



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Accident de la route sous l'emprise de drogue ou d'alcool

Question écrite n° 8512

Texte de la question

M. Ian Boucard appelle l'attention de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, sur les peines infligées aux conducteurs ayant causé un accident de la route sous l'emprise de drogue ou d'alcool. En effet, les peines de ces chauffards semblent être en totale inadéquation avec la gravité des actes commis, notamment en cas d'accidents graves. De fait, des statistiques de l'Institut national interministériel de la sécurité routière révèlent une situation alarmante puisque seulement 10 % des auteurs impliqués dans des accidents sous l'emprise de drogue ou d'alcool, avec blessures, sont condamnés à une peine de prison ferme et 40 % des auteurs impliqués dans des accidents mortels ne sont même pas condamnés à une peine de prison ferme. Ces chiffres démontrent que les coupables échappent très régulièrement à la prison et ce malgré la gravité des faits. Par ailleurs, les peines de prison ferme, lorsqu'elles sont prononcées, sont la plupart du temps courtes et aménageables. Pour mettre fin au laxisme de la justice en matière de sécurité routière, il semble donc primordial de se concentrer sur les peines effectivement purgées par les chauffards plutôt que sur les peines prononcées. C'est pourquoi il lui demande de fournir des statistiques sur les peines effectivement purgées par les auteurs d'accidents graves et si cela n'est pas possible, d'expliquer pourquoi de telles statistiques ne sont pas collectées. Il lui demande également d'inscrire à l'agenda législatif un projet de loi mettant en place des peines adaptées et justes pour les auteurs d'accidents de la route.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est pleinement engagé dans la lutte contre la délinquance routière. Cette mobilisation est d'autant plus forte lorsque ces infractions sont liées à une consommation d'alcool ou de produits stupéfiants, laquelle met gravement en danger nos concitoyens lorsqu'elle occasionne des accidents dont les conséquences peuvent s'avérer dramatiques. Selon le bilan définitif de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière publié le 31 mai 2023, 3 550 personnes sont décédées en 2022 sur les routes de France métropolitaine ou d'outre-mer, contre 3 219 personnes en 2021. Selon ce même bilan, l'alcool et les stupéfiants figurent, aux côtés de la vitesse, parmi les trois principaux facteurs comportementaux enregistrés par les forces de sécurité intérieure s'agissant des personnes présumées responsables d'un accident mortel. Les drames subis sur nos routes, renforcés par de tels comportements, imposent une mobilisation de chaque instant et des réponses pénales fermes et dissuasives. Les peines aujourd'hui encourues par un conducteur de véhicule terrestre à moteur tiennent d'ores et déjà compte de la dangerosité induite par une consommation d'alcool ou de stupéfiants en cas d'accident. Ces dernières vont jusqu'à 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende pour des blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à 3 mois commises par un conducteur se trouvant sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants (article 222-19-1 du code pénal), et jusqu'à dix ans d'emprisonnement (peine maximale pour une infraction de nature délictuelle) et 150 000 euros d'amende s'agissant d'un homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur en présence d'au moins deux circonstances aggravantes (article 221-6-1 du code pénal). Dix peines complémentaires sont également prévues par les dispositions de l'article 221-8 du code pénal, la peine complémentaire d'annulation du permis de conduire étant obligatoire dès la présence d'une seule circonstance

aggravante. Les juridictions disposent ainsi d'un arsenal législatif renforcé pour sanctionner les auteurs de ces infractions. Dans les limites fixées par la loi, les juridictions déterminent alors la nature, le quantum et le régime des peines prononcées en fonction des circonstances de l'infraction, de la personnalité de son auteur, et de sa situation matérielle, familiale et sociale, conformément aux finalités et fonctions de la peine énoncées à l'article 130-1 du code pénal (article 132-1 alinéa 3 du code pénal). Le prononcé d'une peine d'emprisonnement sans sursis ne peut intervenir « qu'en dernier recours si la gravité de l'infraction et la personnalité de son auteur rendent cette peine indispensable et si toute autre sanction est manifestement inadéquate » (article 132-19 alinéa 2 du code pénal). Au regard de la particulière gravité des infractions commises par conducteurs de véhicule terrestre à moteur, plus de huit personnes sur 10 étaient malgré tout condamnées en 2021 à une peine principale d'emprisonnement en répression de blessures involontaires par conducteur sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants. Le taux de poursuite des délits simples et aggravés d'homicide involontaire par conducteur s'élevait quant à lui à 92,5 %. En cas de condamnation, le taux de peine d'emprisonnement prononcé était de 97 % pour un quantum moyen d'emprisonnement ferme de 22 mois. En cas d'homicide involontaire par conducteur d'un véhicule terrestre à moteur sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants, l'intégralité des personnes reconnues coupables de ces faits était condamnée à une peine d'emprisonnement en 2021. Au cours de l'année 2022, 64 % des peines prononcées à l'encontre de ces auteurs étaient en outre des peines d'emprisonnement ferme, contre 53 % en 2015. Le nombre de peines de substitution prononcées, telles qu'énumérées aux articles 131-5 et suivants du code pénal, en tant que peine principale était quasi-nul (1 par année). Les juridictions judiciaires, dans les décisions ainsi rendues au cours des années passées, démontrent une conscience réelle de la gravité des drames subis sur les routes. En outre, depuis la loi dite « Perben 2 » du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, qui a notamment inscrit comme principe directeur de la politique pénale en matière d'exécution des peines, à l'article 707 du code de procédure pénale, la nécessité d'assurer la mise à exécution des peines de manière effective et dans les meilleurs délais, plusieurs réformes ont modifié le droit des peines et les procédures d'exécution pour répondre à cet objectif. Ainsi, la loi n° 2019-2022 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice du 23 mars 2019 assure l'effectivité des peines d'emprisonnement ferme lorsqu'elles sont prononcées, en prévoyant que toutes les peines d'emprisonnement de plus d'un an sont systématiquement exécutées en détention. Par ailleurs, les peines d'emprisonnement comprises entre 6 mois et 1 an ne sont pas automatiquement examinées par le juge de l'application des peines, dans la mesure où elles peuvent faire l'objet d'un mandat de dépôt immédiat ou différé. Enfin, il y a lieu de rappeler que les aménagements de peine, lorsqu'ils sont prononcés, tels que la détention à domicile sous surveillance électronique, sont des modalités d'exécution des peines d'emprisonnement qui tendent à la réinsertion des personnes condamnées et à la prévention de la récidive, conformément aux principes généraux posés par l'article 707 du code de procédure pénale. Ces aménagements de peines garantissent également la protection des droits de la victime et de la partie civile : l'inexécution des obligations et interdictions auxquelles la personne condamnée est soumise durant le temps de l'aménagement de sa peine peut être sanctionnée par l'incarcération de l'intéressé (articles 707, 712-16-1 et D.49-64 du CPP). En 2022, 192 auteurs condamnés à une peine d'emprisonnement aménageable pour une infraction principale d'homicide involontaire par conducteur de véhicule terrestre à moteur sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants ou de blessures involontaires par conducteur de véhicule terrestre à moteur sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants ont vu leur peine mise à exécution. 7 d'entre eux ont été maintenus en détention ou placés en détention à l'audience (tableau ci-dessous). Au 1er janvier 2023, on comptait 100 personnes condamnées et détenues pour une infraction d'homicide involontaire ou de blessures involontaires commis par conducteur sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants. On en dénombrait 115 au 1er janvier 2022 et 101 au 1er janvier 2021 (source : infocentre pénitentiaire). Mode de mise à exécution des peines aménageables pour les blessures et homicides involontaires par conducteur en état d'ivresse ou après usage de stupéfiants.

	2020-2022		2020	2021	2022
	Peines de 6 mois et moins	Peines de plus de 6 mois			

Total	309	225	150	192	192
Maintien en détention	10	8	7	15	7
Placement en détention à l'audience	8	9	6		
Incarcération après jugement	44	20	24	31	9
Aménagement ab initio	93	79	32	55	85
Aménagement "723-15"	154	109	81	91	91
Reliquat négatif	0	5	5	0	0
Champ : France					
Source : Ministère de la justice/SG/SEM/SDSE, fichier statistique Cassiopée					

L'arsenal législatif permet ainsi de concilier les impératifs de réinsertion nécessaire des personnes condamnées et de protection des intérêts de la société par une appréciation concrète des situations par les juridictions de jugement, amenées à prononcer des aménagements de peine ab initio, et par les juridictions de l'application des peines. Pour garantir la pleine effectivité de ces dispositions, une circulaire de politique pénale en matière routière a été diffusée le 20 juillet 2023 aux procureurs généraux et procureurs de la République, afin de rappeler la nécessité d'apporter des réponses pénales fermes en cas d'infractions révélant ce type de comportements graves et dangereux pour nos concitoyens, mais également d'accompagner dans la durée les victimes et leurs proches ayant eu à subir de tels drames. La circulaire diffusée par le ministre de la justice préconise le renforcement de la coordination entre l'autorité judiciaire et l'autorité administrative et appelle à des réponses pénales systématiques, rapides et dissuasives en cas d'atteintes portées aux forces de l'ordre ou lorsque les faits s'inscrivent dans un parcours de délinquance notoire. Le garde des Sceaux encourage en outre le prononcé de la peine complémentaire de confiscation du véhicule afin de lutter contre la récidive. Une série de mesures a enfin été annoncée par la Première ministre à l'issue du Comité interministériel de sécurité routière qui s'est tenu le 17 juillet 2023. A travers les 38 mesures présentées, le gouvernement vise à améliorer l'éducation routière des plus jeunes, renforcer les contrôles d'aptitude à la conduite et sanctionner plus sévèrement les conduites addictives. Outre la systématisation de la suspension du permis de conduire, le durcissement du retrait de points en cas de conduite sous l'emprise de stupéfiants, la délictualisation du grand excès de vitesse, la création d'un délit de désignation frauduleuse du conducteur du véhicule, le gouvernement a annoncé la consécration d'un délit d'homicide routier, réclamé de longue date par les associations de victimes de la route afin de remplacer le délit d'homicide involontaire par conducteur d'un véhicule. Des actions sont en cours afin de mettre en œuvre ces mesures et de faire évoluer rapidement le droit pénal routier.

Données clés

Auteur : [M. Ian Boucard](#)

Circonscription : Territoire de Belfort (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8512

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Justice

Ministère attributaire : Justice

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [30 mai 2023](#), page 4808

Réponse publiée au JO le : [19 septembre 2023](#), page 8354