

# La loi... des grands nombres ?

## Brève analyse de la délinquance routière

**En 2000, près de 600 000 condamnations ont été prononcées pour infractions pénales au Code de la route. Point de vue d'un magistrat sur le traitement de la délinquance routière.**

**François Leplat**

Magistrat auprès de la délégation interministérielle à la sécurité routière

Le terme d'accident demeure évocateur d'un événement fortuit, imprévisible, dû au hasard. Dès lors comment faire coïncider cette acception largement répandue avec la mise en cause du comportement du conducteur dans 92 % des cas d'accidents mortels de la circulation<sup>1</sup> ? L'accident n'est-il qu'une fatalité ou bien peut-on l'éviter ?

Les magistrats, avant que d'être des professionnels de la justice, sont des citoyens, hommes et femmes concernés comme tout un chacun par les accidents de la route. En effet, qui dans son entourage n'a pas perdu un proche ou une connaissance dans l'un d'eux, ou bien ne connaît pas un blessé léger<sup>2</sup> ou une victime grave (paraplégique, traumatisé crânien) ? Lequel d'entre nous n'a pas été un jour victime ou auteur d'un accident entraînant des lésions ou de la tôle froissée ? Et si tous ces malheurs, ces désagréments nous ont été épargnés, n'avons-nous jamais été témoin d'un accident ou simplement choqué par la relation de tel autre dans les médias ?

Les chiffres sont implacable : malgré une décroissance régulière du nombre de victimes depuis le pic de 1972<sup>3</sup>, sur les trente dernières années ce sont plusieurs centaines de milliers de vies qui ont été perdues, brisées, volées, laissant encore, des années après, des traces dans les corps et les consciences de ceux qui ont survécu à ces drames.

1. 5 300 enquêtes Réagir (Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier) réalisées entre 1992 et 1998.
2. C'est-à-dire ayant nécessité une hospitalisation de six jours au plus.
3. 16 545 tués.

### Un code de mauvaise conduite ?

Comme cela a été indiqué liminairement, ce nombre impressionnant est pour une part importante la résultante d'un comportement au mieux inadapté, le plus souvent transgressif. La circulation est un domaine depuis longtemps<sup>4</sup> très réglementé et pour lequel les occasions de violer la norme sont nombreuses et aisées, d'autant plus qu'elles sont souvent sans conséquences pour autrui, relativement peu verbalisées et pour la plupart d'entre nous considérées comme vénielles.

Le Code de route, dont les règles sont rapidement ingurgitées avant l'épreuve du permis de conduire, se voit ainsi tout aussi rapidement amendé par chaque nouveau conducteur qui arbitre entre une transgression qu'il intègre comme bénigne et un gain de temps, une économie de manœuvres qui sont vécues comme autant de contraintes : « Pourquoi attendre si longtemps à ce feu rouge alors qu'il n'y a personne ? », « Pourquoi faire ce grand détour quotidien alors qu'en prenant ce sens interdit sur une vingtaine de mètres je gagne un temps précieux ? » À force d'aménagements répétés, les règles deviennent à bref délai optionnelles, perdent toute justification, toute utilité.

En agissant de la sorte, en s'octroyant des droits nouveaux, l'on en vient à oublier que les règles de circulation visent en premier lieu à assurer un partage paisible de l'espace

4. Un des premiers textes en la matière est un décret du 10 mars 1899.
5. Ces règles visent aussi à assurer la sécurité personnelle de chaque conducteur. Ainsi, en 2001, dans 21,2 % des accidents corporels représentant 37,2 % des tués, un seul véhicule était impliqué (Bilan de l'année 2001 de la Sécurité routière en France).

public<sup>5</sup> ; l'autre, celui qui a également des droits, des priorités, mais également des faiblesses potentielles, des inattentions, l'autre qui, lui aussi, transgresse sciemment les règles par commodité, est ainsi évacué, gommé, ignoré au risque de devenir un gêneur, un importun. Qui, alors qu'il était piéton traversant sur un passage protégé, n'a pas eu à subir l'ire d'un automobiliste obligé de s'arrêter ? Ou bien encore, conducteur démarrant au feu vert, lequel d'entre nous n'a pas dû stopper sa course afin de céder la priorité à un conducteur passé au feu rouge à vive allure ?

Comment dès lors s'étonner de ces propos maintes fois lus dans les procès-verbaux d'accidents et répétés à l'audience : « *Je pensais avoir le temps de passer* », « *Je n'aurais jamais cru qu'il allait avoir cette réaction* », « *Il arrivait plus vite que je ne l'imaginais* », « *Je ne sais pas d'où il est sorti* ».

Cette déviance, hélas trop développée, traverse les milieux sociaux, les âges, la différence de sexe, même s'il y a une sur-représentation dans l'accidentologie des hommes jeunes conducteurs<sup>6</sup>.

Le facteur comportemental, prégnant, ne doit certes pas éluder les autres causes d'accidents que l'analyse systémique a permis d'identifier, notamment l'infrastructure et le véhicule<sup>7</sup>. Mais, c'est bien sur ce facteur premier que l'institution judiciaire, à travers la conduite des enquêtes, les sanctions alternatives, la solennité des audiences ou le prononcé des peines, a pour mission de faire évoluer vers plus de tempérance.

### « Mon client n'est pas un délinquant ! »

Les accidents de la route doivent s'inscrire dans une réflexion plus large sur la violence, comme l'a indiqué le professeur Jean-François Mattei, ministre de la Santé, de la Famille et des Personnes handicapées, lors du « Rendez-vous national pour agir » organisé à Paris le 17 septembre 2002, car la violence routière est parmi toutes les autres formes de violence celle qui a le plus fort impact en matière de santé publique. Pour les professionnels de la justice, ces accidents et les infractions routières de manière plus large sont à intégrer dans la délinquance générale dont ils ont à connaître.

Néanmoins, de façon récurrente, les per-

sonnes dont la responsabilité pénale est mise en cause sur la base de ces incriminations, leurs défenseurs, les magistrats eux-mêmes parfois, répugnent à utiliser le vocable de délinquant que l'on préfère réserver à l'auteur d'agissements crapuleux, alors même que ce terme ne comporte aucune connotation péjorative<sup>8</sup>.

Cela tient en partie au fait que les infractions d'atteinte à la vie ou à l'intégrité physique commises à l'occasion de la circulation routière sont qualifiées par les juristes d'infractions involontaires, ce que le grand public, les victimes et leurs proches ont souvent du mal à admettre, même si leurs sanctions peuvent être aggravées en cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence, de prise d'alcool ou de délit de fuite<sup>9</sup>.

### Un contentieux massif

Cette délinquance est pourtant très présente dans les prétoires. Il s'agit même d'un contentieux dit de masse. Cette réalité transparait des verbalisations et des condamnations prononcées.

Ainsi, en 2001<sup>10</sup>, 17 501 856 procès-verbaux d'infractions ont été dressés pour des infractions au Code de la route (12 890 840 par les polices d'État [gendarmerie et police nationales] et 4 611 016 par les polices locales).

Sur les 12 890 840 procès-verbaux dressés par les polices d'État, 12 644 678 sont des procès-verbaux de contraventions (7 844 884 sont relatifs à l'arrêt et au stationnement des véhicules [soit 62,04 % au total] et 4 799 794 ont trait aux autres contraventions), 246 162 procès-verbaux concernent les délits.

Pour l'ensemble des infractions pénales<sup>11</sup>, les condamnations prononcées en l'an 2000 ont été au nombre de 443 615 pour les délits et de 133 222 pour les contraventions les plus graves (celles de 5<sup>e</sup> classe). En ce qui concerne le contentieux routier<sup>12</sup>, les chiffres ont été de 138 747 délits dont 113 268 (82 %) liés à la conduite sous l'empire de l'alcool (avec ou sans accident), les conduites sous l'empire d'un état

alcoolique, hors accidents, totalisant 108 905 condamnations (soit 23,63 % de l'ensemble des délits sanctionnés en 2000).

Cette même année, les condamnations pour contraventions de 5<sup>e</sup> classe ont été au nombre de 91 472, dont 35 219 (38,55 %) pour des défauts d'assurance et 31 372 (34,3 %) des excès de vitesse égaux ou supérieurs à 50 km/h.

En résumé, on peut dire que le contentieux routier représente en volume :

- 31 % (presque 1/3) des condamnations pour délits ;
- 69 % (plus des 2/3) des condamnations pour contraventions de 5<sup>e</sup> classe ;
- 80 % (plus des 3/4) des condamnations pour les autres contraventions.

Soit au total plus de la moitié du contentieux pénal « jugé ».

Ces chiffres traduisent la prépondérance du facteur alcool présent dans 32 % des accidents mortels<sup>13</sup>, lequel se situe au confluent de la justice et de la santé publique lorsque la dépendance alcoolique est avérée. Dans ce dernier cas, le plus souvent, une condamnation à une peine assortie de l'obligation de soins est prononcée ; son effet est alors dépendant de la volonté ou de la capacité du condamné à accepter sa pathologie.

Toutefois ces mêmes chiffres occultent un facteur non négligeable d'accidents qui est la vitesse, présent dans 42 % des accidents mortels<sup>13</sup>, mais cette moins forte présence est en partie due à des dispositions répressives apparues plus tardivement<sup>14</sup>.

### Des outils nouveaux

Pour permettre une meilleure conduite des politiques pénales en la matière, des circulaires du ministère de la Justice accompagnent régulièrement les évolutions législatives et les pratiques nouvelles (tel l'usage du téléphone portable). Une circulaire du 25 mai 2001 est ainsi venue faire un point d'actualité des mesures nouvelles en incitant les parquets à harmoniser leurs pratiques d'alternatives aux poursuites et à dynamiser les politiques partenariales, notamment en matière de dépistage et de traitement de la dépendance alcoolique.

Dans la période récente, on note un double mouvement dans l'appréhension de la délinquance routière par les tribunaux.

8. Délinquant : personne qui commet un délit (d'après le dictionnaire Le Robert).

9. Articles 221-6 alinéa 2, 222-19 alinéa 2, 222-20 et 434-10 du Code pénal, article L. 234-11 du Code de la route.

10. *Les infractions au code de la route. Année 2001*. DLPJ, ministère de l'Intérieur.

11. *Chiffres-clés de la Justice 2000*, page 18, ministère de la Justice.

12. Direction des Affaires criminelles et des Grâces, bureau des études.

13. Cf. note 1.

14. La contravention de 5<sup>e</sup> classe d'excès de vitesse de 50 km/h ou plus date de mars 1998 et le délit de grand excès de vitesse de 50 km/h ou plus en récidive a été introduit en juin 1999.

6. Les jeunes conducteurs ayant un sur-risque de 3 et les hommes de 1,5.

7. Respectivement présents dans 46 % et 29 % des cas (cf. note 1).

À côté des poursuites traditionnelles (c'est-à-dire du renvoi devant le tribunal), les procureurs de la République ont développé l'alternative aux poursuites (par le biais de stages de sensibilisation aux risques routiers, ces stages comprenant éventuellement un passage dans un service hospitalier d'urgences, de traumatologie ou de rééducation fonctionnelle). L'institution des délégués du procureur, qui opèrent des rappels à la loi, ou bien encore celle de la composition pénale<sup>15</sup> qui permet de suspendre le permis de conduire pour une durée de six mois ou de faire effectuer un travail d'intérêt général sont venues diversifier la palette des propositions de prise en charge alternative de ce contentieux.

Parallèlement, les tribunaux correctionnels prononcent des sanctions en aggravation constante, particulièrement pour les conduites liées à l'alcool et en matière d'homicides involontaires (peines d'emprisonnement ferme, durées de suspension du permis de conduire allongées ou annulations du permis plus fréquemment utilisées).

### Des perspectives d'évolution

La prise en compte de nouveaux aspects de modification du facteur comportemental est amorcée. À titre d'exemple, l'on peut évoquer la compatibilité de la conduite avec un état de vigilance altéré soit du fait d'éléments endogènes (vieillesse, pathologies), soit consécutivement à l'absorption par les conducteurs de principes actifs ou de substances illicites.

La réponse pénale est l'une des réponses possibles à ces comportements encore très répandus, mais elle est loin d'être la seule.

Depuis déjà de nombreuses années et afin de permettre à l'institution judiciaire de faire face à cet afflux de procédures, s'est opéré un large mouvement vers un traitement déjudiciarisé des infractions routières. Pour cela, ont été mises en place des procédures simplifiées, au premier rang desquelles figure celle de l'amende forfaitaire<sup>16</sup>, cette administration des sanctions ayant été renforcée par l'entrée en vigueur<sup>17</sup> du système du permis à points.

Même si elle demeure nécessaire, la réponse pénale doit se doubler de multiples efforts de

prévention des accidents, particulièrement — en ce qui concerne le comportement du conducteur — d'une meilleure prise en compte de l'acquisition progressive des savoirs<sup>18</sup>, d'une sensibilisation régulière grâce à une communication diversifiée et d'un contrôle périodique de l'aptitude à la conduite. C'est en effet la prévention des accidents qui doit faire l'objet de toutes les attentions, la réparation judiciaire n'étant, hélas, jamais à la hauteur des pertes subies par les victimes et leurs proches, ni de leurs attentes. ■

15. Possible en matière de conduite sous l'empire de l'alcool.

16. Articles 529 et suivants du Code de procédure pénale.

17. Le 1<sup>er</sup> juillet 1992.

18. Ce que la délégation interministérielle à la Sécurité routière nomme le continuum éducatif.