

N° 94
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

Enregistré à la Présidence du Sénat le 31 octobre 2022

PROPOSITION DE LOI

pour une meilleure prévention des violences routières,

PRÉSENTÉE

Par MM. Laurent SOMON, Stéphane DEMILLY, Mme Alexandra BORCHIO FONTIMP, MM. Philippe BAS, Jean-François RAPIN, Jérôme BASCHER, Mme Pascale GRUNY, MM. Bruno BELIN, Pierre CUYPERS, Laurent BURGOA, Mme Catherine DI FOLCO, M. Édouard COURTIAL, Mme Marie MERCIER, M. Olivier PACCAUD, Mme Nadia SOLLOGOUB, M. René-Paul SAVARY, Mme Sabine DREXLER, M. Jean-Noël CARDOUX, Mmes Béatrice GOSSELIN, Else JOSEPH, MM. Dany WATTEBLED, Arnaud BAZIN, Thierry MEIGNEN, Mmes Jacqueline EUSTACHE-BRINIO, Vivette LOPEZ, Anne-Catherine LOISIER, M. Sébastien MEURANT, Mmes Chantal DESEYNE, Frédérique GERBAUD, Catherine BELRHITI, MM. Daniel CHASSEING, Daniel LAURENT, Mmes Corinne IMBERT, Dominique ESTROSI SASSONE, Laurence MULLER-BRONN, Christine LAVARDE, MM. Pierre-Antoine LEVI, Didier MANDELLI, Mme Valérie BOYER, MM. Damien REGNARD, Franck MENONVILLE, Serge BABARY, Mme Brigitte MICOULEAU, MM. Jean-Pierre DECOOL, Yves BOULOUX, Jean SOL, Mme Marie-Christine CHAUVIN, MM. Daniel GUERET, Jean-Jacques PANUNZI, Alain CADEC, Mmes Viviane MALET, Sylviane NOËL, MM. Jean-Baptiste BLANC, Antoine LEFÈVRE, Mmes Laure DARCOS, Martine BERTHET, M. Pascal ALLIZARD, Mme Valérie LÉTARD, M. Hugues SAURY, Mmes Joëlle GARRIAUD-MAYLAM, Sonia de LA PROVÔTÉ et M. Jean-Raymond HUGONET,

Sénateurs et Sénatrices

(Envoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La présente proposition de loi vise à saisir la représentation nationale de la question de la prévention de la violence routière, dont les enjeux appellent une intervention d'urgence du législateur (que pourrait utilement compléter le pouvoir réglementaire).

Selon les estimations de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) 3 219 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine ou en outre-mer en 2021, alors même que l'année a été marquée par le confinement du printemps, les couvre-feux, une sensible diminution des déplacements par un recours accru au télétravail ainsi que par la fermeture des discothèques au premier semestre ayant pour conséquence la baisse du nombre de déplacements de nuit. Uniquement en métropole, le nombre de blessés s'est élevé à 67 067. Face un tel bilan humain, le coût financier des 53 540 accidents corporels, pourtant estimé à 36,4 Mds d'euros, paraît presque négligeable...

Le fait est que, même si des progrès notables ont été enregistrés au cours des années, notre politique de prévention ne parvient toujours pas à véritablement enrayer le fléau des comportements à risque sur la route. Dans ce contexte, il est plus que temps de la redynamiser.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi qui, à cette fin, met sur la table du Sénat un ensemble de mesures alliant pédagogie, répression et responsabilisation au service d'un même objectif : une meilleure prévention des violences routières. Le but de cette initiative est également de susciter, sur un sujet de société majeur, une délibération parlementaire de laquelle pourraient émerger des pistes complémentaires de celles proposées à ce stade.

*

Disposition phare de son dispositif, l'**article 1^{er}** de la présente proposition de loi vise à renforcer l'efficacité du dispositif pénal de lutte contre les violences routières.

Il ne s'agit pas de procéder à une énième aggravation des peines, mais d'en améliorer l'effectivité afin que le délinquant routier, ou celui tenté de l'être, prenne bien conscience de la gravité de son comportement, même s'il n'en résulte pas toujours, fort heureusement, un accident corporel.

Comme les sanctions en général, celles prévues en la matière ont en effet, au-delà de leur aspect évidemment répressif, une portée expressive et préventive. C'est cette portée que l'article 1^{er} s'attache à améliorer en partant d'un constat simple : la prise de conscience déjà mentionnée des comportements à risque implique que les délinquants routiers soient confrontés à une responsabilité pénale effective... et donc à des peines effectives, notamment –mais pas seulement- d'emprisonnement ferme. Cela suppose de limiter le recours aux alternatives à l'incarcération quand il ressort du procès, et que le juge en décide donc ainsi, que le comportement mérite la prison. Quand l'irresponsabilité ou l'inconscience détruit des vies et décime une famille, la simple apposition d'un bracelet électronique, le placement à l'extérieur et même la semi-liberté relèvent moins d'une logique de répression que d'une indulgence incompréhensible pour la quasi-totalité de nos concitoyens.

L'article 1^{er} de la présente proposition de loi vise donc à faire obstacle à cette indulgence en interdisant que de telles mesures alternatives soient immédiatement mises en œuvre, pendant au minimum six mois, au profit de l'auteur d'un homicide routier condamné à de la prison ferme. Concrètement, pour une peine n'excédant six mois, aucun de ces aménagements ne serait possible ; pour une peine de neuf mois, un aménagement serait possible seulement pour les trois derniers mois.

D'autres mesures que la surveillance électronique, la semi-liberté ou le placement à l'extérieur resteraient possibles, y compris au cours des six premiers mois de peine. En effet, l'article 1^{er} ne va pas jusqu'à interdire de convertir la peine de prison en travail d'intérêt général, en jour-amende ou en sursis probatoire renforcé.

D'aucuns trouveront peut-être que, ce faisant, la proposition de loi qui vous est soumise s'arrête au milieu du gué : en n'excluant l'application immédiate que de certaines mesures alternatives à l'emprisonnement, elle ne garantit pas qu'une peine de prison ferme sera systématiquement exécutée. Toutefois, un dispositif trop rigide, qui priverait les juges de toute possibilité d'aménagement d'une peine de prison ferme, risquerait de se révéler contraire à l'objectif recherché d'une sanction effective suffisante en dissuadant la juridiction de prononcer une telle peine de prison. Dans ce contexte, le maintien de possibles mesures alternatives, dès lors qu'il n'est pas discutable qu'elles seront ressenties comme une

véritable sanction par le condamné (et on ne saurait contester que tel est bien le cas du travail d'intérêt général, du sursis probatoire renforcé ou du jour-amende) semble une solution équilibrée, de nature à prévenir cet effet « contre-productif », sans parler d'une éventuelle inconstitutionnalité. L'auteur de la présente proposition de loi n'est cependant pas opposé par principe à ce que la liste des mesures alternatives qui ne pourraient être immédiatement appliquées soit complétée si les travaux parlementaires en faisaient ressortir l'utilité.

Notons par ailleurs que l'article 1^{er} n'interdit pas la libération conditionnelle et ne remet pas en cause la réduction de peine qu'un condamné peut espérer pour sa bonne conduite. Ces mesures ne sont cependant applicables que si le condamné à de la prison ferme est effectivement incarcéré (par exemple, la libération conditionnelle suppose qu'il ait accompli la moitié de sa peine), si bien qu'il n'est pas nécessaire de les interdire pour que le prononcé d'une peine privative de liberté donne effectivement lieu à privation de liberté.

Enfin, toujours dans un souci de dispositif équilibré, l'article 1^{er} réserve deux cas dans lesquels il peut être préférable de laisser à la disposition de la justice toute la panoplie des mesures alternatives à l'emprisonnement : lorsque la victime est mineure, d'une part, et en cas de faute inexcusable de la victime, d'autre part. Sur ce dernier point, l'auteur de la présente proposition de loi a bien conscience de transposer en droit pénal une notion jusqu'à présent utilisée en droit civil, mais il ne voit pas en cette seule circonstance une raison suffisante pour se priver d'une mention de nature à faciliter un dispositif juste et équilibré (comme il ne voit pas d'objection de principe à ce que, le cas échéant, les travaux parlementaires substituent à cette notion un concept moins connoté « civiliste » dès lors que l'esprit en demeure conservé).

En ce qui concerne son champ d'application, le dispositif de l'article 1^{er} s'appliquera à tous les chauffards, dès lors que la juridiction les aura condamnés à de la prison ferme : une condamnation aussi lourde fait nécessairement écho à un comportement d'une particulière gravité et il y est donc nécessaire que celui qui en est l'auteur en prenne bien conscience, que ce comportement ait consisté à conduire en état d'ébriété ou sous l'emprise d'une drogue ou en d'autres fautes graves comme un très grand excès de vitesse ou la conduite sans permis.

L'**article 2** incrimine la conduite sous l'empire d'effets psychoactifs obtenus à partir d'un usage détourné d'un produit de consommation courante. On pense en premier lieu au protoxyde d'azote dont les ravages, notamment au volant, doivent d'urgence être enrayerés. Un pas

supplémentaire serait ainsi franchi, après la très opportune loi votée à l'initiative de notre collègue Valérie Létard, dans la lutte contre ce fléau.

L'**article 3** vise à un prononcé plus fréquent de la peine complémentaire d'obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Dans un domaine où la pédagogie est primordiale, cette peine, bien entendue lorsqu'elle est prévue, serait par principe systématique, sauf (pour respecter le principe constitutionnel d'individualisation des peines) si le juge en décide expressément autrement et de manière spécialement motivée. Cette mesure est étendue aux contraventions de la 5^{ème} classe lorsque leur récidive constitue un délit (par exemple, l'excès de vitesse de plus de 50 km/h).

L'**article 4** impose aux débits de boissons à consommer sur place l'obligation minimale de proposer à la vente des tests de dépistage de l'imprégnation alcoolique. Actuellement, cette obligation ne concerne que les débits de boissons à emporter. Les débits de boissons à consommer sur place sont tenus à l'obligation de mettre des tests à la disposition du public (ce qui va plus loin que la proposition à la vente), mais uniquement lorsqu'ils ferment entre 2 heures et 7 heures. Il y a donc un angle mort pour ceux qui ferment plus tôt (même à 1h30 du matin) ou plus tard (par exemple à 7h30, quand bien même ils seraient ouverts toute la nuit). L'article 4 de la proposition de loi tend à le combler.

L'**article 5** vise à favoriser les campagnes radiodiffusées de sensibilisation à la sécurité routière.

Aux termes de l'article 54 de la « loi Létard », « *le Gouvernement peut à tout moment faire programmer par les sociétés nationales de programmes (...) toutes les déclarations ou communications qu'il juge nécessaires* ». Un tel dispositif ouvre certes la porte à des communications sur la sécurité routière. Les voies en sont cependant bien étroites : d'une part, les décrets prévoyant des messages diffusés par Radio France ou France Télévision à la demande de la délégation à la sécurité routière subordonnent leurs modalités à un accord commun (entre la société concernée et délégation à la sécurité routière)-; d'autre part, cet article ne s'applique qu'aux chaînes publiques. L'article 5 de la proposition de loi vise donc à franchir un pas supplémentaire en la matière en habilitant l'ARCOM à prendre une délibération pour que les sociétés nationales, mais aussi les chaînes de diffusion nationale, diffusent (bien entendu à un rythme raisonnable) des programmes de sensibilisation à la sécurité routière (de la même manière que ces chaînes peuvent, par exemple, avoir à diffuser des programmes de prévention contre les violences aux femmes ou

les préjugés sexistes). Cette délibération serait prise en concertation avec les sociétés concernées.

Proposition de loi pour une meilleure prévention des violences routières

Article 1^{er}

- ① I. – Le code pénal est ainsi modifié :
- ② 1° L'article 221-6-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « Par dérogation à l'article 132-25 du présent code et aux articles 723-1, 723-15 et 747-1 du code de procédure pénale, une peine d'emprisonnement prononcée en application du présent article ne peut être exécutée pendant tout ou partie des six premiers mois sous le régime de la détention à domicile sous surveillance électronique, de la semi-liberté ou du placement à l'extérieur qu'en cas de faute inexcusable de la victime ou si la personne condamnée était mineure au moment des faits. » ;
- ④ 2° Le I de l'article 221-8 est ainsi modifié :
- ⑤ a) Au 3° et à la première phrase du dernier alinéa, les mots : « le dernier » sont remplacés par les mots : « l'avant-dernier » ;
- ⑥ b) À la première phrase du onzième alinéa et du 11°, le mot : « dernier » est remplacé par le mot : « avant-dernier ».
- ⑦ II. – L'article L. 232-1 du code de la route est ainsi modifié :
- ⑧ 1° Après le dixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑨ « Par dérogation à l'article 132-25 du code pénal et aux articles 723-1, 723-15 et 747-1 du code de procédure pénale, une peine d'emprisonnement prononcée en application du présent article ne peut être exécutée pendant tout ou partie des six premiers mois sous le régime de la détention à domicile sous surveillance électronique, de la semi-liberté ou du placement à l'extérieur qu'en cas de faute inexcusable de la victime ou si la personne condamnée était mineure au moment des faits. » ;
- ⑩ 2° Au quatorzième alinéa et à la première phrase du vingt-cinquième alinéa, les mots : « le dernier » sont remplacés par les mots : « l'avant-dernier » ;
- ⑪ 3° À la première phrase des vingt-troisième et vingt-quatrième alinéas, le mot : « dernier » est remplacé par le mot : « avant-dernier ».

Article 2

- ① Après le chapitre V du titre III du livre II du code de la route, il est inséré un chapitre V *bis* ainsi rédigé :
- ② « CHAPITRE V BIS
- ③ « ***Conduite sous l'empire d'effets psychoactifs obtenus à partir d'un usage détourné d'un produit de consommation courante***
- ④ « *Art. L. 235-5-1.* – Le fait de conduire un véhicule ou d'accompagner un élève conducteur en se trouvant sous l'empire manifeste d'effets psychoactifs obtenus à partir d'un usage détourné d'un produit de consommation courante est puni d'une contravention de la cinquième classe. En cas de récidive, la peine est portée à 7 500 euros d'amende et la condamnation donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.
- ⑤ « La personne se trouvant en état de récidive encourt également les peines complémentaires suivantes :
- ⑥ « 1° La suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire ; cette suspension ne peut pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ; elle ne peut être assortie du sursis, même partiellement ;
- ⑦ « 2° 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 L. 122-1 du code de la justice pénale des mineurs ;
- ⑧ « 3° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal ;
- ⑨ « 4° 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 ;
- ⑩ « 5° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière. »

Article 3

- ① Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} est complété par un article L. 121-7 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 121-7.* – En cas de condamnation pour un délit commis lors de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur pour lequel est encourue la peine complémentaire d'obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière, le prononcé de cette peine est obligatoire sauf décision contraire de la juridiction spécialement motivée en considération des circonstances de l'infraction et de la personnalité de son auteur.
- ④ « Le premier alinéa est applicable en cas de condamnation pour une contravention de la cinquième classe dont la récidive constitue un délit. » ;
- ⑤ 2° Le deuxième alinéa de l'article L. 412-2 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il encourt également la peine complémentaire d'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière. »

Article 4

Le premier alinéa de l'article L. 3341-4 du code de la santé publique est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les autres débits de boissons à consommer sur place doivent proposer ces dispositifs à la vente. »

Article 5

- ① Après l'article 20-1 A de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication, il est inséré un article 20-1 B ainsi rédigé :
- ② « *Art. 20-1 B.* – Les sociétés nationales de programme mentionnées à l'article 44, ainsi que les services de télévision à caractère national et les services de radio appartenant à un réseau de diffusion à caractère national, diffusés par voie hertzienne terrestre, contribuent à la sécurité routière par la diffusion de programmes de sensibilisation du public dans des conditions fixées par l'autorité en concertation avec ces sociétés et services. »