Un renforcement bienvenu du dispositif répressif à l'encontre des personnes incitant à la participation à un rodéo</i> .....	19
3. <i>Une extension utile du dispositif en outre-mer</i> .....	20

<b>B. UN TEXTE QUI NE SUFFIRA PAS À LUI SEUL À METTRE FIN AUX RODÉOS MOTORISÉS.....</b>	<b>21</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION.....</b>	<b>23</b>
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES .....</b>	<b>33</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>35</b>
<b>TABLEAU COMPARATIF .....</b>	<b>39</b>

## LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS

Réunie le mercredi 18 juillet 2018, sous la présidence de **M. Philippe Bas, président**, la commission des lois a examiné le rapport de **Mme Jacqueline Eustache-Brinio, rapporteur**, et établi son texte sur la proposition de loi n° 641 (2017-2018) renforçant la lutte contre les rodéos motorisés, adoptée par l'Assemblée nationale le 4 juillet 2018 après engagement de la procédure accélérée.

Source d'insécurité grave pour les usagers de la route, de nuisances pour les riverains, mais aussi de danger pour ceux qui s'y livrent, les rodéos motorisés constituent un **véritable fléau de délinquance routière, en progression depuis plusieurs années**. En 2017, 8 700 rodéos ont été constatés par les forces de police, sur l'ensemble du territoire national. La gendarmerie nationale a quant à elle procédé à 6 614 interventions pour des rodéos motorisés, contre 5 335 en 2016, soit une hausse de 24 % en un an.

L'arsenal législatif actuel demeure toutefois insuffisant pour réprimer de manière efficace ces comportements dangereux, soit parce que les outils existants sont difficiles à mettre en œuvre, soit parce qu'ils sont insuffisamment dissuasifs.

Répondant à une **attente forte de la population et des élus locaux**, la proposition de loi soumise à l'examen de la commission vise à **réprimer de manière expresse** la participation aux rodéos motorisés, en créant un délit autonome et en prévoyant des **peines dissuasives et efficaces**. Dans un souci de prévenir, le plus en amont possible, l'organisation des rodéos motorisés, elle **incrimine par ailleurs le fait d'inciter directement à la participation à un rodéo, de l'organiser ou d'en faire la promotion**. Enfin, la proposition de loi prévoit plusieurs **peines complémentaires**, en particulier la **confiscation obligatoire** du véhicule utilisé dans le cadre d'un rodéo.

Si elle a salué l'initiative et reconnu l'utilité de cette proposition de loi, qui permettra de sanctionner les rodéos motorisés à la hauteur du risque qu'ils engendrent, le rapporteur a toutefois estimé que, **pour être applicable et efficace**, un tel texte devrait s'accompagner d'une **révision de la doctrine d'intervention des forces de l'ordre et d'une mise à niveau de leurs équipements**, en vue de favoriser l'interpellation des individus.

La commission des lois a donc décidé de confier à son rapporteur le **suivi de l'application de ces dispositions** au cours des prochains mois, en vue d'en évaluer l'utilité et l'efficacité.

**La commission des lois a adopté la proposition de loi sans modification.**



Mesdames, Messieurs,

Source d'insécurité et de nuisance pour les riverains, les rodéos motorisés constituent autant une problématique de sécurité publique dans certains de nos territoires qu'un enjeu de qualité de vie pour nos concitoyens.

Or, malgré les attentes fortes des élus locaux qui, depuis des années, s'investissent dans la lutte contre ce phénomène en pleine extension, force est de constater que l'arsenal législatif actuel demeure très largement insuffisant pour assurer une répression efficace. Rarement interpellés, les individus participant aux rodéos motorisés ne sont en outre sanctionnés que par des contraventions qui se révèlent, dans la pratique, peu dissuasives.

Nul ne peut se satisfaire, aujourd'hui, de cette impunité à l'égard d'individus qui mettent quotidiennement en péril la vie de nos concitoyens.

Après plusieurs tentatives législatives restées à ce jour infructueuses, la proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés, déposée le 14 mai 2018 par notre collègue député Richard Ferrand et les membres du groupe La République en Marche et apparentés, puis adoptée par l'Assemblée nationale le 4 juillet 2018, vise à apporter une réponse ferme à ces pratiques dangereuses, en réprimant de façon expresse la participation aux rodéos motorisés comme leur organisation et en prévoyant des sanctions appropriées.

Symbole du large consensus sur la nécessité de durcir la répression de ce phénomène, une proposition de loi a été déposée, dans des termes quasiment identiques, par notre collègue Vincent Delahaye et plusieurs sénateurs le 22 mai dernier sur le Bureau du Sénat.

C'est ce même souci de doter les forces de l'ordre des outils nécessaires à la conduite d'une politique efficace de lutte contre les rodéos motorisés qui a guidé votre commission dans l'examen des dispositions de cette proposition de loi.

## I. LES RODÉOS MOTORISÉS, UN PHÉNOMÈNE DIFFICILEMENT APPRÉHENDÉ PAR LE DROIT EXISTANT

### A. UN FLÉAU EN HAUSSE DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES

#### 1. Une nette augmentation

Véritable fléau pour la population, les rodéos motorisés, qui consistent à effectuer des démonstrations, des courses ou des figures sur la voie publique à l'aide de véhicules, en particulier des motos, des mini-motos et des quads, connaissent, depuis quelques années, une nette progression sur notre territoire.

Initialement pratiqué au sein de certaines zones urbaines, en particulier dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, le phénomène tend à s'étendre aux périphéries des villes et, bien que dans une moindre mesure, en zone rurale.

Selon les données communiquées à votre rapporteur par le ministère de l'intérieur, **8 700 rodéos<sup>1</sup>** ont été constatés par les forces de police au cours de l'année 2017 sur le territoire national.

La gendarmerie nationale a, quant à elle, procédé à **6 614 interventions pour des rodéos motorisés en 2017, contre 5 335 en 2016**, ce qui représente une **augmentation de près de 24 % en un an**. Cette tendance tend à se poursuivre en 2018, avec une hausse constatée de près de 20 % par rapport à la même période l'année passée.

Si aucune donnée statistique précise n'existe en la matière, faute d'infraction spécifique, il a été indiqué à votre rapporteur que les rodéos étaient en majorité **pratiqués de nuit ou au cours des week-ends** et impliquaient, dans un nombre significatif de cas, des **personnes mineures**.

#### 2. Un danger pour la population et un trouble à la tranquillité publique pour les riverains

Outre une **nuisance sonore importante** pour les riverains, les rodéos constituent **une des formes les plus dangereuses et les plus nuisibles de la délinquance routière**. S'exonérant des règles du code de la route – limitation de vitesse, port de casque, circulation avec un véhicule homologué, etc. – les participants aux rodéos motorisés mettent en péril la sécurité des usagers de la route autant que leur propre sécurité. Plusieurs faits divers récents ont malheureusement mis la lumière sur les conséquences dramatiques de cette

---

<sup>1</sup> Ce nombre correspond uniquement aux rodéos constatés en zone police.



---

pratique, comme le décès, en août 2017, d'un adolescent de 13 ans à Coignières, dans les Yvelines, au volant d'une moto-cross.

Malgré une attente forte de la population et des élus locaux pour réprimer ces comportements, **l'intervention des forces de l'ordre et l'interpellation des participants aux rodéos motorisés demeurent, dans la pratique, complexes** dans la mesure où ces derniers n'obtempèrent que rarement, mettant en péril, dans leur fuite, la sécurité des agents eux-mêmes. Selon les indications fournies à votre rapporteur au cours de ses auditions, les forces de l'ordre auraient d'ailleurs pour consigne de ne pas poursuivre les auteurs de rodéos en fuite afin de garantir leur sécurité comme celle des contrevenants.

## **B. LES INSUFFISANCES DU CADRE JURIDIQUE ACTUEL**

Si les forces de l'ordre ne sont pas totalement dépourvues de moyens face au phénomène des rodéos motorisés, l'arsenal législatif actuel apparaît **insuffisamment dissuasif et peu adapté pour réprimer efficacement ces comportements dangereux.**

### **1. Des délits qui ne permettent pas d'appréhender l'ensemble du phénomène...**

#### *a) La mise en danger délibérée de la vie d'autrui : un délit difficilement caractérisable*

En droit, les comportements les plus dangereux résultant de la pratique de rodéos motorisés sont susceptibles d'entrer dans le champ de l'incrimination de **mise en danger de la vie d'autrui**, prévue par l'article 223-1 du code pénal, qui sanctionne d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende la violation délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, lorsque cette violation crée un risque d'exposer une personne à un danger de mort ou de blessures. L'existence d'un dommage n'est pas exigée, le délit étant constitué du seul fait de l'exposition à un risque.

Selon les informations communiquées à votre rapporteur, **le délit de mise en danger de la vie d'autrui se révèle toutefois, dans la pratique, difficile à caractériser dans le cas des rodéos motorisés.**

Au-delà du constat de la violation délibérée d'une obligation de prudence ou de sécurité qui, en matière de sécurité routière, constitue généralement à elle seule une contravention au code de la route (excès de vitesse, dépassement de ligne blanche, non-respect d'un panneau stop ou d'un feu de signalisation, etc.), il doit être établi que cette violation était de nature à exposer autrui à **un risque direct et immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité**

**permanente**, au regard des circonstances dans lesquelles se sont déroulés les faits<sup>1</sup>. Si la jurisprudence n'exige pas qu'une ou plusieurs personnes identifiées aient été effectivement exposées à un risque, il n'en demeure pas moins que les circonstances de commission des faits doivent permettre de **constater objectivement l'existence d'un risque qualifié**, et non d'une simple possibilité ou probabilité de survenance d'un dommage<sup>2</sup>.

En matière de sécurité routière, la jurisprudence a donné une **interprétation particulièrement restrictive** de la mise en danger délibérée de la vie d'autrui en exigeant, afin de caractériser la présence d'un risque immédiat, que soit démontrée l'existence non seulement de circonstances objectives (présence de piétons sur la voie publique, circulation dense, conditions météorologiques mauvaises, *etc.*), mais également d'un comportement particulier du conducteur.

Il résulte de ces éléments que l'incrimination prévue par l'article 223-1 du code pénal, si elle peut être retenue dans certains cas, ne permet pas de sanctionner systématiquement les individus participant à des rodéos motorisés. Il est par exemple peu probable qu'un juge reconnaîtrait l'existence d'un risque qualifié pour autrui pour des « *runs* » organisés de nuit, sur un parking, alors qu'aucune personne ni aucun piéton ne circulait sur la voie publique.

*b) Des délits spécifiques qui n'englobent que partiellement la participation à des rodéos motorisés ou leur organisation*

D'autres délits peuvent être retenus dans le cadre des rodéos motorisés. Bien qu'utiles, ils ne couvrent toutefois que des comportements spécifiques et apparaissent, de même que le délit de mise en danger de la vie d'autrui, **insuffisants pour sanctionner tous les cas de rodéos motorisés**.

Ainsi, le délit prévu par l'article L. 412-1 du code de la route punit de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende « *le fait, en vue d'entraver ou de gêner la circulation, de placer ou de tenter de placer, sur une voie ouverte à la circulation publique, un objet faisant obstacle au passage des véhicules ou d'employer, ou de tenter d'employer un moyen quelconque pour y mettre obstacle* ». Cette incrimination permet de couvrir les comportements liés à certains rodéos tendant à bloquer la circulation sur une route ou sur une autoroute, mais ne peut être appliquée à l'ensemble des formes de rodéos constatées.

De même, l'article L. 411-7 du code de la route, qui punit de six mois d'emprisonnement et de 18 000 euros d'amende le **fait d'organiser une course de véhicules sans avoir obtenu l'autorisation nécessaire**, permet de sanctionner les organisateurs de rodéos motorisés, mais non les participants.

---

<sup>1</sup> Cour de cassation, chambre criminelle, 16 février 1999.

<sup>2</sup> Cour d'appel de Douai, 26 octobre 1994.

Enfin, peut également être retenu le **refus d'obtempérer**, puni, en vertu de l'article L. 233-1 du code de la route, d'un an d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende, mais uniquement lorsque les circonstances de l'interpellation le justifient.

## **2. ... sanctionné, en conséquence, sur le fondement des contraventions traditionnelles au code de la route**

En raison des difficultés rencontrées par les forces de l'ordre pour caractériser la mise en danger de la vie d'autrui, les participants à des rodéos urbains sont le **plus généralement sanctionnés**, lorsqu'ils sont interpellés, **pour la violation de règles de sécurité et de prudence fixées par le code de la route**.

Selon les informations communiquées à votre rapporteur par les forces de police et de gendarmerie, sont le plus souvent relevées à l'encontre des auteurs des rodéos motorisés :

- **l'absence de port de casque homologué** (article R. 431-1 du code de la route) ;
- **les infractions liées à la vente ou à la mise en circulation sur les voies ouvertes à la circulation publique de véhicules non soumis à réception** (article L. 321-1-1 du code de la route) ;
- **l'utilisation d'un véhicule à un régime moteur excessif** (article L. 318-3 du code de la route) ;
- **la circulation à vitesse excessive** (article R. 413-14 du code de la route).

### **Le cas des véhicules non-réceptionnés**

Une part importante des véhicules utilisés dans le cadre des rodéos urbanisés - notamment les mini-motos, les motos de cross et les quads - sont des véhicules dits non soumis à réception, c'est-à-dire qui ne peuvent être immatriculés parce qu'ils ne remplissent pas les conditions tenant aux équipements de sécurité et au bridage de la puissance ou de la vitesse pour être autorisés à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique.

Ces véhicules, qui doivent, en application de l'article L. 321-1-2 du code de la route, être déclarés à la préfecture, ne peuvent être utilisés que sur des terrains privés ou sur des voies appartenant au domaine public spécialement désignées par arrêté.

Plusieurs infractions liées à ces véhicules non-réceptionnés sont applicables au cas des rodéos motorisés (article L. 321-1-1 du code de la route) :

- la mise en circulation sur la voie publique d'un véhicule terrestre à moteur non soumis à réception, punie d'une contravention de la cinquième classe ;
- la facilitation de ces faits, punie de la même peine. Cette incrimination permet notamment de sanctionner le propriétaire d'un véhicule utilisé par un tiers dans le cadre d'un rodéo motorisé ;
- la vente, la cession, la location ou la mise à disposition de ces véhicules, punie des mêmes peines.

Ces infractions sont sanctionnées par des contraventions de la quatrième (750 euros maximum) ou de la cinquième classe (1 500 euros maximum, 3 000 euros en cas de récidive), des peines qui se révèlent, dans la pratique, **peu dissuasives à l'égard des participants aux rodéos motorisés.**

L'ensemble des personnes entendues par votre rapporteur au cours de ses travaux préparatoires s'accordent pour constater qu'il résulte de l'insuffisance du cadre juridique actuel un **sentiment d'impunité prégnant** au sein de la population qui subit, quotidiennement, le climat d'insécurité et les nuisances engendrés par ces comportements.

## **II. LA PROPOSITION DE LOI : RENFORCER LA LUTTE CONTRE LES RODÉOS MOTORISÉS**

Déposée à l'Assemblée nationale le 14 mai 2018 par M. Richard Ferrand et les membres du groupe La République en Marche et apparentés, et adoptée le 4 juillet dernier après engagement de la procédure accélérée, la proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés vise à introduire des incriminations spécifiques dans le code de la route afin de faciliter la sanction des personnes participant à un rodéo motorisé ou en assurant l'organisation ou la promotion.

Une proposition de loi comprenant les mêmes dispositions<sup>1</sup> a été déposée au Sénat le 22 mai 2018 par notre collègue Vincent Delahaye et plusieurs sénateurs.

Initialement composée d'un article unique, la proposition de loi a été complétée, en séance publique à l'Assemblée nationale, à l'initiative du rapporteur de la commission des lois, par un article additionnel relatif à l'application outre-mer des dispositions de la proposition de loi.

### **A. LA CRÉATION D'UNE INFRACTION SPÉCIFIQUE AFIN DE RÉPRIMER LES COMPORTEMENTS COMPROMETTANT DÉLIBÉRÉMENT LA SÉCURITÉ OU LA TRANQUILLITÉ PUBLIQUE**

L'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi tend en premier lieu à **créer une infraction spécifique de manière à faciliter la répression des rodéos motorisés.** Il introduit, à cette fin, un chapitre additionnel au sein du code de la route, relatif aux « *comportements compromettant délibérément la sécurité ou la tranquillité des usagers de la route* ».

---

<sup>1</sup> La proposition de loi déposée par M. Vincent Delahaye reprend, dans son article 1<sup>er</sup>, en termes identiques, l'article unique de la proposition de loi déposée à l'Assemblée nationale par M. Ferrand. Elle comprend également un second article, non repris dans la proposition de loi transmise au Sénat, visant à sanctionner plus sévèrement, par une contravention de 4<sup>ème</sup> classe, l'usage sur la voie publique d'équipements et de dispositifs de véhicules non homologués, actuellement puni d'une amende de la 1<sup>ère</sup> classe.

---

En vertu du nouvel article L. 226-1 du code de la route, « *le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du présent code dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique* » serait puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

Ce nouveau délit, qui vise spécifiquement la participation d'individus à un rodéo motorisé, ne serait constitué qu'en cas de réalisation de **deux conditions cumulatives**.

En premier lieu, devrait être constatée la **pratique de manœuvres répétées et intentionnelles constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence** prévues par le code de la route.

En second lieu, la violation d'obligations particulières de prudence ou de sécurité **devrait être de nature à compromettre la sécurité des usagers de la route ou à troubler la tranquillité publique**.

De même que pour le délit de mise en danger délibérée de la vie d'autrui, le simple fait de violer une obligation de sécurité ou de prudence, y compris de manière intentionnelle et répétée, ne serait donc pas suffisant à caractériser le délit. Les circonstances dans lesquelles serait réalisée cette violation devraient soit permettre de caractériser l'existence d'un risque de sécurité pour les usagers de la route, soit constituer un trouble à la tranquillité publique.

La proposition de loi prévoit par ailleurs **plusieurs circonstances aggravantes** permettant de porter les peines :

- à deux ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende lorsque le fait de participer à un rodéo motorisé, dans les conditions prévues par le nouvel article L. 226-1 du code de la route, est **commis en réunion** ;

- à trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende lorsque le fait de participer à un rodéo motorisé est commis **sous l'emprise de l'état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants**.

À l'initiative de son rapporteur, l'Assemblée nationale a ajouté, en séance publique, une circonstance aggravante supplémentaire afin de punir de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende le fait de participer à un rodéo motorisé **sans détenir de permis de conduire** ou lorsque son permis a été annulé, invalidé, suspendu ou retenu.

L'article prévoit enfin de porter les peines à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende en cas de cumul d'au moins deux circonstances aggravantes, hors commission des faits en réunion.

### ***B. L'INTRODUCTION D'UN DÉLIT D'ORGANISATION, D'INCITATION ET DE PROMOTION DES RODÉOS MOTORISÉS***

La proposition de loi vise également à **mieux réprimer l'organisation et la promotion des rodéos motorisés, ainsi que l'incitation directe à y participer.**

Son article 1<sup>er</sup> introduit, à cette fin, un article L. 236-2 dans le code de la route, dont la rédaction a été clarifiée par la commission des lois de l'Assemblée nationale, qui vise à punir de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende :

- le fait d'**inciter directement** une personne à participer à un rodéo motorisé, dans les conditions définies par l'article L. 226-1 du code de la route ;

- le fait d'**organiser un rassemblement** destiné à la pratique d'un rodéo motorisé ;

- le fait de **faire la promotion**, par tout moyen, d'un rodéo motorisé. Distincte de l'incitation, qui implique une provocation directe à commettre un fait, la promotion désigne le fait de **faire apparaître un comportement ou une pratique sous un jour favorable**. Il s'agit, dans l'esprit des auteurs de la proposition de loi, de viser la provocation indirecte à commettre un fait, par exemple par la publication sur les réseaux sociaux d'images en faisant la promotion.

### ***C. DES PEINES COMPLÉMENTAIRES DESTINÉES À RENFORCER L'ARSENAL DE PRÉVENTION CONTRE LES RODÉOS MOTORISÉS***

L'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi prévoit enfin des **peines complémentaires** susceptibles d'être prononcées à l'encontre de toute personne qui serait coupable soit du délit de participation à un rodéo motorisé, prévu par l'article L. 236-1 du code de la route, soit du délit d'incitation, d'organisation ou de promotion d'un rodéo motorisé, prévu par l'article L. 236-2 du même code.

Introduites au sein d'un nouvel article L. 236-3 dans le code de la route, ces peines complémentaires, au nombre de sept, sont d'ores et déjà prévues dans le cadre d'autres délits du code de la route. Les personnes condamnées en application de l'article L. 236-1 ou L. 236-2 du code de la route encourraient ainsi :

- la **confiscation obligatoire du véhicule ayant servi à commettre l'infraction**. Si le juge peut y déroger par une décision motivée, le fait de conférer dans la loi un caractère obligatoire à la peine complémentaire de confiscation oblige le juge à se prononcer, ce qui n'est pas le cas lorsque la confiscation est simplement facultative, les juridictions oubliant alors régulièrement de statuer en la matière ;

- la **suspension du permis de conduire** pour une durée de trois ans maximum;
- l'**annulation du permis de conduire** avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant une durée maximale de trois ans ;
- une peine de **travail d'intérêt général** ;
- une peine de **jours-amende** ;
- l'**interdiction de conduire certains véhicules**, y compris ceux ne nécessitant pas de permis de conduire, pour une durée maximale de cinq ans ;
- l'obligation d'accomplir, à ses frais, un **stage de sensibilisation à la sécurité routière**.

Le nouvel article L. 236-3 du code de la route prévoit également que les forces de l'ordre pourraient procéder à l'**immobilisation du véhicule**, dans les conditions de droit commun prévues par les articles L. 325-1 à L. 325-3 du code de la route.

#### L'immobilisation des véhicules

Les articles L. 325-1 à L. 325-3<sup>1</sup> du code de la route prévoient les conditions d'immobilisation administrative ou de mise en fourrière des véhicules.

En application de ces dispositions, tout véhicule peut faire l'objet d'une immobilisation ou d'une mise en fourrière :

- à la demande et sous l'autorité du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, lorsque la circulation ou le stationnement du véhicule est en infraction et compromet la sécurité des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normales des voies ouvertes à la circulation publique, ou lorsque le véhicule se situe sur les voies ouvertes à la circulation publique et est privé des éléments indispensables à son utilisation normale et est insusceptible de réparation immédiate (article L. 325-1) ;

- en cas de constatation d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe pour lesquels une **peine de confiscation du véhicule** est encourue, par l'officier ou l'agent de police judiciaire, après autorisation du procureur de la République. Lorsque la peine de confiscation est ordonnée par la juridiction, le véhicule est remis au domaine public pour être détruit ou aliéné (article L. 325-1-1) ;

- à titre provisoire, par le représentant de l'État dans le département, lorsqu'a été constatée une infraction pour laquelle **une peine de confiscation obligatoire du véhicule** est encourue ou d'une infraction de dépassement de 50 km/h de la vitesse maximale autorisée. Le procureur de la République en est alors immédiatement informé. Si celui-ci n'autorise pas l'immobilisation ou la mise en fourrière, le véhicule doit être remis à son propriétaire (article L. 325-1-2).

---

<sup>1</sup> L'article L. 325-3 du code de la route prévoit un décret en Conseil d'État pour déterminer les conditions d'application des articles précédents.

#### **D. L'APPLICATION OUTRE-MER**

Par l'adoption d'un amendement du rapporteur de la commission des lois, l'Assemblée nationale a, en séance publique, complété la proposition de loi d'un article additionnel.

Le I de l'article 2 du texte transmis au Sénat vise à **prévoir l'application de la proposition de loi en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna**, collectivités ultramarines sur le territoire desquelles une mention expresse d'application est nécessaire<sup>1</sup>.

Il procède, à cet effet, aux coordinations nécessaires au sein des dispositions relatives à l'application outre-mer du code de la route, en précisant qu'il sera tenu compte non pas des dispositions de code de la route national, mais des dispositions applicables localement en matière de circulation routière.

Le II de l'article 2 procède à **l'homologation de plusieurs peines d'emprisonnement prévues par la réglementation de la Polynésie française**, dont l'entrée en vigueur est conditionnée, en application de l'article 21 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française, à l'adoption d'une loi d'homologation. Ces peines concernent des infractions à la réglementation routière, à la réglementation relative aux transports de matières dangereuses ainsi qu'à la réglementation relative aux transports de personnes (voir annexe).

### **III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : ADOPTER SANS MODIFICATION LA PROPOSITION DE LOI**

Consciente de la nécessité de doter les forces de l'ordre des outils nécessaires pour prévenir et lutter efficacement contre les rodéos motorisés, votre commission a approuvé sans modification les dispositions de la proposition de loi, tout en insistant sur le besoin d'accompagner cette évolution législative d'une révision des modalités d'intervention des forces sur le terrain.

---

<sup>1</sup> Loi n° 61-814 du 29 juillet 1961 pour les îles Wallis et Futuna, loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 pour la Polynésie française, loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 pour la Nouvelle-Calédonie, loi n° 55-1052 du 6 août 1955 portant statut des Terres australes et antarctiques françaises et de l'île de Clipperton.



---

## A. DES MESURES NÉCESSAIRES ET ATTENDUES

### 1. Une sanction attendue des auteurs des rodéos motorisés afin de lutter contre le sentiment d'impunité

Répondant à une exigence d'ordre public et à une attente forte de la population et des élus locaux, la création d'un délit autonome de participation à un rodéo motorisé est apparue opportune à votre commission pour **réprimer de façon expresse ces comportements tout en prévoyant des sanctions appropriées et efficaces.**

#### a) Un délit facilement caractérisable

Plus facilement caractérisable que le délit de mise en danger de la vie d'autrui, le délit prévu par le nouvel article L. 236-1 du code de la route **étend de manière significative le champ de la répression** par rapport à l'état actuel du droit, à deux niveaux :

- d'une part, la qualification d'un risque pour la sécurité de la route serait plus aisée que l'appréciation d'un danger immédiat pour autrui, qui nécessite, comme indiqué précédemment, de fournir des éléments objectifs et circonstanciés sur le comportement du contrevenant ainsi que sur l'environnement au moment de la commission de l'infraction ;

- d'autre part, pourrait également être sanctionnée la participation à un rodéo du seul fait du trouble à la tranquillité publique qu'il induit, y compris lorsqu'il ne crée pas de risque pour la sécurité des usagers.

Votre rapporteur observe qu'en posant une exigence de répétition ainsi qu'un élément intentionnel, la rédaction proposée, bien qu'elle vise à englober largement l'ensemble des comportements des individus participant à un rodéo motorisé, exclut les comportements constituant une violation ponctuelle d'une obligation de prudence ou de sécurité et évite ainsi l'écueil qui aurait consisté à sanctionner trop sévèrement des comportements certes inadaptés, mais non rattachables à un rodéo, comme l'usage répété d'un klaxon par exemple.

Interrogés par votre rapporteur sur les difficultés que pourraient éprouver les forces de l'ordre à établir, dans la pratique, que l'infraction est bien constituée, les services du ministère de l'intérieur et de la chancellerie ont précisé que la caractérisation du risque pour la sécurité des usagers ou du trouble à la tranquillité publique ne nécessiterait pas de recueillir des témoignages de riverains et pourrait se fonder sur le simple constat de l'agent, voire sur l'exploitation, *a posteriori*, d'images de vidéoprotection.

Au demeurant, il a été indiqué à votre rapporteur que la caractérisation du trouble à la tranquillité publique, notion déjà connue en

---

droit<sup>1</sup>, était relativement aisée et ne nécessiterait pas de recourir à un sonomètre, ce qui aurait pu nuire à l'applicabilité des dispositions proposées.

L'introduction d'un délit autonome aurait enfin le mérite d'**homogénéiser la politique pénale** à l'encontre du phénomène des rodéos motorisés sur l'ensemble du territoire national. L'absence de cadre juridique spécifique pour appréhender les rodéos motorisés conduit en effet à sanctionner leurs auteurs sur des bases différentes et de manière plus ou moins sévère selon les territoires, ce qui nuit fortement à la clarté du discours public à l'égard de ces comportements dangereux.

*b) Des outils et des procédures d'enquête plus efficaces*

Contrairement au champ contraventionnel, qui a été jusqu'à présent privilégié pour sanctionner les participants aux rodéos, la matière correctionnelle offre aux forces de l'ordre **une palette d'outils beaucoup plus large**, qu'il s'agisse de la possibilité de placer les individus en garde à vue<sup>2</sup> ou de procéder à des réquisitions judiciaires des images enregistrées par des systèmes privés de vidéoprotection.

Les auteurs interpellés seraient également susceptibles d'être jugés en comparution immédiate, procédure uniquement applicable en matière correctionnelle<sup>3</sup>.

Outre le fait de faciliter la poursuite des auteurs de l'infraction, la possibilité de recourir à ces outils et procédures devrait, de l'avis de votre rapporteur, avoir un **effet dissuasif plus important** et permettre de lutter contre le sentiment d'impunité actuellement diffus au sein de la population.

*c) Des peines hautement dissuasives*

Le choix des auteurs de la proposition de loi de prévoir des **quantums de peines relativement élevés**<sup>4</sup> répond à deux objectifs essentiels, auxquels votre rapporteur a pleinement adhéré : d'une part, réprimer les rodéos à la hauteur des risques et des nuisances qu'ils engendrent pour la population ; d'autre part, exercer un effet dissuasif majeur afin de prévenir l'organisation de rodéos motorisés.

---

<sup>1</sup> Le trouble à l'ordre public est par exemple visé par l'article R. 623-2 du code pénal réprimant les bruits et tapages injurieux ou nocturnes, par l'article R. 1337-7 du code de la santé publique relatif à la tranquillité du voisinage ou encore par l'article R. 318-3 du code de la route relatif à l'émission de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains.

<sup>2</sup> En application de l'article 62-2 du code de procédure pénale, une mesure de garde à vue ne peut être décidée qu'à l'égard d'une personne à l'encontre de laquelle il existe une ou plusieurs raisons de penser qu'elle a commis ou tenté de commettre un crime ou un délit puni d'une peine d'emprisonnement.

<sup>3</sup> Article 393 du code de procédure pénale.

<sup>4</sup> Les individus poursuivis sur le fondement du délit de participation à un rodéo motorisé encourront également les contraventions correspondant aux violations d'obligations de prudence et de sécurité prévues par le code de la route qu'ils auront commises. Il s'agira alors d'un concours d'infractions, qui pourra donner lieu à des poursuites distinctes, mais sera soumis, en application de l'article 132-2 du code pénal, au principe de non-cumul des peines.

---

L'ajout par l'Assemblée nationale d'une circonstance aggravante permettant de sanctionner plus durement des individus participant à un rodéo alors qu'ils ne disposent pas d'un permis de conduire, situation régulièrement rencontrée par les forces de l'ordre, complète utilement le dispositif du texte initialement déposé et ne peut être, à cet égard, que salué.

**L'un des intérêts majeurs de la proposition de loi réside par ailleurs dans les peines complémentaires encourues**, qui constituent à elles seules de véritables leviers de prévention contre les rodéos motorisés. La peine complémentaire de confiscation obligatoire du véhicule apparaît, à cet égard, particulièrement utile, dans la mesure où elle contribuera, en privant les individus condamnés de l'instrument ayant servi à commettre l'infraction, à lutter contre la récidive. Conformément à l'article L. 325-1-1 du code de la route, **les véhicules définitivement confisqués pourront faire l'objet d'une destruction ou être aliénés.**

## **2. Un renforcement bienvenu du dispositif répressif à l'encontre des personnes incitant à la participation à un rodéo**

Prévue par le nouvel article L. 236-2 du code de la route, l'incrimination des comportements qui, en amont, contribuent directement ou indirectement à l'organisation des rodéos motorisés, apparaît d'autant plus utile que l'identification et l'interpellation des individus participant à des rodéos peuvent se révéler complexes.

Si le droit existant permet d'ores et déjà de sanctionner les actes de complicité ainsi que le fait de provoquer à la commission d'un crime ou d'un délit ou d'en faire la promotion, **la création d'un délit autonome** apparaît, en l'espèce, nécessaire pour couvrir, comme le souhaitent les auteurs de la proposition de loi, les comportements d'individus incitant à la participation à un rodéo ou en faisant la promotion, **y compris lorsque l'incitation ou la promotion n'a pas été suivie d'effet.**

Il peut, à cet égard, être relevé que le législateur a d'ores et déjà procédé à la création de délits autonomes de provocation ou de promotion de crimes ou de délits : en vertu de l'article L. 3421-4 du code de la santé publique sont par exemple réprimés la provocation à l'usage de cannabis et le fait de le présenter sous un jour favorable, y compris lorsqu'ils n'ont pas été suivis d'effet.

### **La sanction de la provocation ou de la promotion des crimes et délits**

En l'état du droit, la provocation ou la promotion de faits constituant des crimes ou délits sont sanctionnées pénalement, mais dans des conditions très spécifiques, qui ne paraissent pas pleinement applicables s'agissant des rodéos motorisés.

Ainsi, l'incrimination de la complicité à un crime ou à un délit, prévue par l'article 121-7 du code pénal, ne s'applique que lorsque le délit ou le crime a été effectivement commis.

De même, l'article 23 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse punit comme complices les personnes provoquant directement à la commission d'un crime ou d'un délit, lorsque la provocation a été suivie d'effets ou pour certains crimes ou délits d'un certain niveau de gravité.

Votre rapporteur note que la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale vise, à juste titre, la promotion des rodéos motorisés **quel que soit le moyen employé**, précision qui permet d'inclure l'ensemble des moyens de communication et ainsi de couvrir la promotion des rodéos effectuée *via* les réseaux sociaux. Bien que le texte ne le précise pas, l'incitation directe à la commission d'un délit engloberait également toutes les formes de provocation, quel que soit le moyen employé.

Votre commission a enfin pris acte du souhait des auteurs de la proposition de loi de prévoir à l'encontre des individus incitant à participer à des rodéos, les promouvant ou les organisant, des **peines lourdes, s'élevant au double des peines qui sanctionnent le fait de participer à un rodéo**. Elle n'a toutefois pas souhaité revenir sur le texte adopté par l'Assemblée nationale, estimant nécessaire de réprimer sévèrement ces comportements qui contribuent à alimenter le phénomène des rodéos.

### **3. Une extension utile du dispositif en outre-mer**

Selon les informations communiquées par les services de police à votre rapporteur, les collectivités d'outre-mer sont particulièrement touchées par le phénomène des rodéos motorisés. L'extension de l'application des dispositions de la proposition de loi à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française et à Wallis-et-Futuna, ajoutée par l'Assemblée nationale, apparaît dès lors souhaitable.

Votre commission a également approuvé l'homologation des peines prévues par la réglementation de la Polynésie française, qui n'excèdent pas les peines maximum prévues par les lois nationales pour les infractions de même nature (voir tableau annexé) et respectent donc les critères fixées par les lois statutaires.

---

## **B. UN TEXTE QUI NE SUFFIRA PAS À LUI SEUL À METTRE FIN AUX RODÉOS MOTORISÉS**

Si elle a approuvé à une très large majorité les dispositions de la proposition de loi, votre commission a toutefois observé que le **renforcement de l'arsenal législatif ne serait pas, à lui seul, suffisant pour éradiquer le problème des rodéos motorisés.**

Comme indiqué précédemment, les difficultés rencontrées pour poursuivre les individus participant à des rodéos motorisés résultent en effet non seulement de l'insuffisance des outils juridiques actuels, mais également de la difficulté, voire de l'impossibilité pour les forces de l'ordre de procéder à leur interpellation.

Compte tenu des risques pour la sécurité des tiers, des agents comme des auteurs de l'infraction, policiers et gendarmes ont pour **consigne officielle de ne poursuivre des véhicules en fuite qu'en cas de situation grave**, soit :

- lorsque l'individu en fuite est armé et a l'intention d'attenter à la vie d'un tiers ;
- lorsqu'il s'agit de l'auteur d'un crime de sang ;
- lorsqu'il s'agit de l'auteur d'un crime ou d'un délit aggravé entraînant un préjudice corporel<sup>1</sup>.

Sans remettre en cause cette exigence légitime de sécurité, votre rapporteur estime toutefois nécessaire qu'**une réflexion soit engagée** par le ministère de l'intérieur, en parallèle de l'entrée en vigueur de la présente proposition de loi, **sur les évolutions opérationnelles à conduire pour augmenter les taux d'interpellation des auteurs de rodéos motorisés.** Sans interpellation des auteurs, l'action du législateur restera en effet lettre morte.

Force est par exemple de constater que les moyens mobiles dont disposent actuellement les forces de l'ordre ne sont pas adaptés à la poursuite des auteurs de rodéos motorisés, qui disposent généralement de véhicules plus puissants et tout-terrain. Dans ce contexte, la modernisation des équipements à disposition des agents de la sécurité publique, réclamée par les forces de l'ordre, pourrait se révéler une piste intéressante.

Votre rapporteur estime par ailleurs nécessaire d'**augmenter de manière significative le recours aux images de vidéoprotection**, qui devraient faciliter, lorsque l'interpellation immédiate se révèle complexe, voire dangereuse, l'identification *a posteriori* des auteurs du délit.

---

<sup>1</sup> Ces instructions sont issues d'une note de service de la direction générale de la police nationale, en date du 14 mai 1999, toujours en vigueur. Des consignes identiques sont applicables aux militaires de la gendarmerie nationale.

Enfin, votre commission a relevé que **d'autres mesures relevant du niveau réglementaire pourraient utilement être prises** par le Gouvernement pour compléter les moyens de lutte contre les rodéos.

Il pourrait ainsi être envisagé de punir le défaut de déclaration d'un véhicule non soumis à réception, qui ne fait actuellement l'objet d'aucune sanction, d'une contravention de la cinquième classe, ainsi que d'élever la contravention encourue en cas de circulation sur la voie publique avec un véhicule non réceptionné de la quatrième à la cinquième classe. Malgré l'obligation introduite par le législateur en 2008 de déclaration à l'autorité préfectorale des véhicules non soumis à réception, de nombreux véhicules, notamment des moto-cross ou des mini-motos, continuent en effet à ne pas être déclarés, ce qui nuit considérablement à l'identification des participants aux rodéos motorisés.

Dans le même esprit, il apparaît également souhaitable, comme le proposait notre collègue Vincent Delahaye dans la proposition de loi qu'il a déposée au mois de mai dernier, de sanctionner d'une contravention de la cinquième classe, plutôt que de la première classe, l'utilisation de certains dispositifs ou équipements non homologués, dont certains sont source de nuisances importantes (pot d'échappement non homologué par exemple), et peuvent se révéler dangereux.

\*

\*       \*

Votre commission a **adopté** la proposition de loi **sans modification**.

---

## EXAMEN EN COMMISSION

---

MERCREDI 18 JUILLET 2018

**Mme Jacqueline Eustache-Brinio, rapporteur.** – Nous sommes aujourd’hui saisis d’une proposition de loi visant à renforcer la lutte contre les rodéos motorisés, déposée par M. Richard Ferrand et plusieurs députés en mai dernier et adoptée par l’Assemblée nationale en première lecture le 4 juillet dernier. Une proposition de loi comportant des dispositions quasiment identiques a été déposée au Sénat par notre collègue Vincent Delahaye et des sénateurs issus de plusieurs groupes politiques, ce qui témoigne d’un large consensus. Je ne doute pas que nous réussirons, au sein de notre commission, à trouver un accord sur cette problématique qui constitue à la fois un enjeu important d’ordre public et un enjeu de qualité de vie pour certains de nos concitoyens.

Les rodéos motorisés constituent, depuis quelques années, un véritable fléau dans certains quartiers : outre la nuisance sonore importante qu’ils créent pour les riverains, ils sont l’une des formes les plus nuisibles et les plus dangereuses de la délinquance routière, dont les conséquences se sont malheureusement révélées, dans plusieurs cas, dramatiques. Le phénomène, loin d’être isolé, connaît une progression inquiétante depuis quelques années : alors que les rodéos se pratiquaient à l’origine surtout dans les zones urbaines, ils s’étendent de plus en plus aux périphéries des villes, mais aussi, dans une moindre mesure, aux zones rurales.

Selon les données qui m’ont été communiquées par le ministère de l’intérieur, 8 700 rodéos ont été constatés par les forces de police sur le territoire national au cours de l’année 2017. Pour ce qui concerne la gendarmerie, 6 614 interventions pour des rodéos motorisés ont été réalisées en 2017, contre 5 335 en 2016, soit une augmentation de près de 24 % en un an.

Pour lutter contre ce phénomène en pleine expansion, notre arsenal législatif se révèle, dans la pratique, bien pauvre. Il serait erroné de dire que rien n’existe, mais les outils dont nous disposons actuellement sont soit difficiles à mettre en œuvre, soit insuffisamment dissuasifs. Il est ainsi possible de retenir à l’encontre des auteurs de rodéos la mise en danger de la vie d’autrui. Ce délit, puni d’un an d’emprisonnement et de 15 000 euros d’amende, demeure toutefois difficile à mettre en œuvre dans la pratique : les forces de l’ordre peinent à prouver l’existence d’un risque réel et immédiat pour la sécurité d’autrui. Il est, par exemple, peu probable qu’un juge reconnaisse l’existence d’un risque qualifié pour autrui pour des *runs* organisés de nuit, sur un parking, alors qu’aucune personne ni aucun piéton

ne circulait sur la voie publique. Or de telles pratiques n'en sont pas moins dangereuses et sont sources d'importantes nuisances. Les auteurs des rodéos sont donc, dans la majeure partie des cas, punis par de simples contraventions, par exemple pour absence de casque ou circulation à vitesse excessive. Mais ces sanctions sont peu dissuasives et ne permettent pas de réprimer les comportements à la hauteur du risque qu'ils engendrent.

Ces raisons ont conduit plusieurs de nos collègues députés et sénateurs à déposer, au cours des dernières années, des propositions de loi visant à renforcer les outils juridiques. Aucune n'a toutefois abouti à ce jour, malgré les fortes attentes des élus locaux, en particulier des maires qui sont, chaque jour, confrontés à ces comportements dangereux.

Dans la continuité de ces initiatives, la proposition de loi dont nous sommes saisis vise à apporter une réponse spécifique et efficace à la problématique des rodéos motorisés. Le dispositif prévu s'articule autour de trois volets.

En premier lieu, la proposition de loi crée un délit spécifique de participation au rodéo motorisé, qui serait sanctionné d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende, si deux conditions sont réunies : d'une part, la pratique de manœuvres délibérées et intentionnelles constituant des violations particulières en matière de sécurité ou de prudence prévues par le code de la route ; d'autre part, l'existence d'un risque pour la sécurité des usagers de la route ou d'un trouble à la tranquillité publique. Plusieurs circonstances aggravantes sont prévues lorsque les faits sont commis en réunion, sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiants ou sans être détenteur d'un permis de conduire adapté. Ce dernier point a été ajouté par l'Assemblée nationale et me semble essentiel. Les peines peuvent alors atteindre, au maximum, cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende.

Tant la chancellerie que le ministère de l'intérieur ont souligné, lors des auditions, l'intérêt de créer un délit autonome : celui-ci permettra en effet de réprimer de façon expresse la participation aux rodéos, tout en prévoyant des peines appropriées, dissuasives et donc plus efficaces. En outre, le fait de réprimer les rodéos en matière correctionnelle permettra aux forces de l'ordre de bénéficier de nouveaux outils d'enquête et, en particulier, de placer les individus interpellés en garde à vue.

En second lieu, la proposition de loi vise à mieux réprimer l'organisation et la promotion des rodéos motorisés, ainsi que l'incitation directe à y participer, qui seraient punis de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. Il s'agit de prévenir, en amont, l'organisation des rodéos motorisés.

Enfin, la proposition de loi prévoit plusieurs peines complémentaires encourues par les auteurs du délit de participation à un rodéo ainsi que par les auteurs du délit d'organisation ou d'incitation. Parmi



---

celles-ci figurent, notamment, la confiscation obligatoire du véhicule – cette mesure répond à une forte attente des maires –, à laquelle le juge pourra certes déroger, mais uniquement par une décision motivée, ainsi que la suspension, voire l’annulation du permis de conduire. Ces peines complémentaires sont au cœur du dispositif, car elles sont de véritables leviers pour lutter contre la récidive.

Au cours des auditions que j’ai organisées, j’ai constaté parmi les acteurs concernés un large consensus sur le dispositif proposé. Jugé utile, ce dispositif devrait en effet permettre de renforcer la répression à l’encontre des individus organisant ou participant à ces rodéos et d’exercer un réel effet dissuasif grâce à des peines élevées. Les nouveaux délits créés apparaissent facilement caractérisables, ce qui est une garantie de l’opérationnalité et de l’efficacité du dispositif.

Pour ces raisons, je n’ai pas souhaité vous proposer d’amendements au texte adopté par l’Assemblée nationale. Il me semble par ailleurs indispensable que ces dispositions puissent entrer en vigueur au plus vite.

Toutefois, il serait naïf de croire que cette évolution législative, bien que nécessaire, sera suffisante pour éradiquer rapidement le phénomène. Une des difficultés rencontrées par les forces de l’ordre est en effet celle d’interpeller les individus, qui prennent généralement la fuite dans des conditions particulièrement dangereuses. Il m’a d’ailleurs été rapporté que les policiers et les gendarmes avaient pour consigne de ne pas poursuivre les individus en fuite, pour des questions de sécurité. Or, sans interpellation, l’action du législateur restera lettre morte.

C’est pourquoi cette proposition de loi devra, me semble-t-il, être accompagnée d’une véritable réflexion sur les moyens à engager pour renforcer l’interpellation des individus concernés. Je pense, notamment, au recours à la vidéoprotection, qui permet d’interpeller *a posteriori* les individus participant à un rodéo. Plusieurs autres mesures de nature réglementaire pourraient également être prises par le Gouvernement pour compléter ces moyens ; je pense, par exemple, à un durcissement de la réglementation concernant l’acquisition et la mise en circulation des véhicules dits non soumis à réception qui, bien que non autorisés à circuler sur la voie publique, sont généralement utilisés dans le cadre des rodéos. Nous pourrions évoquer ces pistes avec le ministre en séance publique et lui demander des engagements en la matière.

**M. Philippe Bas, président.** – Notre rapporteur a parfaitement analysé la question qu’elle connaît bien en raison de son expérience de maire dans la région parisienne.

**Mme Agnès Canayer.** – Cette proposition de loi est très attendue notamment par les maires des grandes villes urbaines. Avec les beaux jours, il n’y a pas un week-end sans que nos concitoyens réagissent vivement à des rodéos intempestifs, qui constituent une double agression à leur égard : un

sentiment d'insécurité sur la voie publique assorti d'un bruit insupportable. Il s'agit là d'un véritable fléau. L'arsenal juridique actuel est bien faible : le seul moyen de réprimer ces actes est par le biais de contraventions au code de la route, peu dissuasives. À ce titre, la confiscation obligatoire de l'engin constituera une bonne réponse.

Vous avez raison de soulever ce point, madame le rapporteur : demeurera la question de la mise en œuvre de ce texte. Les forces de police et de gendarmerie lors des interpellations, de mettre en danger autrui et sont donc dépourvues de moyens pour arrêter les jeunes en flagrant délit.

**M. François Pillet.** – Nous allons vraisemblablement nous accorder sur ce texte à la suite du rapport très clair et très précis de notre collègue. La vie de nos concitoyens est effectivement affectée par ce phénomène, source de nuisances sonores et d'insécurité, pour les usagers de la route comme pour les participants eux-mêmes.

J'exprimerai une petite réserve sur le quantum des peines. Je comprends que l'on veuille être particulièrement dissuasif, mais, je le répète, il faudra un jour que nous nous posions la question de l'échelle des peines dans le code pénal au vu de la stratification des textes répressifs à laquelle nous assistons depuis plusieurs années. En revanche, j'adhère totalement à la saisie des engins : ce n'est pas une peine privative de liberté pour une infraction qui est certes grave, mais l'est moins que d'autres.

**Mme Jacqueline Eustache-Brinio, rapporteur.** – La saisie, il n'y a que cela !

**M. François Pillet.** – L'expérience le démontre : la saisie par les gendarmes d'un cyclomoteur trafiqué vaut toutes les punitions du monde.

**Mme Esther Benbassa.** – Je suis d'accord avec mes collègues. La confiscation est un élément très important. Toutefois, plutôt que de prévoir des peines très lourdes, ne pourrait-on pas penser à des travaux d'intérêt général, dans des centres pour handicapés, par exemple, ou à des stages de bonne conduite, etc. On ne peut pas mettre tout le monde en prison ! Le taux d'occupation de certaines prisons est de 200 %. La tendance au « tout répressif » me gêne ; cela ne règle pas les problèmes.

**M. Philippe Bas, président.** – Il appartient au juge de l'application des peines de convertir la peine, s'il le juge utile, en travaux d'intérêt général, lesquels peuvent s'exercer dans une institution à caractère social.

**M. François Pillet.** – Dès le prononcé de la peine, le juge peut décider un travail d'intérêt général, qui doit être accepté, je le rappelle, par le délinquant.

**M. Philippe Bas, président.** – Il n'y a pas de travaux forcés.

**M. Jean-Pierre Sueur.** – J'ai cosigné la proposition de loi de Vincent Delahaye après avoir mené une réflexion, notamment avec des élus : je pense

---

aux élus de Fleury-les-Aubrais ou à ceux de Sully-sur-Loire, qui m'ont confié que la situation devenait véritablement infernale, suscitant des réactions très vives de la population et des problèmes de sécurité très importants. Les rodéos sont un problème majeur dans la vie quotidienne de nos concitoyens. Certes, on peut estimer que les mesures proposées sont répressives – et elles le sont – mais, comme vous l'avez indiqué, monsieur le président et comme l'a souligné François Pillet, nous devons faire confiance aux magistrats, qui apprécieront la nature des peines. À certains moments, la réalité s'impose à nous, et nous aurions tort de ne pas adopter une mesure ferme.

Pour autant, je ne méconnaissais pas les difficultés d'application pour la police et la gendarmerie nationales, comme vous l'avez relevé, madame le rapporteur.

Cette proposition de loi a été précédée de plusieurs propositions de loi émanant de différents groupes et allant dans le même sens pour faire face à l'impuissance devant laquelle se trouvaient les forces de police et de gendarmerie pour faire appliquer la loi. Ce problème demeurera, car les rodéos ont très souvent lieu avec des véhicules volés, dont la plaque d'immatriculation a été changée, et il est difficile de rattraper les auteurs dans des conditions de sécurité.

Ce texte est de nature à donner des moyens plus importants avec, notamment, la confiscation des engins, qui peut être opérée à tout moment. Il serait utile de recevoir les représentants de la police et de la gendarmerie nationales pour connaître concrètement les effets de ce texte. Il ne faudrait pas que ce nouveau texte ne change pas les choses...

**M. Philippe Bas, président.** – Il va de soi qu'il faudra confier à Mme le rapporteur le soin d'assurer le suivi de ce texte, en laissant au Gouvernement le temps de s'organiser, mais sans le lâcher sur cette question. On a trop souvent tendance à se payer de mots avec la loi sans qu'elle change la réalité. Il faudra que les moyens de mise en application de cette loi soient mobilisés.

Avant de donner la parole à M. Grosdidier, permettez-moi de lui rendre publiquement hommage pour l'excellent rapport de la commission d'enquête sur l'état des forces de sécurité intérieure – l'état moral des forces de l'ordre et la nécessité de procéder à un redressement – qu'il a commis, un travail reconnu qui honore notre institution.

**M. François Grosdidier.** – Merci, monsieur le président, de votre hommage, que je partage avec les membres de la commission d'enquête. Nous avons réalisé un travail sans présupposés, en toute objectivité, et dans un parfait consensus. Mon seul regret est que le Gouvernement n'ait pas l'intention, pour l'instant, d'en tenir compte.

Pour en revenir au sujet qui nous occupe, ayant été maire pendant dix-sept ans d'une ville comportant de nombreux quartiers dits sensibles, j'ai tout imaginé pour essayer de combattre le phénomène des rodéos, qui

empoisonne la vie des quartiers : le bruit, le danger, l'insécurité, y compris pour ceux qui pratiquent ce type de sport. J'ai déploré plusieurs fois des blessés graves et même des morts. J'ai aussi pu constater toutes les difficultés auxquelles sont confrontés, avec l'arsenal juridique en vigueur, la police municipale et la police nationale pour mettre fin à ce phénomène, voire la quasi-impossibilité de le faire. À l'évidence, il faut le compléter.

Toutes les propositions formulées me semblent pertinentes, même s'il est extrêmement difficile de rattraper les contrevenants - on peut même parler de délinquants - sans prendre des risques inconsidérés pour les riverains et pour eux-mêmes. D'ailleurs, en vertu d'une circulaire du ministère de l'intérieur, la police nationale a ordre de ne pas poursuivre les contrevenants lorsque cela est susceptible d'entraîner un danger, ce qui suscite parfois l'incompréhension et une grande frustration de la population. La vidéoprotection est extrêmement efficace. Il faut adopter ce texte, qui est de nature à améliorer la réponse, si je puis dire, parce qu'il n'apporte pas la solution miracle.

Concernant le quantum des peines, celles-ci peuvent aussi sembler très élevées pour d'autres délits routiers - on peut aller en prison pour de très grands excès de vitesse, sans avoir cherché à mettre en danger la vie d'autrui -, mais il est extrêmement rare que le juge prononce la peine maximale ou une peine qui se situe dans la fourchette supérieure dès lors qu'il n'y a pas récidive ou circonstances aggravantes. En revanche, on espère que la peine maximale aura un effet dissuasif.

**Mme Brigitte Lherbier.** - La tension est vive dans les villes. Pour avoir été adjointe à la sécurité de la ville de Tourcoing, je puis vous assurer qu'il ne se passait pas une semaine, voire plusieurs jours, sans que l'on m'informe de situations exaspérantes.

J'approuve le fait d'avoir ciblé les organisateurs. À la frontière belge, des camions belges proposent régulièrement des motos pour l'amusement général, et nous avons dû intervenir à plusieurs reprises. J'approuve aussi la saisie des véhicules, car il était très difficile de mettre en œuvre cette sanction. Mais le flagrant délit est-il vraiment nécessaire ? La vidéoprotection peut contribuer à identifier la personne à moto. Certains se sentent en impunité totale : ils agissent à visage découvert. J'espère et je pense très sincèrement que cette loi remédiera à cette situation. Sachez que l'adjointe à la sécurité routière de Roubaix a été renversée voilà quinze jours par une moto rodéo.

**M. François Bonhomme.** - Je partage les propos de mes collègues. Les rodéos sont devenus un véritable fléau social ; le renforcement de l'arsenal juridique est donc bienvenu. J'aborderai aussi la question de la promotion, par Internet, qui est partie intégrante des rodéos eu égard au caractère démonstratif ou mimétique, voire en raison du défi que ceux-ci représentent par rapport à l'autorité publique. De ce point de vue, la

---

confiscation des véhicules sans attendre la récidive est un moyen fort pour mettre fin à certains agissements. Néanmoins, j'ai quelques doutes concernant l'augmentation des amendes. On voit les limites liées à l'insolvabilité des personnes condamnées. Ce texte est vraiment de nature à réduire ce phénomène social.

**Mme Josiane Costes.** – Merci, madame le rapporteur, de votre rapport complet et précis. Le phénomène des rodéos touche aussi des villages éloignés dans des campagnes profondes, où la vidéoprotection n'est pas mise en place. La confiscation du véhicule est la meilleure réponse, et elle aura un impact très positif.

**M. André Reichardt.** – Je voterai naturellement ce texte, même si j'émetts, à titre personnel, les plus grandes réserves sur son applicabilité.

Sans reprendre ce qu'a dit François Pillet, le quantum des peines est élevé et il est évident que les peines d'emprisonnement ne seront jamais appliquées. Des peines aussi sévères pour ce type d'infraction ne présentent même pas le caractère pédagogique que certains veulent leur reconnaître. Par ailleurs, je crains que nous ne puissions pas mettre un terme aux rodéos pour les raisons qui ont été évoquées. Ce sera dramatique pour la puissance publique, qui sera désarmée face à ce phénomène. J'espère que j'aurai tort, et j'accueille avec beaucoup d'intérêt, monsieur le président, votre proposition de réaliser un suivi de ce texte. Ce texte est tellement attendu par la population qu'il serait terrible de constater sa totale inapplicabilité, comme je le pressens aujourd'hui. Regardons ce que nous pouvons faire pour redorer, si je puis dire, le blason de la puissance publique, en assurant un service après-vente de ce texte.

**M. Philippe Bas, président.** – Je partage votre point de vue : tout va se jouer dans la mise en œuvre de ce texte. Rien ne serait pire que de communiquer sur un tel texte et que rien ne change !

**M. Thani Mohamed Soilihi.** – Mon groupe approuve l'excellent rapport de notre collègue et votera ce texte. Par ailleurs, je fais miennes les réserves émises par François Pillet, notamment sur le quantum et l'échelle des peines. En attendant que nous remettions un jour de l'ordre dans l'échelle des peines, nous pouvons heureusement faire confiance à nos juges. Je suis un peu plus optimiste que mon collègue André Reichardt. Figurent, dans notre arsenal juridique, le sursis avec mise à l'épreuve et la possibilité de sanctionner plus sévèrement les récidivistes : la peine de prison, même symbolique, s'impose à un multirécidiviste. Faisons confiance aux juges pour que, dans la pratique, ce texte nourrisse tous les espoirs que nous plaçons en lui.

**M. Patrick Kanner.** – Le président Sueur l'a évoqué, nous sommes d'accord pour voter ce texte. Toutefois, je voudrais qu'on le contextualise eu égard à la question de la politique de la ville. Ce sont souvent des quartiers issus de cette politique qui sont concernés par cette forme d'incivisme

extrêmement violente. À cet égard, je vous invite à l'excellent colloque qui se déroulera demain matin, sur l'initiative du président Larcher et organisé par Philippe Dallier et moi-même, ainsi qu'à la lecture de notre interview croisée dans *Le Parisien* de ce matin : quelles que soient nos différences, nous pouvons avoir des points communs sur l'approche que nous avons de la politique de la ville. Je le dis devant Thani Mohamed Soilihi, nous sommes inquiets face à l'absence de réponse du Gouvernement : la politique de la ville n'est pas considérée comme un élément de prévention. Le secteur associatif notamment se voit fragilisé par la baisse du nombre de contrats aidés et ne peut pas intervenir pour traiter cette forme d'incivisme.

Dans la discussion générale, nous soulignerons qu'il faut bien sûr légiférer pour lutter contre les rodéos, mais qu'une loi ne règlera pas, à elle seule, les problèmes d'incivisme des jeunes dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Il importe d'évoquer le contexte. Nous soutiendrons ce texte avec l'espoir que la politique de la ville ne passe pas par pertes et profits, alors qu'elle a été portée ici par les uns et les autres de manière continue depuis quarante ans.

**Mme Catherine Troendlé.** – Avec Michel Amiel, nous menons actuellement une mission d'information sur la réinsertion des mineurs enfermés. Même si les conclusions ne seront dévoilées qu'au mois de septembre, je puis néanmoins vous dire que la prévention est la meilleure des solutions. Aujourd'hui, on constate un déficit concernant le nombre d'éducateurs dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. La meilleure des sanctions est, selon moi, la confiscation des véhicules, puisque les auteurs de ces incivilités, voire, pour certains, de ces actes de délinquance, seront touchés au plus proche d'eux-mêmes.

**Mme Jacqueline Eustache-Brinio, rapporteur.** – Même si chacun a une analyse quelque peu personnelle, un consensus se dégage sur ce texte.

Concernant le quantum des peines, il faut savoir que d'autres infractions au code de la route sont très sévèrement punies. Or nous ne pouvons pas être en deçà de ces infractions. Les peines ne seront probablement pas appliquées à leur maximum et les juges se prononceront en fonction des circonstances de l'infraction. Madame Benbassa, le travail d'intérêt général est prévu par la proposition de loi à titre de peine complémentaire. Eu égard à l'impunité qui règne dans les quartiers, certains sauront qu'avec ce texte ils risquent la prison. Cela ne représente peut-être rien pour certains, mais cela n'est pas neutre.

Il nous faudra demander au ministre quels moyens seront octroyés aux services de gendarmerie et de police pour procéder aux interpellations dans de bonnes conditions ; il conviendra peut-être de réécrire les trois notes actuellement en vigueur qui restreignent fortement la poursuite des individus en fuite. La vidéoprotection constitue effectivement, comme

nombre d'entre vous l'avez rappelé, un outil très important pour interpellier le contrevenant après les délits.

L'incitation constitue aussi un délit important, car ce sont souvent des mineurs qui répondent à un appel sur les réseaux sociaux et peuvent se retrouver en danger.

Enfin, les peines complémentaires sont essentielles. La confiscation est le point majeur de ce texte ; c'est le seul moyen de protéger les habitants de ces quartiers. Aujourd'hui, les confiscations existent, mais dans un cadre légal très défini. La suspension du permis de conduire est également un outil très important.

Je partage l'avis exprimé par certains d'entre vous : il n'y aurait rien de pire que de faire une loi pour répondre à l'attente des élus et des citoyens et qu'elle soit inapplicable.

**M. Philippe Bas, président.** – Merci de ce complément d'information, madame le rapporteur, notamment sur le quantum des peines. Vous proposez donc d'adopter ce texte conforme.

#### EXAMEN DES ARTICLES

##### *Article 1<sup>er</sup>*

*Les amendements COM-7 et COM-8 ne sont pas adoptés.*

**Mme Esther Benbassa.** – Je m'abstiens.

*La proposition de loi est adoptée sans modification.*

**M. Philippe Bas, président.** – Je considère, mes chers collègues, que vous donnez mandat à Mme Jacqueline Eustache-Brinio de veiller à la mobilisation par le ministre de l'intérieur des moyens nécessaires à la mise en œuvre de ce texte, une fois qu'il aura été adopté.

*Le sort des amendements examinés par la commission est retracé dans le tableau suivant :*

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
<b>Article 1<sup>er</sup></b>			
M. RAYNAL	7	Suppression du caractère obligatoire de la peine complémentaire de confiscation du véhicule.	<b>Rejeté</b>
M. RAYNAL	8	Suppression de la peine complémentaire de suspension du permis de conduire.	<b>Rejeté</b>





---

## LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

### Ministère de l'intérieur

#### Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

**M. Éric Tison**, sous-directeur

**M. Vincent Plumas**, chef du bureau des questions pénales

#### Direction centrale de la sécurité publique

**Mme Annie Brégal**, sous-directrice des missions de sécurité routière

**M. Jean-Yves Cossu**, commandant de police à la section sécurité routière

#### Direction générale de la gendarmerie nationale

**Lieutenant-colonel Pierre-Alexandre Cousin**, chef de la section flux routiers et ferroviaires

**Capitaine Alexandre Tamet**, officier concepteur

### Ministère de la justice, direction des affaires criminelles et des grâces

**M. Rémy Heitz**, directeur

**M. Francis Le Gunehec**, chef du bureau de la législation pénale générale

**Mme Aline Lemoux**, rédactrice

### Fédération de syndicats du ministère de l'intérieur (FSMI-FO)

**M. Daniel Chomette**, secrétaire général délégué

**M. Louis Guy Dubois**, délégué national aux conditions de travail

### Syndicat Alliance police nationale

**M. Benoît Barret**, secrétaire national adjoint province

**M. Pascal Disant**, chargé de mission

### Syndicat national des personnels de police scientifique (SNPPS)

**M. Benjamin Gayrard**, secrétaire général

### Union syndicale des syndicats autonomes (UNSA-Police)

**M. Thomas Toussaint**, délégué national CRS

**M. Fabien Lefebvre**, délégué départemental de l'Essonne



**ANNEXE**

**PEINES PRÉVUES PAR LA RÉGLEMENTATION DE  
POLYNÉSIE FRANÇAISE HOMOLOGUÉES PAR L'ARTICLE 2  
DE LA PROPOSITION DE LOI**

Loi du pays	Articles	Infraction	Peine associée à homologuer	Infraction correspondante dans le droit métropolitain	Peines d'emprisonnement dans le droit métropolitain
Délibération n ° 85-1050 AT du 24 juin 1985 portant réglementation générale sur la police de la circulation routière	LP. 261	Organisation d'une course de véhicules à moteur sans avoir obtenu l'autorisation du Président de la Polynésie française	6 mois d'emprisonnement	Article L. 411-7 du code de la route	6 mois d'emprisonnement
	LP. 265	Fait, en vue d'entraver ou de gêner la circulation, de placer, sur une voie ouverte à la circulation publique, un objet faisant obstacle au passage des véhicules ou d'employer, ou de tenter d'employer un moyen quelconque pour y mettre obstacle	2 ans d'emprisonnement	Article L. 412-1 du code de la route	2 ans d'emprisonnement
	LP. 269-1	Usage d'une plaque ou d'une inscription, exigée par les règlements en vigueur et apposée sur un véhicule à moteur ou une remorque, portant un numéro, un nom ou un domicile faux ou supposé	5 ans d'emprisonnement	Article L. 317-2 du code de la route	5 ans d'emprisonnement
	LP. 269-2	Circulation, sur les voies ouvertes à la circulation, avec un véhicule à moteur ou une remorque sans que ce véhicule soit muni des plaques ou inscriptions prévues par les règlements en vigueur et, en outre, de déclarer un numéro, un nom ou un domicile autre que le sien ou que celui du propriétaire du véhicule	5 ans d'emprisonnement	Article L. 317-3 du code de la route	5 ans d'emprisonnement

Loi du pays	Articles	Infraction	Peine associée à homologuer	Infraction correspondante dans le droit métropolitain	Peines d'emprisonnement dans le droit métropolitain
	LP. 269-3	Mise en circulation d'un véhicule à moteur ou une remorque muni d'une plaque ou d'une inscription ne correspondant pas à la qualité de ce véhicule ou à celle de l'utilisateur	5 ans d'emprisonnement	Article L. 317-4 du code de la route	5 ans d'emprisonnement
	LP. 281	Conduite d'un véhicule sans être titulaire du titre de conduite requis	1 an d'emprisonnement	Article L. 221-2 du code de la route	1 an d'emprisonnement
	LP. 281-1	Conduite d'un véhicule sans être titulaire du titre de conduite requis, commis en récidive	2 ans d'emprisonnement	Article 132-10 du code pénal (dispositions générales relatives à la récidive)	2 ans d'emprisonnement
	LP. 282-1	Refus, par une personne ayant reçu la notification d'une décision prononçant à son encontre la suspension ou l'annulation de son titre de conduite, de refuser de restituer le titre suspendu ou annulé	2 ans d'emprisonnement	Article L. 224-17 du code de la route	2 ans d'emprisonnement
	LP. 282-2	Obtention ou tentative d'obtention, par une fausse déclaration, d'un titre de conduite	2 ans d'emprisonnement	Article L. 224-18 du code de la route	2 ans d'emprisonnement
	LP. 282-3	Conduite d'un véhicule malgré la suspension, la rétention, l'annulation d'un titre de conduite	2 ans d'emprisonnement	Article L. 224-16 du code de la route	2 ans d'emprisonnement

Loi du pays	Articles	Infraction	Peine associée à homologuer	Infraction correspondante dans le droit métropolitain	Peines d'emprisonnement dans le droit métropolitain
Délibération n° 96-104 APF du 8 août 1996 relative au transport	LP. 1 <sup>er</sup>	Transport par voie routière de marchandises dangereuses ; Usage ou mise en circulation par voie routière de matériels aménagés pour le transport de marchandises dangereuses non homologués ; Circulation ou stationnement de matériels transportant des marchandises dangereuses sur des voies non autorisées.	1 an d'emprisonnement	Article L. 1252-5 du code des transports	1 an d'emprisonnement
	LP. 2	Fait, pour un directeur ou administrateur d'entreprise, à titre personnel ou par l'intermédiaire d'un exécutant, de commettre une infraction visée par l'article LP. 1 <sup>er</sup>	1 an d'emprisonnement	Article L. 1252-7 du code des transports	1 an d'emprisonnement
Délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française	LP. 50	Refus de toute personne morale ou physique effectuant un service de transport terrestre de se soumettre aux contrôles et investigations réglementaires	6 mois d'emprisonnement	Article L. 3452-10 du code des transports	6 mois d'emprisonnement
	LP. 51	Exercice sans autorisation d'une activité de service public régulier de transport de personnes ou de service touristique ; Refus d'exécuter une sanction administrative prise en application de la réglementation en matière de transports routiers.	1 an d'emprisonnement	Article L. 3452-6 du code des transports	1 an d'emprisonnement



## TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture	
	<p align="center"><b>Proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés</b></p>	<p align="center"><b>Proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés</b></p>	<p align="center"><b>Proposition de loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés</b></p>	
	<p align="center"><b>Article unique</b></p>	<p align="center"><b>Article 1<sup>er</sup></b></p>	<p align="center"><b>Article 1<sup>er</sup></b> <i>(Non modifié)</i></p>	
	<p>Après l'article L. 235-5 du code de la route, il est inséré un chapitre VI ainsi rédigé :</p>	<p>Le titre III du livre II du code de la route est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :</p>		①
	<p align="center">« CHAPITRE VI</p>	<p align="center"><i>(Alinéa sans modification)</i></p>		②
	<p align="center"><b>« Comportements compromettant délibérément la sécurité ou la tranquillité des usagers de la route</b></p>	<p align="center"><i>(Alinéa sans modification)</i></p>		③
	<p align="center">« Art. L. 236-1. – I. – Le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du présent code dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.</p>	<p align="center">« Art. L. 236-1. – I. – Le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du présent code dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.</p>		④
	<p align="center">« II. – Les peines sont portées à deux ans d'emprisonnement et à 30 000 euros d'amende lorsque les faits sont commis en réunion.</p>	<p align="center">« II. – <i>(Alinéa sans modification)</i></p>		⑤

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

« III. – Elles sont portées à trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende :

« 1° Lorsqu'il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire que la personne a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ;

« 2° Lorsque la personne se trouvait sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du présent code.

« IV. – Elles sont portées à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende en cas de cumul des circonstances prévues aux 1° et 2° du III du présent article.

« Art. L. 236-2. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait d'inciter à la

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« III. – Les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende :

« 1° Lorsqu'il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire que la personne a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou lorsque cette personne a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le présent code destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants ;

« 2° Lorsque la personne se trouvait sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du présent code ou lorsque cette personne a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le présent code et destinées à établir l'existence d'un état alcoolique ;

« 3° (*nouveau*)  
Lorsque le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou que son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu.

« IV. – Les peines sont portées à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende en cas de cumul d'au moins deux des circonstances prévues aux 1°, 2° et 3° du III du présent article.

« Art. L. 236-2. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

:

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪



Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

commission d'une manifestation au cours de laquelle sont commis par plusieurs personnes les faits prévus à l'article L. 236-1, de l'organiser, ou d'en promouvoir la commission.

« Art. L. 236-3. – Toute personne coupable des délits prévus aux articles L. 236-1 et L. 236-2 encourt également, à titre de peine complémentaire :

« 1° La confiscation obligatoire du véhicule ayant servi à commettre l'infraction, si la personne en est le propriétaire ou en a la libre disposition. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine, par une décision spécialement motivée.

« 2° La suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire ;

« 3° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

fait :

« 1° D'inciter directement autrui à commettre les faits mentionnés à l'article L. 236-1 ;

« 2° D'organiser un rassemblement destiné à permettre la commission des faits mentionnés au II du même article L. 236-1 ;

« 3° De faire, par tout moyen, la promotion des faits mentionnés audit article L. 236-1 ou du rassemblement mentionné au 2° du présent article.

« Art. L. 236-3. – (Alinéa sans modification)

« 1° La confiscation obligatoire du véhicule ayant servi à commettre l'infraction si la personne en est le propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, si elle en a la libre disposition. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine par une décision spécialement motivée ;

« 2° (Alinéa sans modification)

« 3° (Alinéa sans modification)

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

⑫

⑬

⑭

⑮

⑯

⑰

⑱

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

plus ;

« 4° La peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

« 5° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal ;

« 6° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

« 7° L'obligation d'accomplir à ses frais un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

« L'immobilisation du véhicule peut être prescrite, dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du présent code. »

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« 4° (*Alinéa sans modification*)

« 5° (*Alinéa sans modification*)

« 6° (*Alinéa sans modification*)

« 7° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

« L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du présent code. »

**Article 2 (nouveau)**

I. – Le titre IV du livre II du code de la route est ainsi modifié :

1° Le chapitre III est complété par un article L. 243-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 243-3.* – Les articles L. 236-1 à L. 236-3 sont applicables en Nouvelle-Calédonie. Pour l'application du I de l'article L. 236-1, les mots :

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

①9

②0

③1

④2

⑤3

**Article 2**  
*(Non modifié)*

①

②

③

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

“législatives et réglementaires du présent code” sont remplacés par les mots : “applicables localement en matière de circulation routière”. » ;

2° Le chapitre IV est complété par un article L. 244-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 244-3.* – Les articles L. 236-1 à L. 236-3 sont applicables en Polynésie française. Pour l'application du I de l'article L. 236-1, les mots : “législatives et réglementaires du présent code” sont remplacés par les mots : “applicables localement en matière de circulation routière”. » ;

3° Le chapitre V est complété par un article L. 245-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 245-3.* – Les articles L. 236-1 à L. 236-3 sont applicables dans les îles Wallis et Futuna. Pour l'application du I de l'article L. 236-1, les mots : “législatives et réglementaires du présent code” sont remplacés par les mots : “applicables localement en matière de circulation routière”. »

II. – Sont homologuées, en application de l'article 21 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française, les peines d'emprisonnement prévues en Polynésie française :

1° Aux articles LP. 261, LP. 265, LP. 269-1, LP. 269-2, LP. 269-3, LP. 281, LP. 281-1, LP. 282-1, LP. 282-2 et LP. 282-3 de

④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition  
de loi**

**Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Texte adopté par la  
commission du Sénat en  
première lecture**

la délibération  
n° 85-1050 AT du  
24 juin 1985 portant  
réglementation générale sur  
la police de la circulation  
routière ;

2° Aux articles LP.  
1<sup>er</sup> et LP. 2 de la  
délibération n° 96-104 APF  
du 8 août 1996 relative au  
transport des matières  
dangereuses par route ;

3° Aux articles LP.  
50 et LP. 51 de la  
délibération n° 2000-12  
APF du 13 janvier 2000  
relative à la modernisation  
et au développement des  
transports routiers en  
Polynésie française.

⑩

⑪