



N° 1354

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 avril 2025

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES,
DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE
DE LA RÉPUBLIQUE, SUR LA PROPOSITION DE LOI,

MODIFIÉE PAR LE SÉNAT,

*créant l'**homicide routier** et visant à **lutter**
contre la **violence routière***

PAR M. ÉRIC PAUGET

Député

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 1^{re} lecture : **1751, 2104** et T.A. **234** (16^e législature).
2^e lecture : **157** (17^e législature).

Sénat : 1^{re} lecture : **308, 442, 443** et T.A. **101** (2023-2024).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
EXAMEN DES ARTICLES DE LA PROPOSITION DE LOI	7
<i>Article 1^{er}</i> (art. 221-6, 221-6-1, 221-6-1-1 [nouveau], 221-6-1-2 [nouveau], 221-7, 222-19, 222-19-1, 222-20, 222-20-1, 222-20-3 [nouveau], 222-20-4 [nouveau], 222-20-5 [nouveau], 222-20-6 [nouveau], 222-21, 221-8, 221-11, 222-44 et 222-44-2 [nouveau] du code pénal) : Création des infractions d’homicide et blessures routiers	7
<i>Article 1^{er} bis A</i> (art. 502, 512 et 513 du code de procédure pénale) : Information des parties civiles	14
<i>Article 1^{er} ter</i> (art. 222-44 du code pénal) : Allongement de la durée maximale de l’annulation ou de la suspension du permis de conduire encourue en tant que peines complémentaires pour les atteintes volontaires	15
<i>Article 1^{er} quater</i> (art. L. 421-2 [nouveau], L. 755-1, L. 765-1 et L. 775-1 du code pénitentiaire) : Prévention de la récidive des violences routières et des conduites addictives dans le cadre du parcours de réinsertion des personnes détenues condamnées en raison d’un homicide ou de blessures routiers	17
<i>Article 1^{er} quinquies</i> (art. L. 121-6, L. 121-7 [nouveau], L. 143-1, L. 412-1 et L. 413-1 du code de la route) : Délictualisation de l’infraction de dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h	19
<i>Article 2</i> (art. 1018 A du code général des impôts, 131-22, 132-16-2, 222-44 et 434-10 du code pénal, 398-1 et 706-176 du code de procédure pénale, L. 123-2, L. 224-14 et L. 232-3 du code de la route, L. 4271-4 du code des transports, L. 4741-2 et L. 4741-11 du code du travail et L. 1114-2 du code de la santé publique) : Coordinations découlant des dispositions de l’article 1 ^{er}	22
<i>Article 3</i> (art. L. 232-4 [nouveau] du code de la route) : Examen médical obligatoire pour tout conducteur impliqué dans un accident de la route ayant causé un homicide routier ou des blessures routières avec une ITT supérieure à trois mois	23
EXAMEN EN COMMISSION	27

MESDAMES, MESSIEURS,

Déposée en octobre 2023 et adoptée par l'Assemblée nationale, en première lecture, à l'unanimité des suffrages exprimés en janvier 2024, cette proposition de loi a été conçue de manière transpartisane et en lien direct avec les associations de terrain.

Transmis au Sénat, ce texte y a aussi fait l'objet d'un consensus et a été adopté en mars 2024, avec plusieurs modifications, portant notamment sur la structure de l'article 1^{er}.

Alors que 3 431 personnes ont encore trouvé la mort en 2024 sur nos routes en métropole et en Outre-Mer ⁽¹⁾, les dispositions proposées permettront de préciser la rédaction de notre droit en matière routière et d'aller dans le sens d'une plus grande fermeté envers les comportements dangereux.

Le texte voté par le Sénat en première lecture a permis l'adoption conforme de plusieurs articles et a enrichi le texte, en particulier en prévoyant une meilleure information des parties civiles. Cette rédaction ne répond toutefois pas totalement aux attentes des associations, des familles de victimes et de la société, ni aux difficultés juridiques que pose la dénomination d'homicide involontaire. En outre, la nouvelle écriture de l'article 1^{er} alourdit l'architecture des infractions concernées, en créant de nouvelles qualifications sans doute moins intelligibles. Il convient donc de revenir, pour certains des articles, notamment l'article 1^{er}, à l'écriture adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale.

En particulier, le caractère autonome et indépendant des infractions d'homicide routier et de blessures routières est indispensable pour garantir la clarté et la force de ce dispositif. Le rétablissement de la rédaction issue de l'Assemblée permettra de mieux tenir compte de la réalité de ces accidents de la route qui, certes, ont des conséquences involontaires, mais sont causés dans des circonstances résultant d'actes délibérés commis par le conducteur fautif. Cette réalité doit être mieux nommée, mieux qualifiée et, ainsi, mieux jugée.

Ce texte ne résoudra pas à lui seul toutes les questions de sécurité routière, mais constituera une avancée réelle et précieuse.

(1) *Observatoire national interministériel de la sécurité routière, Bilan provisoire 2024 de la sécurité routière, 30 janvier 2025.*

EXAMEN DES ARTICLES DE LA PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

(art. 221-6, 221-6-1, 221-6-1-1 [nouveau], 221-6-1-2 [nouveau], 221-7, 222-19, 222-19-1, 222-20, 222-20-1, 222-20-3 [nouveau], 222-20-4 [nouveau], 222-20-5 [nouveau], 222-20-6 [nouveau], 222-21, 221-8, 221-11, 222-44 et 222-44-2 [nouveau] du code pénal)

Création des infractions d’homicide et blessures routiers

Adopté par la Commission avec modifications

➤ **Résumé du dispositif et effets principaux**

L’article 1^{er} qualifie les homicides et atteintes involontaires, lorsqu’ils sont commis par un conducteur avec une ou plusieurs circonstances aggravantes, d’homicides routiers ou de blessures routières.

➤ **Les modifications apportées par l’Assemblée nationale**

En commission des Lois, l’Assemblée nationale a adopté dix-huit amendements, dont douze des rapporteurs, afin notamment d’enrichir les circonstances caractérisant un homicide routier ou des blessures routières, par exemple avec l’infraction de refus d’obtempérer ou celle de rodéo urbain. Des amendements de cohérence, de coordination et de nature rédactionnelle ont également été adoptés en séance publique.

➤ **Les modifications apportées par le Sénat**

À l’initiative de son rapporteur M. Francis Szpiner (LR), la commission des Lois du Sénat a entièrement réécrit l’article 1^{er} afin de créer des infractions « par mise en danger » et de supprimer un certain nombre des circonstances caractérisant un homicide routier ou des blessures routières, comme le refus d’obtempérer par exemple.

➤ **Modifications apportées par la Commission**

La commission a adopté un amendement de réécriture globale du rapporteur rétablissant l’écriture votée par l’Assemblée nationale en première lecture.

Cœur de la proposition de loi, le présent article entend prendre en compte le caractère délibéré des circonstances aggravantes susceptibles de s’appliquer à un homicide ou à des blessures involontaires commis par le conducteur d’un véhicule terrestre à moteur. En effet, si l’infraction demeure involontaire, les conditions de sa survenance, elles, résultent d’un comportement risqué, en raison notamment d’une

violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence ou de sécurité, de la conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants, de la conduite sans permis ou encore d'un dépassement important de la vitesse maximale autorisée.

À cet effet, l'article prévoit de qualifier les homicides et atteintes involontaires, lorsqu'ils sont commis par un conducteur avec une ou plusieurs circonstances aggravantes, d'homicides routiers ou de blessures routières, selon les cas.

Le quantum des peines encourues n'est pas modifié :

– l'homicide routier sera passible de sept ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende, les peines étant portées à dix ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende si l'infraction est commise avec au moins deux circonstances aggravantes ;

– les blessures routières entraînant une incapacité totale de travail (ITT) supérieure à trois mois seront passibles de cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende, les peines étant portées à sept ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende si l'infraction est commise avec au moins deux circonstances aggravantes ;

– les blessures routières entraînant une ITT inférieure ou égale à trois mois seront passibles de trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende, les peines étant portées à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende si l'infraction est commise avec au moins deux circonstances aggravantes ;

1. La position de l'Assemblée nationale en première lecture

Les développements suivants s'attacheront à présenter de façon synthétique le dispositif initial et les modifications qui lui ont été apportées par l'Assemblée ; il est renvoyé au commentaire du présent article en première lecture pour une présentation complète du dispositif et du cadre juridique dans lequel il s'inscrit ⁽¹⁾.

a. Le dispositif initialement proposé

Dans le dispositif initial, l'homicide routier et les blessures routières étaient consacrés comme des **infractions autonomes et indépendantes** désormais inscrites dans un nouveau chapitre au sein du titre II du livre II du code pénal comprenant quatre nouveaux articles :

– l'article 221-18 ⁽²⁾, relatif à l'homicide routier ;

(1) Mme Anne Brugnera et M. Éric Pauget, Rapport sur la proposition de loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, *Assemblée nationale, XVI^e Législature, n° 2104*, 23 janvier 2024, pages 11 à 22.

(2) La numérotation indiquée correspond à celle issue des travaux de la commission, par souci de lisibilité.

– l'article 221-19, relatif aux blessures routières entraînant une ITT supérieure à trois mois ;

– l'article 221-20, relatif aux blessures routières entraînant une ITT inférieure ou égale à trois mois ;

– l'article 221-21, relatif aux peines complémentaires susceptibles d'être prononcées.

Le dispositif initial prévoyait en outre de créer trois nouvelles circonstances aggravantes, en plus des six existantes qui étaient reprises :

– la consommation volontaire de substances psychoactives, telles que le protoxyde d'azote, en ayant connaissance que cela est susceptible de mettre autrui en danger ;

– la non-assistance à une personne en danger ;

– la violation des dispositions relatives à l'usage d'un téléphone portable.

Les peines complémentaires étaient également enrichies.

b. La position en Commission

Outre des aménagements d'ordre rédactionnel ou destinés à clarifier le dispositif, adoptés sur proposition des rapporteurs de la première lecture, Mme Anne Brugnera et M. Éric Pauget, la Commission a enrichi les circonstances aggravantes prévues pour qualifier les infractions d'homicides et blessures routiers :

– la circonstance tenant au dépassement de la vitesse maximale autorisée a été étendue, le dépassement ayant été ramené de 50 km/h à 30 km/h ;

– ont été ajoutés le refus d'obtempérer et l'infraction de « rodéo urbain ».

La Commission a également étendu les peines complémentaires.

Il est là aussi renvoyé au commentaire de première lecture pour une présentation complète des modifications apportées en commission au présent article ⁽¹⁾.

c. La position en séance

Aucune modification substantielle de nature à remettre en cause l'économie générale du dispositif n'a été adoptée lors de l'examen du texte en séance ; les modifications apportées par l'Assemblée ont au contraire renforcé la cohérence du présent article.

(1) Mme Anne Brugnera et M. Éric Pauget, rapport précité, page 22.

● Ainsi, sur proposition de Mme Aude Luquet et des membres du groupe Dem, et suivant les avis favorables de la Commission et du Gouvernement, l'Assemblée a supprimé la circonstance aggravante de refus d'obtempérer pour les blessures routières ayant entraîné une ITT inférieure ou égale à trois mois ⁽¹⁾.

Cette suppression reposait sur le respect de la cohérence de l'échelle des peines, dans la mesure où le refus d'obtempérer exposant autrui à un risque de blessures se trouvait plus sévèrement sanctionné qu'un refus d'obtempérer ayant effectivement causé des blessures.

● Par ailleurs, l'adoption de plusieurs amendements ayant fait l'objet d'avis favorables de la Commission et du Gouvernement a permis de rationaliser les peines complémentaires susceptibles d'être prononcées pour les infractions d'homicide et de blessures routières, en supprimant celles jugées redondantes ou sans rapport avec l'objet de ces infractions :

– la confiscation de la chose ayant servi à commettre l'infraction, redondante avec la peine complémentaire prévoyant déjà la confiscation du véhicule, sur proposition de Mme Virginie Lanlo (RE) ⁽²⁾ ;

– la confiscation de l'animal utilisé pour commettre l'infraction, sur proposition de Mme Lanlo, de Mme Luquet et des membres du groupe Dem, et de M. Pierre Meurin et les membres du groupe RN ⁽³⁾ ;

– l'interdiction de détenir un animal, sur la proposition des mêmes auteurs ⁽⁴⁾.

● Enfin, des aménagements d'ordre rédactionnel ont été apportés :

– l'Assemblée, suivant l'avis favorable du Gouvernement, a adopté un amendement de coordination des rapporteurs, tirant les conséquences de certaines modifications apportées en commission ⁽⁵⁾ ;

– ont également été adoptés plusieurs amendements rédactionnels de Mme Béatrice Descamps (LIOT), ayant recueilli les avis favorables de la Commission et du Gouvernement ⁽⁶⁾.

2. La position du Sénat en première lecture

Le Sénat a apporté d'importantes modifications au dispositif proposé, essentiellement en commission.

(1) Amendement n° 66 de Mme Luquet.

(2) Amendement n° 41 de Mme Lanlo.

(3) Amendements n°s 42 de Mme Lanlo, 64 de Mme Luquet et 93 de M. Meurin.

(4) Amendements n°s 43 de Mme Lanlo, 61 de Mme Luquet et 94 de M. Meurin.

(5) Amendement n° 72 des rapporteurs.

(6) Amendements n°s 54, 55, 56, 57, 58 et 59 de Mme Descamps.

a. La position en commission

Si la commission des Lois du Sénat a adopté le présent article, c'est en lui apportant des modifications substantielles – tout en accueillant favorablement le principe général porté par le dispositif. En effet, à l'initiative de son rapporteur, M. Francis Szpiner (LR), cet article a été intégralement réécrit en commission ⁽¹⁾.

● En premier lieu, cette réécriture a modifié l'économie générale du dispositif, reposant sur la distinction entre infractions involontaires, dont la rédaction n'était pas changée, et infractions, certes involontaires, mais dues à des circonstances qui, elles, étaient délibérées, et qui étaient dès lors qualifiées dans le texte adopté par l'Assemblée d'homicide et de blessures routiers.

La commission des Lois du Sénat a jugé utile de créer de nouvelles qualifications, celles d'homicide par mise en danger et de blessures par mise en danger, aboutissant aux catégories suivantes :

– **homicide involontaire**, prévu à l'article 221-6 du code pénal, (actuellement prévu au premier alinéa de cet article), et passible de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende (**a du 3° du présent article**) ;

– **homicide par mise en danger**, prévu dans un article 221-6-1 réécrit du code pénal, en cas de violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence ou de sécurité, et passible de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende (**c du même 3°**) ;

– **homicide routier**, prévu dans un nouvel article 221-6-1-1, correspondant à l'actuel homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule hors circonstances aggravantes, et passible des mêmes peines que celles actuellement prévues (soit cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende) (**d du même 3°**) ;

– **homicide routier par mise en danger**, commis par le conducteur d'un véhicule avec circonstance aggravante, passible des peines prévues par le texte de l'Assemblée – incluant la majoration prévue en cas de pluralité de circonstances aggravantes (**même d**) ; c'est cette dernière qualification qui correspond à l'homicide routier dans sa version adoptée par l'Assemblée nationale.

Les mêmes distinctions sont prévues pour les blessures :

– **blessures involontaires**, prévues à l'article 222-19 du code pénal (dont seul le premier alinéa est conservé) ;

– **blessures par mise en danger**, prévues aux articles 222-20 et 222-21 réécrits du code pénal (selon que les blessures entraînent une ITT supérieure à trois mois ou n'excédant pas cette durée) (**d du 4° du présent article**) ;

(1) Amendement [n° COM-4](#) de M. Szpiner.

– **blessures routières**, commises hors circonstances aggravantes, prévues dans de nouveaux articles 222-20-3 et 222-20-4 du code pénal (**e du même 4°**) ;

– **blessures routières par mise en danger**, correspondant aux blessures routières du texte adopté par l’Assemblée, prévues dans de nouveaux articles 222-20-5 et 222-20-6, en fonction des conséquences des blessures (**même e**).

● En deuxième lieu, et ainsi qu’il a été vu, la réécriture de l’article a modifié la structure générale des nouvelles dispositions : alors que, dans le texte adopté par l’Assemblée, celles-ci étaient réunies dans un même chapitre, au nom de la lisibilité et de l’intelligibilité du droit pénal, la version issue des travaux du Sénat a scindé les nouveaux articles :

– les dispositions relatives à l’homicide routier – dans son acception issue des travaux de l’Assemblée – ont été inscrites dans un nouvel article 221-6-1-2 du code pénal ;

– les dispositions relatives aux blessures routières, là encore dans leur acception issue des travaux de l’Assemblée, ont été inscrites dans de nouveaux articles 222-20-5 du code pénal, en cas d’ITT supérieure à trois mois, et 222-20-6, en cas d’ITT n’excédant pas cette durée ;

– les peines complémentaires ont également été éclatées au sein de différents articles – 2221-11 pour l’homicide routier par mise en danger, 222-44-2 pour les blessures routières par mise en danger (**6° et 8° du présent article**).

Ces modifications ont en outre abouti à inscrire directement au sein de l’article 1^{er} des dispositions de coordination qui figuraient, dans le texte de l’Assemblée, à l’article 2 de la proposition de loi.

● En troisième lieu, la réécriture a abouti à mettre en exergue la circonstance tenant à la violation manifestement délibérée d’une obligation particulière de prudence ou de sécurité. Les autres circonstances des nouvelles qualifications sont ajoutées à la suite d’une telle violation, et ne sont donc pas mises, au moins formellement, sur le même plan que ces dernières.

● En quatrième lieu, les circonstances aggravantes permettant de qualifier l’homicide ou les blessures routiers – ou « homicide routier par mise en danger » ou « blessures routières par mise en danger », selon la terminologie du Sénat – ont été significativement réduites en commission par rapport au dispositif adopté par l’Assemblée.

Ont en effet été supprimées les circonstances aggravantes suivantes :

– le fait d’avoir conduit en consommant des substances psychoactives ;

– le fait d’avoir contrevenu aux dispositions relatives à l’usage du téléphone portable au volant ;

- le refus d’obtempérer ⁽¹⁾ ;
- les rodéos urbains.

● En cinquième lieu, les peines complémentaires prévues par l’Assemblée nationale ont été modifiées.

Pour mémoire, le texte de l’Assemblée prévoyait, notamment :

- la suspension du permis de conduire pour dix ans au plus ;
- la confiscation d’un ou plusieurs véhicules appartenant au condamné ;
- des peines complémentaires concernant les armes et le permis de chasse.

La commission des Lois du Sénat a ramené de dix à cinq ans la durée maximale de la suspension du permis de conduire ⁽²⁾ ; elle a par ailleurs supprimé les autres peines complémentaires précédemment mentionnées.

b. La position en séance

Le Sénat, en séance, a confirmé le dispositif réécrit en commission, rejetant notamment les amendements tendant à rétablir le texte adopté par l’Assemblée qui avaient fait l’objet d’un avis favorable du Gouvernement.

Par ailleurs, outre un amendement de coordination de la commission adopté malgré l’avis défavorable du Gouvernement ⁽³⁾, le Sénat a adopté un amendement de M. Guy Benarroche et des membres du groupe Écologiste – Solidarité et Territoires ayant recueilli un double avis défavorable de la commission et du Gouvernement, tendant à ce que, dans le cadre des procédures engagées au titre du nouvel homicide routier, les parties civiles soient informées des actes de procédure, notamment si la personne condamnée a interjeté appel ou s’est pourvue en cassation ⁽⁴⁾.

3. La position de la Commission

La Commission a adopté l’**amendement CL40 du rapporteur**, choisissant ainsi de rétablir la rédaction de l’article 1^{er} adoptée en première lecture à l’Assemblée nationale.

(1) Rappelons que la circonstance aggravante du refus d’obtempérer avait déjà été supprimée par l’Assemblée pour les blessures routières entraînant une ITT n’excédant pas trois mois.

(2) Modification cohérente avec celle que le Sénat a apportée à l’article 1^{er} ter (cf. infra).

(3) Amendement [n° 40](#) de la commission des Lois.

(4) Amendement [n° 17](#) de M. Benarroche.

*

* *

Article 1^{er} bis A

(art. 502, 512 et 513 du code de procédure pénale)

Information des parties civiles

Adopté par la Commission sans modification
--

➤ **Résumé du dispositif et effets principaux**

Le présent article a été introduit en séance publique au Sénat et modifie le code de procédure pénale pour prévoir que, en l'absence d'appel sur l'action civile et les intérêts civils, la partie civile doit être informée de la déclaration d'appel sur l'action publique, et de la date d'audience.

➤ **Modifications apportées par la Commission**

La commission a adopté cet article sans modification.

Introduit en séance par le Sénat, cet article entend améliorer l'information des parties civiles en l'absence d'appel sur les intérêts civils ; il résulte de l'adoption d'un amendement de Mme Alexandra Borchio Fontimp (LR) et plusieurs de ses collègues, présenté dans son exposé sommaire comme un amendement d'appel, ayant fait l'objet d'un avis défavorable du Gouvernement – la commission s'en remettant à la sagesse du Sénat ⁽¹⁾.

- En application de l'article 391 du code de procédure pénale (CPP), toute personne ayant porté plainte, incluant donc les parties civiles ayant déposé plainte avec constitution de partie civile, est avisée de la date d'audience par le parquet – l'avis d'audience devant faire l'objet d'une traduction si la victime ne comprend pas le français.

Par ailleurs, et comme le prévoit le dernier alinéa du même article 391 du CPP, s'il n'est pas établi que la victime a reçu l'avis d'audience, et que le tribunal statuant sur l'action publique parce qu'il juge comme non indispensable la présence de la victime, peut renvoyer le jugement sur l'action civile à une audience ultérieure, dont il fixe la date – la victime devant alors être informée de cette dernière.

(1) Amendement [n° 6 rect. bis](#) de Mme Borchio Fontimp.

S'agissant de l'appel, et aux termes de l'article 502 du CPP, la déclaration d'appel doit indiquer si l'appel porte sur la décision sur l'action publique, sur celle sur l'action civile ou sur les deux ; cette déclaration est inscrite sur un registre public.

L'article 512 du CPP, quant à lui, prévoit que les règles applicables devant le tribunal correctionnel le sont également devant la cour d'appel. L'ordre dans lequel les prises de parole sont faites est fixé par l'article 513 du même code, dont le dernier alinéa prévoit que le prévenu ou son avocat ont toujours la parole en dernier.

• Le présent article modifie les articles 502 et 512 du CPP pour prévoir que, en l'absence d'appel sur l'action civile et les intérêts civils, la partie civile doit néanmoins être informée, par le parquet, de la déclaration d'appel sur l'action publique, et de la date d'audience – reprenant sur ce dernier point les dispositions de l'article 391 du CPP.

Il modifie également l'article 513 du CPP afin de prévoir que la partie civile, même en l'absence d'appel sur les intérêts civils, peut prendre la parole lors du jugement de l'appel.

*

* *

Article 1^{er} ter

(art. 222-44 du code pénal)

Allongement de la durée maximale de l'annulation ou de la suspension du permis de conduire encourue en tant que peines complémentaires pour les atteintes volontaires

Adopté par la Commission avec modifications

➤ **Résumé du dispositif et effets principaux**

Cet article a été introduit en première lecture par l'Assemblée nationale, en commission, à l'initiative des rapporteurs. Il allonge la durée maximale de l'annulation ou de la suspension du permis de conduire encourue en tant que peine complémentaire pour les atteintes volontaires.

➤ **Les modifications apportées par le Sénat**

À l'initiative de son rapporteur, la commission des Lois du Sénat a modifié en partie le présent article, afin de prévoir que, pour les atteintes volontaires, seule l'annulation du permis de conduire sera possible.

➤ **Modifications apportées par la Commission**

La commission a adopté un amendement du rapporteur rétablissant l'écriture votée par l'Assemblée nationale en première lecture.

1. La position de l'Assemblée nationale en première lecture

● Aux termes des 3° et 4° de l'article 222-44 du code pénal, les personnes physiques coupables de certaines atteintes à l'intégrité physique de la personne encourent, à titre de peines complémentaires :

– la suspension du permis de conduire, pour une durée maximale de cinq ans, cette durée maximale étant portée à dix ans si sont en cause des atteintes involontaires commises par le conducteur d'un véhicule avec une ou plusieurs circonstances aggravantes ⁽¹⁾ ;

– l'annulation du permis de conduire, avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant cinq ans au plus.

Il résulte de ces dispositions que la durée maximale de suspension du permis de conduire est plus faible si l'atteinte est volontaire (cinq ans) que si elle est involontaire et causée par un conducteur avec des circonstances aggravantes (dix ans).

● Afin de mettre un terme à cette incohérence dans l'échelle des peines complémentaires, qui aboutissait à ce que les atteintes volontaires soient moins lourdement sanctionnées que les atteintes involontaires, le présent article, résultant d'une initiative des rapporteurs en commission, porte de cinq à dix ans la durée maximale de suspension du permis de conduire, si l'atteinte est volontaire.

Il porte également à 10 ans la durée maximale de la période durant laquelle, après une annulation du permis de conduire, la personne ne peut en solliciter un nouveau, lorsque l'atteinte est volontaire.

Rappelons, à toutes fins utiles, que l'article 1^{er}, dans sa rédaction issue des travaux de l'Assemblée, prévoyait de porter à dix ans la durée maximale de suspension pour les homicides et les blessures routiers.

(1) La durée maximale de suspension est également portée de cinq à dix ans en cas d'homicide involontaire causé par le conducteur d'un véhicule avec une ou plusieurs circonstances aggravantes, en application du 3° de l'article 221-8 du code pénal.

2. La position du Sénat en première lecture

La commission des Lois du Sénat, à l'initiative de son rapporteur, a modifié en partie le présent article, afin de prévoir que, pour les atteintes volontaires, seule l'annulation du permis de conduire sera possible ⁽¹⁾.

La motivation de cette modification reposait sur le fait que, pour les sénateurs, il paraissait difficile de suspendre le permis de conduire pendant plus de cinq ans sans obliger le conducteur à passer à nouveau les épreuves de conduite.

Rappelons que, à l'article 1^{er}, le Sénat a également ramené de dix à cinq ans la durée maximale de la suspension du permis de conduire pour les homicides et blessures routiers.

3. La position de la Commission

La Commission a adopté l'**amendement CL41 du rapporteur** rétablissant le dispositif adopté par l'Assemblée nationale, en première lecture, s'agissant de la durée maximale de suspension du permis de conduire en cas d'atteinte volontaire à l'intégrité physique.

*

* *

Article 1^{er} quater

(art. L. 421-2 [nouveau], L. 755-1, L. 765-1 et L. 775-1 du code pénitentiaire)

**Prévention de la récidive des violences routières et des conduites addictives
dans le cadre du parcours de réinsertion des personnes détenues condamnées
en raison d'un homicide ou de blessures routiers**

Rétabli par la Commission

➤ Résumé du dispositif et effets principaux

Cet article a été introduit en première lecture par l'Assemblée nationale, en commission, à l'initiative des rapporteurs. Il prévoit la mise en place d'actions destinées à prévenir le risque de récidive des violences routières, à destination des personnes condamnées pour homicide ou blessures routiers.

(1) Amendement [n° COM-6](#) du rapporteur.

➤ **Les modifications apportées par le Sénat**

À l’initiative de son rapporteur, la commission des Lois du Sénat a supprimé cet article.

➤ **Modifications apportées par la Commission**

La commission a rétabli cet article en adoptant un amendement du rapporteur.

1. La position de l’Assemblée nationale en première lecture

- Le présent article résulte de l’adoption par la Commission d’un amendement des rapporteurs,

Il introduit dans le code pénitentiaire un nouvel article L. 421-2, qui prévoit la mise en place par le service pénitentiaire d’insertion et de probation (SPIP) d’actions destinées à prévenir le risque de récidive des violences routières, à destination des personnes condamnées pour homicide ou blessures routiers.

Le cas échéant, sont également prévues des actions tendant à prévenir la consommation de stupéfiants ou de substances psychotropes, afin de réduire l’addiction à ces produits.

Ce dispositif permet de prendre en charge les principaux facteurs d’accidents routiers, et d’accompagner les auteurs des faits vers la réinsertion.

- En séance, l’Assemblée a adopté deux amendements des rapporteurs, suivant les avis favorables de la Commission et du Gouvernement, l’un rédactionnel, l’autre de coordination ⁽¹⁾.

2. La position du Sénat en première lecture

Le Sénat a supprimé cet article en adoptant, en commission, un amendement en ce sens du rapporteur, M. Francis Szpiner (LR) ⁽²⁾ – et en rejetant un amendement de rétablissement en séance.

La motivation de la suppression ne reposait pas sur une opposition à l’objectif poursuivi, mais sur l’appréciation selon laquelle l’organisation de modules par les SPIP relève du niveau réglementaire, et non de la loi.

(1) Amendements n^{os} 73 et 74 des rapporteurs.

(2) Amendement [COM-7](#) du rapporteur.

3. La position de la Commission

La Commission a adopté l'**amendement CL42 du rapporteur** afin de rétablir cet article dans la rédaction votée en première lecture par l'Assemblée nationale.

*

* *

Article 1^{er} quinquies

(art. L. 121-6, L. 121-7 [nouveau], L. 143-1, L. 412-1 et L. 413-1 du code de la route)

Délictualisation de l'infraction de dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h

Adopté par la Commission avec modifications

➤ **Résumé du dispositif et effets principaux**

Cet article a été introduit en première lecture par l'Assemblée nationale, en commission, à l'initiative des rapporteurs. Il érige en délit le dépassement d'au moins 50 km/h de la vitesse maximale autorisée.

➤ **Les modifications apportées par le Sénat**

Cet article a été modifié en séance pour rendre obligatoire la peine complémentaire d'accomplir, aux frais de la personne, un stage de sensibilisation à la sécurité routière, pour toute personne condamnée pour un délit commis lors de la conduite d'un véhicule, ou pour une contravention de la cinquième classe dont la récidive constitue un délit.

➤ **Modifications apportées par la Commission**

La commission a adopté un amendement du rapporteur afin de supprimer cette systématisation de la peine complémentaire de stage de sensibilisation à la sécurité routière.

1. La position de l'Assemblée nationale en première lecture

a. L'état du droit

En l'état du droit, le dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h est, en application de l'article R. 413-14-1 du code de la route,

passible de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe – soit 1 500 euros.

Des peines complémentaires sont également susceptibles d'être prononcées :

- suspension du permis de conduire pour trois ans au plus ;
- interdiction de conduire certains véhicules pour trois ans au plus ;
- obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;
- confiscation du véhicule.

La récidive de cette infraction est, aux termes de l'article L. 413-1 du code de la route, un délit passible de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende. Les mêmes peines complémentaires sont prévues, à deux différences importantes : l'interdiction de conduire certains véhicules peut être prononcée pour cinq ans au plus, et la confiscation du véhicule est obligatoire.

b. Le dispositif introduit par l'Assemblée nationale

• Le présent article, qui résulte de l'adoption en Commission d'un amendement des rapporteurs, prévoit d'ériger en délit le dépassement d'au moins 50 km/h de la vitesse maximale autorisée – et donc y compris hors récidive –, eu égard à l'importance d'un tel excès de vitesse et du rôle de la vitesse dans les accidents routiers.

Il modifie à cet effet l'article L. 413-1 du code de la route, tout en conservant le quantum des peines actuellement prévu en cas de récidive.

Des mesures de coordination liées à cette délictualisation hors récidive sont prévues, notamment s'agissant de la confiscation du véhicule – afin que son caractère obligatoire ne concerne que la récidive, comme c'est le cas actuellement.

L'article ajoute également une nouvelle peine complémentaire : l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant une durée maximale de trois ans.

Enfin, est prévue l'application de la procédure de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD), avec un montant d'AFD de 300 euros, minoré à 250 euros et majoré à 600 euros ⁽¹⁾.

Aux termes du II de l'article, l'entrée en vigueur de la délictualisation est prévue à une date fixée par décret, et au plus tard le 31 décembre 2025.

(1) Relevons que l'infraction actuelle, contravention de cinquième classe, est passible de la procédure de l'amende forfaitaire contraventionnelle, en application du 1° du I de l'article R. 48-1 du code de procédure pénale.

● Lors de l'examen en séance, deux amendements des rapporteurs, l'un de coordination et l'autre rédactionnel, ont été adoptés par l'Assemblée, après avoir recueilli les avis favorables de la Commission et du Gouvernement ⁽¹⁾.

2. La position du Sénat en première lecture

Adopté sans modification par la commission des Lois du Sénat, cet article a été amendé en séance à l'initiative de Mme Alexandra Borchio Fontimp (LR) et plusieurs de ses collègues, ayant fait l'objet d'un avis favorable de la commission, et d'un avis défavorable du Gouvernement ⁽²⁾.

Cette modification, à travers l'introduction d'un nouvel article L. 121-7 du code de la route (**nouveau 1° bis A du présent article**), consiste à rendre obligatoire la peine complémentaire d'accomplir, aux frais de la personne, un stage de sensibilisation à la sécurité routière, pour toute personne condamnée pour un délit commis lors de la conduite d'un véhicule, ou pour une contravention de la cinquième classe dont la récidive constitue un délit.

La juridiction aura toutefois la possibilité, par une décision spécialement motivée en considération des éléments de l'espèce, de ne pas prononcer la peine complémentaire.

Par ailleurs, l'amendement adopté a conduit à compléter l'article L. 412-2 du code de la route, relatif à la récidive dans un délai d'un an de l'infraction consistant à ne pas respecter la distance de sécurité dans un tunnel, afin de prévoir qu'est également encourue la peine complémentaire de stage de sensibilisation (**nouveau 1° ter du présent article**).

3. La position de la Commission

La commission des Lois de l'Assemblée nationale a adopté l'**amendement CL43 du rapporteur** afin de supprimer la systématisation de la peine complémentaire de stage de sensibilisation à la sécurité routière, en raison notamment de sa non articulation avec la peine d'amende.

*

* *

(1) Amendements n^{os} 75 et 76 des rapporteurs.

(2) Amendement [n° 9 rect.](#) de Mme Borchio Fontimp.

Article 2

(art. 1018 A du code général des impôts, 131-22, 132-16-2, 222-44 et 434-10 du code pénal, 398-1 et 706-176 du code de procédure pénale, L. 123-2, L. 224-14 et L. 232-3 du code de la route, L. 4271-4 du code des transports, L. 4741-2 et L. 4741-11 du code du travail et L. 1114-2 du code de la santé publique)

Coordinations découlant des dispositions de l'article 1^{er}

Adopté par la Commission avec modifications

➤ **Résumé du dispositif et effets principaux**

L'article 2 tire les conséquences des dispositions de l'article 1^{er}, en procédant aux coordinations requises.

➤ **Les modifications apportées par l'Assemblée nationale**

Cet article a été modifié pour compléter les coordinations nécessaires.

➤ **Les modifications apportées par le Sénat**

À l'initiative du rapporteur M. Francis Szpiner (LR), cet article a été réécrit en commission, puis ensuite en séance publique.

➤ **Modifications apportées par la Commission**

La commission a adopté un amendement de réécriture globale du rapporteur rétablissant l'écriture votée par l'Assemblée nationale en première lecture.

1. La position de l'Assemblée nationale en première lecture

Figurant dans le dispositif initialement déposé, le présent article tire les conséquences des modifications prévues à l'article 1^{er} de la proposition de loi.

Il a été complété en Commission à l'initiative des rapporteurs, à travers l'adoption de deux amendements de coordination.

2. La position du Sénat en première lecture

La commission des Lois du Sénat, à l'initiative de son rapporteur, a modifié les coordinations prévues au présent article pour tirer les conséquences des modifications apportées à l'article 1^{er}, en particulier s'agissant de la modification de l'architecture des qualifications et de la numérotation des articles du code pénal relatifs aux infractions involontaires et aux homicides et blessures routiers ⁽¹⁾.

(1) Amendement [COM-8](#) du rapporteur.

Lors de l'examen en séance, un nouvel amendement de coordination présenté par le rapporteur a été adopté avec l'avis favorable du Gouvernement ⁽¹⁾.

Certaines de ces nouvelles coordinations complétaient celles apportées en commission, s'agissant des conséquences du dispositif prévu à l'article 1^{er} – des mesures de coordination figurant à l'origine à l'article 2 ayant été inscrites à cet article 1^{er}.

Par ailleurs, dans de **nouveaux VI et VII du présent article**, le Sénat a procédé aux coordinations avec le code du travail et le code de la santé publique.

3. La position de la Commission

La Commission a adopté l'**amendement CL44 du rapporteur**, choisissant ainsi de rétablir la rédaction de l'article 2 adoptée en première lecture à l'Assemblée nationale.

*
* *

Article 3

(art. L. 232-4 [nouveau] du code de la route)

Examen médical obligatoire pour tout conducteur impliqué dans un accident de la route ayant causé un homicide routier ou des blessures routières avec une ITT supérieure à trois mois

Adopté par la Commission avec modifications

➤ **Résumé du dispositif et effets principaux**

Le présent article, introduit par l'Assemblée nationale en commission en première lecture, prévoit un examen médical obligatoire pour les conducteurs qui ont causé un homicide routier, ou des blessures routières dont a résulté une incapacité temporaire de travail supérieure à trois mois.

➤ **Les modifications apportées par le Sénat**

Cet article a été supprimé par la commission des Lois du Sénat, à l'initiative du rapporteur M. Francis Szpiner (LR), avant d'être ensuite réintroduit en séance publique, contre l'avis de la commission.

(1) Amendement [n° 41](#) de la commission des Lois.

➤ **Modifications apportées par la Commission**

La commission a adopté l'amendement du rapporteur opérant une coordination avec l'article 1^{er}.

1. La position de l'Assemblée nationale en première lecture

- Cet article résulte de l'adoption, en commission, d'un amendement de Mme Élodie Jacquier-Laforge (Dem) et plusieurs de ses collègues, avec l'avis favorable des rapporteurs.

Il prévoit l'obligation, pour le conducteur impliqué dans un accident de la route ayant causé un homicide routier ou des blessures routières entraînant une ITT supérieure à trois mois, de se soumettre à un examen médical.

Devant être réalisé dans un délai de 72 heures à compter de l'accident, cet examen médical doit déterminer l'aptitude à la conduite de la personne. La suspension du permis de conduire peut être décidée par le préfet. Le refus de se soumettre à cet examen est sanctionné.

- Lors de l'examen en séance, cet article a été réécrit à la suite de l'adoption de deux amendements identiques des rapporteurs et de Mme Jacquier-Laforge et plusieurs de ses collègues ⁽¹⁾.

Cette réécriture, outre une codification du dispositif dans un nouvel article L. 232-4 du code de la route, a apporté plusieurs précisions et a, notamment, prévu la possibilité, pour les officiers et agents de police judiciaire, de suspendre immédiatement le permis de conduire à titre conservatoire, le temps de la réalisation de l'examen médical.

Elle a été inspirée par les travaux du Comité interministériel de la sécurité routière.

2. La position du Sénat en première lecture

Lors de l'examen du texte en commission, à l'initiative du rapporteur, M. Francis Szpiner (LR), cet article a été supprimé, au motif que l'obligation prévue relevait du pouvoir réglementaire ⁽²⁾.

En séance, l'article a été rétabli à la suite de l'adoption d'un amendement de Mme Silvana Silvani et les membres du groupe CRCE-Kanaky, ayant fait l'objet d'un avis défavorable de la commission et d'un avis favorable du Gouvernement ⁽³⁾.

(1) Amendements n° 80 des rapporteurs et 83 de Mme Jacquier-Laforge.

(2) Amendement [COM-9](#) du rapporteur.

(3) Amendement [n° 25](#) de Mme Silvani.

Il s'agit d'un rétablissement quasiment à l'identique du dispositif adopté par l'Assemblée en première lecture, la seule différence consistant en l'emploi de la terminologie introduite par le Sénat à l'article 1^{er}, sur les infractions « par mise en danger ».

3. La position de la Commission

La Commission a adopté l'**amendement CL45 du rapporteur** afin de supprimer l'emploi, à l'article 3, de la terminologie introduite par le Sénat, à l'article 1^{er}, sur les infractions « par mise en danger ».

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 30 avril 2025, la Commission examine, en deuxième lecture, la proposition de loi, modifiée par le Sénat, créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière (n° 157) (M. Éric Pauget, rapporteur).

Lien vidéo : <https://assnat.fr/zq6ow5>

M. le président Florent Boudié. Nous examinons en deuxième lecture la proposition de loi, modifiée par le Sénat, créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière. Elle avait été déposée le 17 novembre 2023 par notre ancienne collègue Anne Brugnera et neuf autres députés issus de nombreux groupes. Nous avons adopté le texte en première lecture en janvier 2024. Le Sénat l'a ensuite adopté avec modifications en mars 2024 et nous l'examinerons en deuxième lecture en séance la semaine prochaine.

M. Éric Pauget, rapporteur. Ce texte, qui me tient particulièrement à cœur, a été conçu de manière transpartisane : je l'ai en effet écrit avec Anne Brugnera et nous l'avons déposé avec plusieurs cosignataires, notamment Hervé Saulignac. Les associations de terrain, que nous avons régulièrement rencontrées et auditionnées, ont été motrices dans l'élaboration de ce dispositif juridique.

Nous avons examiné ce texte en première lecture en janvier 2024 et il a été adopté en séance à l'unanimité des suffrages exprimés. Il me semble que nous avons alors fait œuvre utile, nous ensemble, en montrant que le Parlement était capable de dépasser les clivages entre les sensibilités politiques pour répondre aux attentes de notre société.

Le Sénat s'est ensuite saisi de cette proposition de loi, qu'il a adoptée en mars 2024. Nos collègues sénateurs ont très largement adhéré à l'esprit du texte même s'ils ont apporté quelques modifications, notamment sur la structure de l'article 1^{er}, qui ne me semblent pas tout à fait adaptées. Quoi qu'il en soit, le texte a fait consensus à la chambre haute également.

Dans la foulée de cette adoption, notre assemblée s'apprêtait à conduire la deuxième lecture en juin dernier, avant que n'intervienne la dissolution. Nous sommes aujourd'hui réunis pour reprendre ce cheminement parlementaire.

Je voudrais insister sur le fait que, lors de nos auditions, toutes les associations ont affirmé que la terminologie d'homicide involontaire était insupportable pour les familles des victimes. Pour reprendre les termes du chef étoilé Yannick Alléno, qui a perdu son fils dans de telles circonstances, elle est « insupportable, injuste et injustifiée ». Leur revendication a été entendue par les autorités puisque le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) a formulé une recommandation visant à créer une qualification d'homicide routier. Avec ce texte, nous nous inscrivons dans la continuité de cette réflexion et répondons à une préoccupation légitime des associations et de la société tout entière.

Je tiens à dire qu'il ne s'agit pas là d'une mesure purement symbolique : d'une part, parce qu'en droit la sémantique n'a rien d'un symbole mais doit être précise ; d'autre part, parce

que cette évolution des qualifications pénales s’accompagne dans le texte d’autres mesures très concrètes.

Je vous proposerai plusieurs amendements tendant à revenir à l’écriture que nous avions adoptée en janvier 2024 et qui avait fait l’unanimité sur nos bancs. Si je ne pense pas qu’il faille modifier tout ce qu’a fait le Sénat – ce n’est d’ailleurs pas ce que je vous propose –, il me semble particulièrement important de revenir à la rédaction de l’article 1^{er} telle qu’adoptée par notre Assemblée. Elle me semble en effet plus claire et plus forte sur le plan juridique, permettant la création de nouvelles infractions pénales indépendantes et autonomes. Cette autonomie des infractions est nécessaire pour garantir la force du dispositif. Cette écriture nous permettra de mieux tenir compte de la réalité de ces accidents de la route qui, certes, ont des conséquences involontaires mais qui sont causés dans des circonstances résultant d’actes délinquants.

Le sujet de la violence routière nous mobilise toutes et tous. Dans nos circonscriptions, nous voyons trop souvent des drames qui emportent des vies, parfois très jeunes, et qui endeuillent des familles. Chaque année, près de 3 500 personnes perdent ainsi la vie dans notre pays, dont 40 % dans des accidents dus à l’alcool ou à la drogue. Je suis convaincu que nous devons mieux nommer et mieux caractériser juridiquement la violence et la gravité de ces faits. Nous le devons non seulement aux familles de victimes, comme l’a dit le garde des Sceaux dans notre hémicycle en janvier 2024, mais aussi à notre justice et à nos magistrats : mieux nommer les faits permettra de mieux les juger.

M. le président Florent Boudié. Nous en venons aux orateurs des groupes.

M. Philippe Schreck (RN). On devine que, lorsque l’on apprend la perte ou la mutilation d’un enfant ou d’une sœur, victime de ce que l’on pense d’abord être un accident de la circulation, le monde n’est plus que peine et douleur – peine et douleur qui demeureront longtemps, souvent pour toujours, mais s’accompagneront peu à peu d’une certaine sidération lorsqu’il apparaîtra que l’auteur était alcoolisé, avait consommé des stupéfiants, conduisait sans permis, avait refusé d’obtempérer ou s’était enfui sans porter secours et assistance à sa victime. Enfin, la révolte et la colère apparaîtront à l’occasion du traitement judiciaire du dossier, lorsqu’on affirmera à la famille de la victime, à ses proches et à ses parents, que l’homicide, l’action ayant induit le décès ou les graves blessures, avait un caractère non intentionnel. Pour vivre de telles situations dans le cadre de mon activité professionnelle, je sais que le « C’est pas de chance » et le « Je n’ai pas voulu faire de mal » sont devenus inacceptables et inaudibles pour les victimes.

C’est tout l’intérêt du délit autonome d’homicide routier que notre assemblée avait voté ; le Sénat nous le renvoie dans une rédaction différente – j’allais dire alambiquée –, qui pourrait laisser à penser que nous ne traitons que d’une circonstance aggravante de plus alors que notre choix était de créer un délit à part entière.

Nous avons convenu que dans certaines circonstances, il doit y avoir juridiquement la place pour une qualification intermédiaire entre le « vouloir tuer » et le « tuer sans le vouloir ». Je le répète : il n’est plus possible de dire aux familles dont l’enfant est resté gisant de longues minutes sur un trottoir, après la fuite d’un conducteur alcoolisé ou sous stupéfiants, que cela relève d’un fait non intentionnel. Si le décès ou les blessures graves ne constituent pas un fait volontaire, les circonstances dans lesquelles s’est placé volontairement l’auteur de l’infraction en sont pleinement constitutives. Un traitement pénal autonome doit être réservé à ces situations individuelles dramatiques.

Loin d'être un glissement sémantique, la création de l'infraction d'homicide routier est une évolution nécessaire du droit pénal à laquelle notre groupe souscrit. Elle répond à une demande légitime et forte des victimes.

Je voulais proposer un amendement de réécriture que j'ai retiré au profit du vôtre, monsieur le rapporteur, qui est quasiment identique. Nous partageons le même objectif : revenir au texte que notre assemblée avait voté, car il envoie un signal fort. Novateur sur le plan juridique, il peut constituer un instrument utile pour tous les intervenants dans le traitement pénal de ces drames. Notre groupe est donc favorable au texte tel qu'il pourrait être réécrit.

Mme Emmanuelle Hoffman (EPR). Avant toute chose, je souhaite saluer le travail rigoureux et déterminé de notre ancienne collègue Anne Brugnera sur ce texte, ainsi qu'évidemment celui du rapporteur Éric Pauget. Leur investissement, leur écoute des associations de victimes et leur volonté de faire avancer cette cause ont grandement contribué à la qualité du texte que nous examinons et que mon groupe soutiendra.

Je veux également souligner le consensus qui s'est dégagé lors de la première lecture à l'Assemblée nationale, preuve que sur un sujet aussi grave que la sécurité routière, nous savons nous rassembler et agir dans l'intérêt général.

Pourquoi cette réforme est-elle nécessaire ? Pourquoi la création d'un délit autonome d'homicide routier représente-t-elle une avancée majeure, notamment pour les victimes et leurs familles ? Jusqu'à présent, lorsqu'un conducteur sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, sans permis ou commettant un grand excès de vitesse, causait la mort ou des blessures graves, il était poursuivi pour homicide involontaire ou blessures involontaires. Cette qualification était vécue comme une injustice par de nombreuses familles de victimes. Peut-on vraiment parler d'accident quand la prise de risque est aussi manifeste, quand le danger est délibérément accepté par le conducteur ?

La création d'un délit autonome d'homicide routier répond à une attente forte de reconnaissance. Elle permet de distinguer clairement les accidents des comportements délibérément dangereux. Ce n'est pas simplement une évolution sémantique, c'est une avancée symbolique et juridique qui change le regard de la société sur ces drames : la mort ou les blessures causées par des comportements irresponsables ne relèvent plus de la simple fatalité mais d'une faute qui doit être reconnue et sanctionnée comme telle.

Pour les victimes et leurs proches, cette nouvelle qualification porte un message fort. Elle leur apporte une reconnaissance essentielle, longtemps attendue. Les mots ont un poids, surtout en droit. Ils traduisent la gravité des faits et la considération que la société porte à la souffrance des victimes. Le terme « involontaire » était souvent ressenti comme une négation de la réalité vécue, une injustice supplémentaire après la perte d'un être cher.

Au-delà de la reconnaissance symbolique, ce texte apporte aussi des réponses concrètes. Il élargit la liste des circonstances aggravantes et prévoit des peines complémentaires adaptées telles que l'annulation du permis de conduire ou la confiscation du véhicule. Il donne ainsi aux magistrats de nouveaux outils pour sanctionner plus justement les comportements les plus dangereux.

Ce texte n'effacera jamais la douleur des familles touchées par la violence routière mais il leur apporte une reconnaissance, une forme de justice et un engagement collectif à ne plus banaliser ces drames. Ce texte dit aux familles que leur douleur est entendue, que leur

combat est légitime. Il affirme que la société ne tolère plus que la route soit le théâtre de comportements impunis.

Au nom du groupe EPR, je réaffirme notre soutien à cette réforme. Nous saluons l'esprit de responsabilité et de consensus qui a prévalu lors de son adoption en première lecture et nous soutenons les amendements de rétablissement proposés par le rapporteur. Pour les victimes, pour leurs familles, pour une société plus juste et plus sûre, nous devons aller au bout de cette ambition.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). L'intention première de ce texte est d'apporter une forme d'apaisement, si tant est que cela soit possible, aux familles touchées par un accident routier et particulièrement démunies face à un tel malheur. Cette intention ne peut évidemment qu'emporter notre adhésion. En 2024, 3 190 personnes sont mortes dans un accident de la route en France métropolitaine. C'est absolument inacceptable et cela représente un gâchis considérable. Les principales victimes sont les jeunes gens entre 18 et 24 ans, qui représentent 9 % de l'ensemble de la population mais 23 % des tués.

Nous osons pourtant dire, non pas avec froideur mais avec rigueur, que le code pénal n'est pas fait pour répondre au malheur : il est fait pour indiquer ce que la société considère comme acceptable ou comme inacceptable. C'est ainsi.

Au-delà de ce constat, le problème est la confusion introduite par le Sénat. Un acte est intentionnel ou il ne l'est pas. Or, dans la rédaction qu'il propose, on ne sait plus très bien ce qu'il en est. Cela rend très difficile la qualification des actes, d'autant plus avec la notion d'homicide par mise en danger d'autrui. Il nous paraît que la notion de caractère aggravant est suffisante. Lorsque l'on roule avec de l'alcool dans le sang ou en ayant consommé des produits stupéfiants, il est évident que l'on met en danger les autres.

C'est surtout l'efficacité des mesures qui compte – ce qui explique l'attitude des associations de victimes face à cette PPL, qui ne reprend d'ailleurs qu'une seule des trente-huit propositions – et pas la plus heureuse – avancées par le CISR.

Nous aurions préféré que des mesures de prévention claires soient d'abord mises en œuvre. Pour de nombreuses raisons liées notamment à leur âge, les jeunes gens ne mesurent pas toujours l'impact chimique sur le cerveau de l'alcool et d'autres substances qui les empêchent de conduire normalement un véhicule.

Autre problème : l'aménagement des routes. 60 % des décès consécutifs à un accident routier ont lieu hors agglomération. Il faut donner aux conseils départementaux les moyens d'aménager les routes et de réduire ainsi l'accidentologie. Encore une fois, le nombre de morts que nous enregistrons n'est pas acceptable dans un pays comme le nôtre et, pour s'attaquer au cœur du problème, c'est là-dessus qu'il faut agir. Or, avec le gouvernement Bayrou, ce sont 7 milliards d'euros en moins pour les collectivités. L'apprentissage de la conduite doit être pensé différemment et se faire gratuitement dès 16 ans, avec un accompagnement qui permette de réduire l'accidentologie.

Plutôt que de nous faire des procès inacceptables – comme l'a fait entre autres le ministre de l'intérieur hier –, permettez-nous d'aborder les choses sous un angle un peu différent. De surcroît, la création de l'homicide routier est gratuite : sans doute est-ce ce qui motive le gouvernement, et d'autres. Quant à nous, nous ne sommes pas d'accord et souhaiterions que des moyens soient mobilisés.

M. Hervé Saulignac (SOC). Dans un pays qui a enregistré l'année dernière plus de 3 000 morts sur les routes, ce que nous dirons et ferons sur ce sujet sensible sera suivi avec la plus grande attention. Nous sommes attendus par les victimes qui ont survécu et par les familles, les camarades, les collègues qui ont perdu un proche dans des conditions toujours tragiques. Pour leur répondre, nous ne disposons que des mots de la loi. C'est peu, c'est même parfois dérisoire face à leur peine, mais c'est notre rôle.

Pour paraphraser Camus, mal nommer les choses, c'est ajouter au malheur du monde. En droit pénal, mal nommer les choses, c'est ajouter au malheur des victimes. En effet, les survivants d'un accident et les proches des victimes ne peuvent admettre la qualification d'homicide ou de blessures involontaires lorsque celui qui a tué s'est installé au volant alcoolisé ou sous l'emprise de stupéfiants, ou lorsqu'il a roulé à des vitesses parfois délirantes. « Homicide involontaire », pour des chauffards qui détruisent des familles, c'est en effet mal nommer les choses et presque passer sous silence la gravité de la faute commise par un conducteur dont le comportement a entraîné la mort. Ce n'est pas qu'une incompréhension de la subtilité du droit. C'est un réel désaccord sur la dimension de l'homicide certes involontaire mais précédé d'un comportement qui, lui, est volontaire lorsqu'un conducteur met directement en danger la vie d'autrui.

Après quarante ans de prévention, il n'y a plus rien d'involontaire dans les conduites à risque. Elles sont connues de tous, leurs conséquences ne sont ignorées de personne, et la responsabilité des conducteurs est complète. En sortant du droit commun des homicides involontaires les quelque 400 victimes annuelles que le destin a placées sur la trajectoire d'un chauffard, la loi gagne en précision. Et quand la loi a les mots justes, elle emporte l'adhésion.

Au-delà de la sémantique, ce texte introduit une nouvelle gradation dans le droit. Il distingue plus finement les situations et refuse la confusion qui règne encore entre le conducteur le plus raisonnable, dont le véhicule peut néanmoins devenir mortel, et le conducteur le plus irresponsable, qui prend le volant sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants. Dans aucune de ces situations il n'y a d'intention de donner la mort, certes, mais dans l'une des deux, la mise en danger résulte bien d'une décision volontaire.

Près de la moitié des accidents mortels s'expliquent par des comportements inacceptables, que la qualification d'homicide involontaire traduit mal. Il n'y a pas d'un côté la réalité du droit, froide et implacable, et de l'autre la réalité humaine, subtile et sensible. Le discours des victimes ne peut pas être balayé comme étant déraisonnable et rempli d'émotions. Ce texte doit répondre à la déraison de ceux qui mettent en danger la vie d'autrui – auxquels la qualification de fait involontaire n'envoie pas le bon message – et répondre aux attentes des proches des victimes qui ne se remettent jamais d'avoir entendu la justice de leur pays qualifier l'assassin de leur enfant de meurtrier involontaire.

Nous connaissons la critique évidente qu'attire ce type de propositions de loi : le procès en loi d'affichage. La vérité, c'est que les qualifications d'homicide routier et d'homicide par mise en danger d'autrui ne changeront pas les chiffres de la sécurité routière ; personne ne se fait d'illusion de ce point de vue. Mais ils changeront la donne dans les procès à venir puisque la justice aura désormais les mots pour distinguer et graduer sa réponse selon les circonstances. Ce texte a été largement corrigé par le Sénat – et nous pourrions encore aller plus loin – mais il vise un objectif que nous partageons : nous le soutiendrons donc.

Mme Émilie Bonnivard (DR). Elle s'appelait Alexia, elle avait 4 ans. Sa maman s'appelait Sylvie, elle avait 26 ans. Elles sont mortes alors qu'elles rentraient fêter Noël en famille, percutées par un homme ivre au volant. Seul le bébé Jonathan, dans la voiture, a eu la

vie sauve ; il a grandi seul avec son papa Stéphane, plein de courage. C'était il y a de longues années maintenant, mais la douleur de la famille reste intacte. Combien de vies si précieuses détruites ? Combien de familles brisées à perpétuité ?

En 2022, 3 550 personnes ont perdu la vie sur les routes françaises. Parmi elles, 1 374 – soit près de 40 % – ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur sous influence de l'alcool ou de stupéfiants. Ce pourcentage monte à 60 % si l'on ajoute, parmi les causes, la vitesse excessive et inadaptée. Autrement dit, la majorité des décès sur la route ont pour cause un comportement délictuel, dangereux et prohibé par la loi. Dans ces conditions, comment supporter d'entendre que l'homme qui a tué Fanny, une étudiante en médecine de 27 ans, en la fauchant à 100 kilomètres à l'heure sur un passage piéton à Aix-en-Provence, a commis un acte involontaire ? C'est non seulement inexact mais aussi insupportable pour la famille, attachée au respect de la mémoire de la victime. En effet, mal nommer les choses, c'est ajouter au malheur de ce monde : il n'y a rien de plus exact dans ces cas-là.

Il est plus que temps d'y remédier, non seulement par respect pour les familles et les victimes mais aussi parce que bien nommer et qualifier ces actes dans notre code pénal, c'est se donner les moyens de mieux les juger et de mieux les prévenir. J'ai été effarée de constater qu'alors que la majorité des décès sur la route sont consécutifs à des comportements prohibés par la loi, 90 % des condamnations aboutissent à des peines avec sursis. Il est temps de donner les moyens à la justice de répondre à ce qui s'apparente à une forme de légèreté judiciaire totalement inadaptée à la lutte contre ce fléau.

Cette proposition de loi vise à créer dans notre code pénal l'infraction autonome et indépendante d'homicide routier et de blessure routière, qui serait sortie de la qualification d'involontaire sans pour autant être reclassée comme volontaire. De fait, si le comportement dangereux initial et délictuel de certains conducteurs est volontaire, dans l'immense majorité des cas, il ne s'accompagne pas de l'intention de donner la mort. Quant aux accidents survenus en l'absence de circonstance aggravante, la qualification d'atteinte involontaire resterait de mise.

Je remercie le rapporteur d'avoir mené ce combat, avec le soutien actif de toutes les associations de défense des victimes de la violence routière. Le Sénat a modifié le cœur de cette proposition de loi. Il nous appartient d'en rétablir l'esprit. De fait, un individu qui prend le volant après une consommation abusive d'alcool ou de stupéfiants ou roule à une vitesse excessive enfreint sciemment la loi. Il sait que ses actes sont interdits parce que dangereux. Ainsi, même si les conséquences de l'infraction sont non intentionnelles, l'infraction ne peut être rattachée aux infractions purement involontaires.

La responsabilité individuelle doit être replacée au centre de notre politique de prévention routière, notamment dans son volet judiciaire. Une voiture peut devenir une arme par destination. La notion de responsabilité de la personne, au cœur du texte, est antinomique de celle d'acte involontaire.

C'est notre différence fondamentale avec les députés de La France insoumise, qui désresponsabilisent ceux qui prennent le volant sous l'effet de substances, en arguant qu'ils ne connaissent pas leurs effets sur leur cerveau. Il est tout simplement interdit de conduire sous l'effet de stupéfiants ou d'alcool.

Notre rôle est de protéger nos concitoyens, parfois d'eux-mêmes. Avec le présent texte, nous nous donnons une partie des moyens pour le faire. Le groupe Droite républicaine votera le texte tel que modifié par les amendements du rapporteur, avec la gravité et le respect que nous devons aux victimes d'homicides routiers et à leurs familles.

Mme Sandra Regol (EcoS). Nous dénonçons souvent les propositions de loi déposées en réaction à un fait divers, sans le recul nécessaire à l'élaboration du droit. Mais les morts sur la route ne sont pas réductibles à l'accident provoqué par Pierre Palmade évoqué par ma collègue. Elles constituent un problème global, récurrent dans la société française.

Depuis des années, les familles de victimes demandent un geste symbolique : supprimer la qualification « involontaire » quand la mort de la victime fait suite à un excès de vitesse, à la consommation d'alcool et ainsi de suite. Le présent texte soulagera en ce sens les familles, sans toutefois changer grand-chose au droit. Il ne fera pas réellement peur aux chauffards, qui causent la majorité des morts et des accidents sur la route. Il ne rendra pas leurs proches aux familles, ni ne permettra de limiter les morts, puisqu'il ne prévoit pas de prévention.

Après avoir baissé pendant des années grâce à des politiques ambitieuses, le nombre de morts sur la route en France stagne. Nous avons le devoir d'agir. Les chiffres sont clairs : ceux qui tuent le plus sur la route, ce sont les hommes qui roulent trop vite – près de 30 % des accidents mortels – et ceux qui sont alcoolisés.

Monsieur le rapporteur, des hommes politiques de votre bord, comme Édouard Philippe, ont tenté de porter les limitations de vitesse de 90 kilomètres par heure à 80 kilomètres par heure. Or, c'est votre bord politique qui, dans chaque collectivité où il est représenté, a rejeté cette mesure, comme si une réduction de 10 kilomètres par heure était catastrophique. La palme va au Rassemblement national qui, dans un communiqué de presse, a dénoncé la « comptabilité morbide qui chiffre nos vies en kilomètres heure ». Mais oui, malheureusement, des vies sont perdues à cause de quelques kilomètres par heure !

Les contrôles permettent également d'empêcher les conducteurs de rouler trop vite, saouls ou dangereusement. Au Rassemblement national, vous dénoncez beaucoup les morts sur les routes, mais c'est vous qui lutez contre les radars, qui dénoncez la pompe à finances de l'État que constitueraient les amendes routières. Vous empêchez ainsi de sauver des vies. Il faudrait sortir de l'hypocrisie et adopter des solutions qui empêchent des décès et des handicaps à vie. Ce serait le début d'une réaction digne par rapport aux familles des victimes.

Alors que la France était très en avance dans les classements européens concernant le nombre de morts sur la route, elle a perdu sept places ces dernières années, faute de parvenir à diminuer le nombre de morts sur la route.

La version initiale de ce texte a été améliorée. Toutefois, il faudrait encore discuter de certaines définitions. Notre vote dépendra de l'issue de nos échanges.

Mme Blandine Brocard (Dem). J'ai une pensée forte pour les familles brisées, mutilées par les drames de la route qui auraient bien souvent pu être évités. Ce ne sont pas des accidents. Ces familles n'attendent pas des mots, mais des actes face au drame absolu qu'elles subissent. Elles demandent une chose simple depuis des années : que la justice reconnaisse la gravité de ce qu'elles ont vécu en n'évoquant plus un homicide involontaire quand la mort a été causée par une conduite sous alcool ou sous stupéfiants consommés volontairement.

Nommer, c'est reconnaître. C'est l'essence même du droit et c'est pour cela que cette proposition de loi transpartisane est si importante. Elle crée enfin une infraction indépendante et autonome d'homicide routier. Elle fait entrer dans notre droit la réalité de ces violences et la souffrance dévastatrice pour celles et ceux qui les subissent.

Nous avons enrichi ce texte, après avoir écouté les récits, les colères, les silences lourds de ceux qui restent après l'impensable. C'est cela qui a guidé le travail de l'Assemblée en première lecture. Nous avons voulu aller plus loin, en reconnaissant que la vitesse excessive, l'alcool, les stupéfiants ne sont pas de simples circonstances, mais de véritables choix qui tuent. La justice doit pouvoir dire cela clairement et agir sans faiblesse, en suspendant, en retirant des permis, en immobilisant les véhicules, en refusant qu'un conducteur puisse reprendre le volant. Nous avons proposé la création d'un module de prévention de la récidive, pour permettre une prise de conscience. Nous regrettons que la mesure ait été supprimée au Sénat car protéger, c'est aussi prévenir. D'autres avancées nécessaires ont été maintenues, tels que l'examen médical obligatoire, la confiscation du véhicule, ou encore un délai minimal de cinq ans avant de pouvoir repasser son permis après un homicide routier. Ce sont des mesures de responsabilité.

Ce texte n'est pas un simple ajustement juridique. Il répond à une injustice ressentie profondément par des familles qui ne peuvent pas comprendre comment des morts si violentes peuvent encore être traitées comme involontaires, presque comme des banalités judiciaires. Le groupe Modem votera en faveur de ce texte, qui répond à une attente forte de nos concitoyens et met des mots justes sur des drames immenses.

M. Jean Moulliere (HOR). En 2023, 3 398 personnes ont perdu la vie sur les routes de France hexagonale et d'outre-mer. Si ce bilan est en baisse de 4,3 % par rapport à 2022 et témoigne des efforts continus déployés par l'ensemble des acteurs pour améliorer la sécurité routière, chaque vie perdue sur nos routes est de trop. Ces accidents sont des tragédies aussi bien pour les familles et les proches des victimes que pour la collectivité. Nous ne pouvons nous résoudre à ce triste bilan qui place la France parmi les mauvais élèves au niveau européen, avec un taux de 49 décès pour 1 million d'habitants. Agir, avec des mesures fortes en faveur de la réduction de ces drames humains est donc de notre responsabilité collective.

Le présent texte est le fruit d'un travail transpartisan commencé sous la XVI^e législature avec Anne Brugnera, et auquel le groupe Horizons°&°indépendants a participé. Notre groupe salue le consensus quant à la nécessité de revoir la qualification pénale des accidents de la route ayant des conséquences graves et durables pour les victimes. Un constat est partagé par les groupes parlementaires cosignataires de cette proposition de loi : la qualification d'homicide involontaire ou de blessure involontaire à la suite d'un accident de la route provoqué par un conducteur sous l'emprise de stupéfiants ou dont le permis a été annulé est inadaptée. Elle est légitimement mal vécue par les victimes et les familles de victimes.

En effet, l'auteur, même s'il n'avait pas l'intention de commettre d'infraction, a consciemment mis en danger la vie d'autrui en prenant le volant alors même qu'il n'était pas apte à le faire. La création de l'homicide routier et des blessures routières est d'abord symbolique, mais les symboles sont importants. Les peines encourues par les auteurs de ces délits resteront inchangées mais la qualification pénale est modifiée. Cette proposition de loi aboutit ainsi à un équilibre subtil et de rigueur.

Nous nous réjouissons que le Sénat l'ait adoptée, mais nous regrettons la complexification inutile du droit pénal introduite à l'article 1^{er}, avec la création d'une infraction autonome « d'homicide par mise en danger d'autrui ». En outre, le texte rend la frontière entre les infractions non intentionnelles et les infractions volontaires poreuse. La qualification de l'infraction, soumise au magistrat, deviendrait trop complexe dans cette rédaction.

Notre groupe votera en faveur de ce texte.

M. Paul Molac (LIOT). Depuis des années, les victimes de la route, leurs familles et les associations de sécurité routière alertent sur la qualification pénale d'homicide involontaire. Lorsque l'on perd un proche dans un drame causé par un conducteur qui a volontairement pris un risque en consommant de la drogue ou de l'alcool voire les deux, il n'est plus acceptable d'évoquer un acte involontaire. Cela revient à nier la responsabilité du conducteur. Un slogan d'autrefois l'exprimait clairement : boire ou conduire, il faut choisir.

Notre groupe accueille favorablement la création d'une infraction d'homicide routier. Le nombre de morts – plus de 3 000 par an – sur la route ne baisse plus, et plus de 16 000 blessés graves, qui seront handicapés à vie, ne pourront plus vivre comme avant.

Certains conducteurs cumulent les facteurs de risque – drogue, excès de vitesse, alcool. La suppression du terme « involontaire » nous paraît équilibrée. Elle permettra aux conducteurs de prendre conscience de leur choix quand ils adoptent un comportement à risque, pour qu'ils en assument les conséquences. Pour les familles, le terme « involontaire » était insupportable.

Les sénateurs ont préféré placer la nouvelle infraction dans le champ des atteintes à la personne humaine « par mise en danger ». Le fait de causer la mort par la « violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité » constituerait un « homicide routier par mise en danger. » Ce n'est pas très clair et cela ne répond pas aux attentes des associations de victimes.

La version adoptée en première lecture à l'Assemblée nous paraît plus pertinente. Elle a au moins le mérite de garantir le caractère autonome de l'infraction. Même s'il est tentant d'adopter une version du texte conforme à celle du Sénat, il faut revoir ce texte. Notre groupe réaffirme également la nécessité d'une politique plus globale face à la délinquance routière. La réponse de l'État doit être triple : prévenir, éduquer et mieux réprimer.

En juillet 2023, le CISR avait présenté trente-huit mesures. Certaines doivent encore trouver une application, notamment en matière d'éducation et de prévention. En attendant, nous voterons pour ce texte.

Mme Émeline K/Bidi (GDR). Ce texte a fait du chemin. En première lecture, j'avais été particulièrement dure concernant le projet de changer les mots pour faire plaisir aux associations, sans autre conséquence juridique ni moyens supplémentaires.

J'entends que certains mots ajoutent de la douleur là où elle est déjà forte et que les termes « homicide involontaire », quand on a perdu un proche dans ces conditions, peuvent causer un profond sentiment d'injustice, quand on sait que même si le conducteur n'a pas voulu causer la mort, il a choisi de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool ou des drogues et d'enfreindre le code de la route.

En revanche, on ne fait pas la loi pour les associations de victimes, même si c'est difficile à entendre. Nous faisons la loi pour qu'elle soit appliquée par les magistrats et les professionnels de la justice. Or, notre droit prévoit deux catégories d'infraction : intentionnelles ou non.

Vous changerez les mots ; vous modifierez également les peines prévues. Or, la formulation actuellement retenue n'est pas satisfaisante et fait courir un risque juridique. Elle devra être retravaillée, si nous voulons éviter que ceux qui appliqueront le droit soient perdus, entre ce qui relève de l'intentionnel et du non intentionnel, si nous voulons permettre des condamnations justes.

De fait, on ne peut juger de la même manière un conducteur qui a causé un décès après avoir choisi de boire ou d'enfreindre une limitation de vitesse, et un autre qui a causé un décès à cause d'un malaise qui lui a fait perdre le contrôle de son véhicule. Dans ce dernier cas, l'homicide, qu'on le veuille ou non, est involontaire – ni le malaise, ni l'accident, ni le décès n'ont été voulus. Or, dans sa version actuelle, le texte semble faire un amalgame entre tous les auteurs d'accidents, les traiter de la même manière. Faisons attention aux mots, pour maintenir la distinction entre ces différents cas dans la loi et dans les jugements.

Je serai plus mesurée qu'en première lecture. Néanmoins, en l'état actuel du texte, nous nous abstiendrons.

Mme Brigitte Barèges (UDR). Le groupe UDR apportera son entier soutien à cette proposition de loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, à la condition que la version adoptée par l'Assemblée soit rétablie. Certains orateurs précédents ont qualifié la version du Sénat d'alambiquée, de confuse, de floue.

Trop souvent, des vies sont fauchées sur les routes par des conducteurs qui, par l'alcool, la drogue ou la distraction – nous n'avons pas évoqué de malaise – transforment leur véhicule en une arme mortelle. Trop souvent, les familles endeuillées entendent, au terme d'années de procédures, que leur parent est mort dans un accident, alors qu'elles savent qu'il s'agit d'une faute lourde et d'une transgression inexcusable.

Monsieur le rapporteur, vous nous invitez à une révolution juridique, en mettant l'accent sur les conséquences des actes plutôt que sur l'intention, conformément à une demande légitime des victimes et de leur famille. L'introduction de l'homicide routier et des blessures routières dans le code pénal constitue incontestablement une reconnaissance de leurs souffrances.

Ce texte annonce une avancée décisive : nous cessons de minimiser ces drames. Conduire sous l'empire d'alcool, de stupéfiants, écraser un piéton en consultant son téléphone ne relève pas de la fatalité mais de la responsabilité. C'est également peut-être un début de révolution concernant le droit des victimes dans la procédure pénale, qui doit être renforcé. Je pense notamment à la possibilité d'associer la victime au débat devant le juge d'application des peines. L'affaire Palmade est emblématique, par son retentissement médiatique, et parce qu'elle a révélé l'incapacité du système judiciaire à reconnaître un statut actif à la victime dans l'exécution de la peine.

Nous pourrions proposer d'autres mesures pour améliorer le statut de la victime. Nous pourrions lui attribuer un droit d'appel, l'associer aux débats devant la cour d'appel sur la peine pénale, même s'il n'y a pas eu d'appel sur les intérêts civils. En tout cas, le code de procédure pénale devrait évoluer concernant la place des victimes en matière d'application des peines.

Les peines plancher prévues, le durcissement des sanctions, l'adaptation du droit aux dangers modernes comme les rodéos urbains ou l'usage compulsif du portable nous apparaissent comme des réponses fortes à l'exigence de justice et de prévention que nous devons défendre.

Une fois que ce texte aura été modifié, nous vous appellerons à le voter avec conviction car protéger nos routes, c'est protéger les victimes.

M. Éric Pauget, rapporteur. La question est grave, lourde et touche tout le territoire français. Nous connaissons tous, dans nos circonscriptions, des cas de blessures très graves ou

d'homicide. Je remarque un large consensus parmi les onze groupes présents, dont je me réjouis. Il confirme la position adoptée par notre assemblée en janvier 2024, qui était le fruit du travail mené avec Anne Brugnera.

Ce texte n'a pas vocation à résoudre tous les problèmes de sécurité routière, madame Martin. C'est une pierre à l'édifice, qui reprend l'une des recommandations du CISR. Il est sans doute vrai que des moyens supplémentaires sont nécessaires, y compris pour la prévention, mais ce texte n'en est pas moins important.

Madame Regol, je regrette que vous essayiez de politiser le sujet, contrairement à l'optique que nous avions choisie avec Anne Brugnera. Sur un tel sujet de société, il n'y a pas de droite ou de gauche.

Mme Sandra Regol (EcoS). Et la limitation de vitesse ?

M. Éric Pauget, rapporteur. Ce n'est pas l'objet du texte. Vous pourrez commenter les propositions du comité interministériel.

Nous proposons une évolution assez novatrice du droit. J'ai évoqué une révolution juridique, car nous revenons sur le caractère binaire du droit. Depuis des décennies, il s'est structuré autour de l'opposition entre homicide volontaire et involontaire. L'infraction indépendante et autonome que nous proposons de créer, qui fera l'objet d'un nouveau chapitre du code pénal, n'est ni volontaire ni involontaire. Il s'agit d'un acte volontaire ayant conduit à un décès, malgré l'absence d'intention de donner la mort. Ce sujet a fait débat parmi les juristes. Notre droit doit-il rester figé ? Je ne pense pas. Nous devons être capables de modernité.

Ne pas vouloir reconnaître l'élément volontaire revient à nier, à diluer la responsabilité du mis en cause, avec une incidence sur l'enquête, l'instruction et le procès. Cela banalise et affaiblit la portée des événements. En qualifiant mieux les actes juridiquement, nous redonnons du sens à ce qui s'est produit.

Nous avons travaillé avec des associations de victimes ; nous aiderons ainsi les magistrats à mieux qualifier les actes et à mieux les juger.

Le texte issu des travaux du Sénat ne me semble pas satisfaisant. Il complexifie l'article 1^{er}, mais surtout, il supprime l'infraction indépendante et autonome dont nous avons voté la création et qui devait être inscrite dans un nouveau chapitre du code pénal. Il raccroche les délits créés aux sections du code pénal consacrées aux atteintes involontaires à la vie et à l'intégrité physique. Le Sénat dilue ainsi la portée de notre vote audacieux de l'an dernier. Je proposerai donc un amendement de réécriture de l'article 1^{er} qui reprendra intégralement la version que nous avons adoptée. C'est attendu par les associations de victimes et par la société tout entière. La déléguée interministérielle à la sécurité routière l'a réaffirmé il y a quelques mois : notre société et notre droit sont mûrs pour que l'on se dote de ce nouvel outil.

Article 1^{er} (art. 221-6, 221-6-1, 221-6-1-1 [nouveau], 221-6-1-2 [nouveau], 221-7, 222-19, 222-19-1, 222-20, 222-20-1, 222-20-3 [nouveau], 222-20-4 [nouveau], 222-20-5 [nouveau], 222-20-6 [nouveau], 222-21, 221-8, 221-11, 222-44 et 222-44-2 [nouveau] du code pénal) : *Création des infractions d'homicide et blessures routiers*

Amendement de suppression CL1 de Mme Élisabeth Martin

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Il faut supprimer cet article, car il deviendra plus difficile pour les magistrats de qualifier les actes, sans contribuer à la lutte contre les violences

routières – signalons au passage que la route la plus meurtrière en France est celle où les camions sont les plus nombreux.

Les familles victimes de ces accidents horribles se demandent comment en réduire concrètement le nombre, pour tenter de donner un sens à leur malheur. Les questions ne sont donc pas seulement juridiques : un grand pays comme la France peut-il accepter que le nombre de morts sur ses routes ne diminue pas ? En 1986, 7 000 personnes sont mortes sur les routes ; aujourd'hui, nous en sommes encore à plus de la moitié.

M. Éric Pauget, rapporteur. Moi non plus, je ne suis pas satisfait par la rédaction du Sénat. Toutefois, je suis défavorable à votre amendement de suppression, car son adoption empêcherait celle du mien, qui tend à rétablir l'article tel que nous avons adopté l'an dernier.

M. Philippe Schreck (RN). L'extrême gauche veut supprimer l'homicide routier, issu d'un vote sur lequel elle s'était abstenue en janvier 2024. Les auteurs de l'amendement évoquent successivement « des dispositions gratuites », « un glissement sémantique », « l'instrumentalisation du code pénal », l'inutilité du texte. Ils entretiennent en fait une incompréhensible complaisance pour le refus d'obtempérer et les rodéos. La conduite sous stupéfiants ne vous dérange pas, car vous êtes favorables à la légalisation des stupéfiants. La conduite sans permis ne vous dérange pas non plus, car le permis est une règle. En forçant le trait, un jour, vous nous proposerez l'abrogation du code pénal, afin qu'il n'y ait plus de délit ni d'infraction et qu'il ne reste que la prévention.

Allez dire à une mère qui marche derrière le cercueil de son fils tué par un récidiviste de la conduite sans permis et sous coke que cette loi est un glissement sémantique ! Allez lui dire que ce texte n'est que de la communication, alors que la dernière communication qui lui a été faite est l'avis de décès et d'obsèques de son fils ! Tout cela est indigne. Nous ne voulons pas une société d'irresponsables. Nous voterons donc contre cet amendement de suppression.

M. Rodrigo Arenas (LFI-NFP). Certains propos dépassent les pensées. Monsieur Schreck, modérez vos propos. Vous ne connaissez rien des députés qui composent notre groupe. Certains sont aussi des victimes de la route. Je vous appelle à la décence pour la suite des débats.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL 40 de M. Éric Pauget et sous-amendements CL46 et CL47 de M. Pierre Meurin

M. Éric Pauget, rapporteur. Je vous propose de rétablir l'article 1^{er}, tel qu'adopté l'an dernier en séance publique, afin de créer une infraction indépendante et autonome dans un chapitre dédié. C'est le cœur du texte. La version de l'article 1^{er} adoptée par le Sénat en affaiblit la portée, en substituant à ce chapitre une section, dans la continuité de celles dédiées aux atteintes involontaires.

De plus, le Sénat a supprimé certaines circonstances aggravantes et des peines complémentaires. J'ai entendu les remarques de Philippe Schreck, d'Émilie Bonniard et d'Emmanuelle Hoffman sur la circonstance aggravante liée à l'utilisation du téléphone. L'amendement fait référence à cette question, mais nous pourrions, le cas échéant, retravailler cette question avec les services de l'Assemblée dans la perspective de l'examen en séance publique.

M. Pierre Meurin (RN). Ces deux sous-amendements visent à substituer à la notion de consommation « volontaire » de substances psychoactive celle de consommation « mani-

feste ». En effet, les avocats que j'ai interrogés en tant que président du groupe d'études Sécurité routière m'ont expliqué qu'il risque d'être trop compliqué de prouver le caractère volontaire de la consommation. L'usage du mot « manifeste » simplifierait le travail des enquêteurs. Le confirmez-vous ? Je suis prêt à retirer mes sous-amendements, afin que nous puissions adopter cette proposition de loi à l'unanimité. J'en profite pour vous remercier pour votre travail, monsieur le rapporteur.

M. Éric Pauget, rapporteur. Si nous supprimons le mot « volontaire », nous retirons la pierre angulaire de notre projet, qui consiste à qualifier de manière spécifique une action volontaire ayant conduit à une infraction avec des conséquences involontaires.

En outre, si nous supprimons le mot « volontaire », comment traiterons-nous la spécificité du cas d'une personne droguée contre sa volonté – avec la drogue du violeur, par exemple –, et qui, après avoir pris le volant, a un accident ?

M. Pierre Meurin (RN). Vous m'avez convaincu. Je retire mes sous-amendements.

Les signataires de l'amendement de suppression défendu à l'instant indiquent, dans leur exposé sommaire, que « le code pénal n'est pas voué à être modifié au gré de l'émotion de l'opinion publique ». Pourtant, la gauche fait un commerce permanent des émotions, comme l'ont montré les manifestations de dimanche dernier contre l'islamophobie. Vous n'aimez l'émotion que quand elle vous arrange, que vous pouvez la récupérer dans une perspective électorale ou pour légaliser la drogue. Vous êtes parfaitement incohérents.

Mme Sandra Regol (EcoS). M. Meurin n'a pas pensé aux conséquences qu'aurait la substitution du mot « manifestement » au mot « volontairement ». Elle aggraverait encore la situation des femmes victimes de la drogue du violeur. L'impact de ces mesures pour les femmes ne compte pas beaucoup pour vous.

Mme Émilie Bonniard (DR). Je précise que dans certaines circonstances, l'usage du téléphone en voiture peut être vital. En outre, après des décennies de prévention, nos concitoyens ont pleinement intégré l'interdit de la conduite alcoolisée, mais la question de l'usage du téléphone en voiture est différente, car elle fait l'objet d'une certaine hypocrisie. En effet, le kit mains libres permet de téléphoner au volant alors même que c'est interdit, et que les assurances refusent la prise en charge des dommages si le conducteur utilisait un tel kit au moment de l'accident. Nous n'avons pas suffisamment clarifié les choses pour nos concitoyens, notamment concernant l'utilisation d'un tel kit. Cela les place en grande difficulté.

M. Jean-François Coulomme (LFI-NFP). Ce n'est pas parce que nous nous opposons à la surpénalisation de ces comportements que nous souhaitons les autoriser. C'est comme si nous accusions le Rassemblement national de vouloir légaliser le détournement de fonds public au motif que certains de ses membres en ont été reconnus coupables.

La conduite à risque comprend la conduite sous l'emprise de stupéfiants ou d'alcool, mais également sous l'empire de médicaments psychotropes – dont les Français comptent parmi les plus grands consommateurs au monde. Les boîtes d'anxiolytiques mettent par exemple en garde contre le danger de la conduite sous l'influence de tels médicaments qui altèrent la concentration, et les réflexes. Or, en cas d'accident, il revient au juge de juger les automobilistes qui conduisent sous l'effet de ces substances.

Le biais qui tord cette proposition de loi est de ne pas laisser au juge la possibilité d'évaluer lui-même le caractère intentionnel des faits et la responsabilité de celui ou de celle qui est à l'origine de l'accident.

Par ailleurs, la fatigue, qui est un élément très aggravant en ce qu'elle perturbe la perception et les réflexes, n'est pas prise en compte. Vous vous concentrez sur l'alcool et les substances psychotropes. Le texte qui nous est proposé pourrait être élargi.

*La commission **adopte** l'amendement et l'article 1^{er} est **ainsi rédigé**.*

*En conséquence, les amendements suivants **tombent**.*

Article 1^{er} bis A (nouveau) (art. 502, 512 et 513 du code de procédure pénale) : *Information des parties civiles*

*La commission **adopte** l'article 1^{er} bis A **non modifié**.*

Article 1^{er} ter (art. 222-44 du code pénal) : *Allongement de la durée maximale de l'annulation ou de la suspension du permis de conduire encourue en tant que peines complémentaires pour les atteintes volontaires*

Amendement de suppression CL2 de M. Rodrigo Arenas

M. Rodrigo Arenas (LFI-NFP). Le plus important pour atteindre l'objectif de la proposition de loi, c'est la prévention, notamment à l'école. Il ne s'agit pas d'une lubie d'un membre de la commission des affaires culturelles et de l'éducation : l'école étant obligatoire, elle est l'outil institutionnel le plus efficace pour toucher l'ensemble de nos concitoyens et de nos concitoyennes.

Notre collègue Molac a évoqué les messages de prévention au sujet de l'alcool au volant, notamment le fameux « boire ou conduire, il faut choisir », qui date de 1977. Ce message a été remplacé en 1984 par « un verre, ça va, deux verres, bonjour les dégâts » – en tout cas c'est ce qu'on a retenu, alors qu'il était question de trois verres, en réalité.

L'école est aux avant-postes pour faire évoluer la société, notamment en ce qui concerne les produits consommés et les attitudes qui doivent permettre d'éviter les accidents meurtriers. L'éducation en la matière doit se faire dès le plus jeune âge, et notre groupe préconise par ailleurs l'accès au permis de conduire pour tous les jeunes de 18 à 25 ans, d'une façon largement subventionnée ou même avec une prise en charge intégrale par la puissance publique. Qu'il s'agisse de la conduite ou d'autres questions, nous considérons que les actes éducatifs doivent être privilégiés.

M. Éric Pauget, rapporteur. Avis défavorable. Cet article, dont nous avons débattu en première lecture, permettra de rendre cohérentes les peines actuellement prévues. La durée de la peine complémentaire d'annulation ou de suspension du permis de conduire est, en l'état du droit, plus importante pour les atteintes involontaires que pour celles volontaires. Nous devons corriger cette incohérence.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendements CL41 de M. Éric Pauget et CL8 de M. Philippe Schreck (discussion commune)

M. Éric Pauget, rapporteur. Je vous propose, comme à l'article 1^{er}, de revenir à la rédaction que nous avons adoptée en première lecture. Nous avons porté à dix ans la durée maximale de la période pendant laquelle le permis de conduire peut être suspendu en cas d'atteinte volontaire à l'intégrité physique. Nous traiterons ainsi le point abordé par l'amendement de M. Schreck.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Ce texte, qui nous est présenté comme symbolique et qui viserait à atténuer la peine des victimes et des familles, change en réalité la nature des peines au sens du code pénal. Comme d'habitude, vous ne cherchez pas à répondre en faisant de la prévention, au sens large du terme – des évolutions concernant l'aménagement des routes et la place des camions pourraient notamment jouer un rôle déterminant. Vous proposez un alignement et une même surenchère sur le plan pénal.

M. Éric Pauget, rapporteur. Je suis heureux de vous entendre dire que le texte n'a pas seulement une portée symbolique ou sémantique. Il comporte en effet des mesures qui permettront de raffermir la réponse apportée par la justice.

L'amendement CL8 est retiré.

La commission adopte l'amendement CL41.

Elle adopte l'article 1^{er} ter modifié.

Article 1^{er} quater (supprimé) (art. L. 421-2 [nouveau], L. 755-1, L. 765-1 et L. 775-1 du code pénitentiaire) : *Prévention de la récidive des violences routières et des conduites addictives dans le cadre du parcours de réinsertion des personnes détenues condamnées en raison d'un homicide ou de blessures routières*

Amendement CL42 de M. Éric Pauget

M. Éric Pauget, rapporteur. Cet amendement vise à rétablir un article important de la proposition de loi, qui a pour objet de prévenir la récidive des violences routières en cas de consommation de stupéfiants, facteur significatif en matière d'accidents de la route.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Cet article porte sur des décisions qui peuvent déjà être prises par les magistrats : en pareil cas, ils peuvent retirer le permis de conduire, ce qui est bien normal, et les personnes concernées ne pourront le repasser ou le récupérer qu'à un certain nombre de conditions.

On ne parle jamais des addictions, en particulier à l'alcool – car le jaja, ça y va ! –, ce qui finit par être problématique. Le slogan « un verre, ça va, trois verres, bonjour les dégâts » a même été adopté à l'instigation du lobby des producteurs de vin.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 1^{er} quater est ainsi rétabli.

Article 1^{er} quinquies (art. L. 121-6, L. 121-7 [nouveau], L. 143-1, L. 412-1 et L. 413-1 du code de la route) : *Délictualisation de l'infraction de dépassement de la vitesse maximale autorisée égale ou supérieure à 50 km/h*

Amendement CL43 de M. Éric Pauget

M. Éric Pauget, rapporteur. Je vous propose de supprimer plusieurs dispositions du présent article, qui sont un peu redondantes avec des dispositions déjà adoptées à l'article précédent et posent, en outre, un problème d'articulation puisque cela n'est pas articulé avec la peine d'amende. Sur le fond, c'est une bonne idée de prévoir un stage obligatoire de sensibilisation pour prévenir la récidive : c'est l'esprit de ce que nous venons de faire à l'article 1^{er} *quater*.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CL3 de Mme Élisabeth Martin

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Nous considérons, une fois encore, qu'il faut laisser la justice instruire ces cas comme il se doit dans un État de droit, notamment dans le respect du principe du contradictoire. Par ailleurs, le véhicule est en règle générale immobilisé quand on a commis des actes de cette nature. Vous faites de la surenchère pénale.

À défaut de chercher à faire de la prévention de manière structurelle, soit on se place sur le plan pénal, soit on adopte des dispositions plus « symboliques ». Or, dans ce domaine comme dans d'autres, l'aggravation des peines ne réglera rien : cela n'empêchera pas un seul accident.

M. Éric Pauget, rapporteur. Une fois de plus, vous voyez bien que cette proposition de loi n'est pas seulement cosmétique ou symbolique : elle prévoit des mesures beaucoup plus fermes.

Avis défavorable à cet amendement qui supprimerait quasiment le présent article. Quand quelqu'un dépasse de 50 kilomètres à l'heure la vitesse autorisée, la délictualisation est normale. C'est ce que nous avons décidé en première lecture.

Mme Sandra Regol (EcoS). J'ai du mal à voir ce qu'apporterait une telle délictualisation. Alors que l'objectif est de faire suffisamment peur pour éviter la récidive, nous perdrons la progressivité actuelle. Je vous rejoins s'agissant de la nécessité de réprimer très durement un dépassement de 50 kilomètres à l'heure de la vitesse autorisée, mais ne pourrait-on pas réfléchir au cumul d'une amende, de la confiscation du véhicule et du retrait du permis de conduire afin de s'assurer que les personnes concernées ne mettent plus en danger la vie des autres ? La question de la délictualisation est totalement absconse pour les trois quarts des gens.

M. Éric Pauget, rapporteur. Nous en avons débattu en première lecture, à l'initiative d'Anne Brugnera. L'idée est simple : il s'agit de pas attendre la récidive, afin d'exercer un effet dissuasif, pour qualifier de délit un dépassement de 50 kilomètres à l'heure de la vitesse maximale autorisée. Sur une route départementale où la vitesse est limitée à 90 kilomètres à l'heure, cela signifie rouler à plus de 140 kilomètres à l'heure. En cas de récidive, le juge pourra appliquer des peines plus fortes, comme le droit le permet pour tous les cas de récidive, mais nous devons d'emblée envoyer un signal.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 1^{er} quinquièmes modifié.

Article 2 (art. 1018 A du code général des impôts, 131-22, 132-16-2, 222-44 et 434-10 du code pénal, 398-1 et 706-176 du code de procédure pénale, L. 123-2, L. 224-14 et L. 232-3

du code de la route, L. 4271-4 du code des transports, L. 4741-2 et L. 4741-11 du code du travail et L. 1114-2 du code de la santé publique) : *Coordinations découlant des dispositions de l'article 1^{er}*

Amendement de suppression CL4 de M. Rodrigo Arenas

M. Rodrigo Arenas (LFI-NFP). Il serait bon de ne pas prêter à notre collègue Élisabeth Martin des propos qu'elle n'a pas tenus lors de la discussion générale. Nous n'avons jamais considéré que cette proposition de loi était cosmétique. En revanche, nous regrettons qu'elle obéisse à une opinion – nous ne disons pas qu'il ne faut pas en tenir compte mais que l'opinion ne doit pas tout gouverner.

Il ne nous paraît pas opportun que le législateur rende la justice : elle appartient aux juges, conformément au principe de la séparation des pouvoirs. Nous n'accepterions pas, de la même façon, que la justice fasse la loi à la place des députés. La surenchère pénale que vous pratiquez tend à déposséder, d'une certaine façon, le juge de sa propre appréciation de ces meurtres – c'est le terme que vous employez, les uns et les autres – en fonction des circonstances, sans que vos propositions apportent grand-chose aux victimes, que nous avons auditionnées. La peine qu'elles éprouvent a un caractère intime et ne relève pas de la loi, mais je ne laisserai personne dire que nous ne nous en préoccupons pas. Il y a parmi nous des collègues qui ont été confrontés à de tels malheurs. Il faudrait, pour la sérénité de nos débats, faire preuve de hauteur de vue.

M. Éric Pauget, rapporteur. L'article 2 est un article de coordination avec les autres dispositions. Le supprimer priverait le texte de cohérence juridique. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL44 de M. Éric Pauget

M. Éric Pauget, rapporteur. Cet amendement, toujours de coordination, fait suite à des ajouts du Sénat.

La commission adopte l'amendement et l'article 2 est ainsi rédigé.

Article 3 (art. L. 232-4 [nouveau] du code de la route) : *Examen médical obligatoire pour tout conducteur impliqué dans un accident de la route ayant causé un homicide routier ou des blessures routières avec une ITT supérieure à trois mois*

Amendement de suppression CL5 de Mme Élisabeth Martin

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Cet article ne nous paraît pas à la mesure des situations que vivent les victimes ni raisonnable car il tend à faire financer la médecine légale par les auteurs des faits. Dans ce cas, pourquoi ne pas aller jusqu'à imaginer qu'un meurtrier finance lui-même l'autopsie de sa victime ? M. Darmanin voudrait déjà que les prisonniers participent au financement de leur propre incarcération. Certaines choses doivent relever d'un financement public et il existe d'autres façons de sanctionner ceux qui se sont rendus responsables de ce type d'accidents.

M. Éric Pauget, rapporteur. Avis défavorable. Votre amendement supprimerait intégralement la réalisation d'examens médicaux pour vérifier si une personne est apte à conduire après avoir causé un accident grave. C'est une mesure de bon sens, qui avait été introduite en première lecture par notre ancienne collègue du groupe Modem Élodie Jacquier-Laforge.

M. Fabien Di Filippo (DR). Permettez-moi de souligner les contradictions dans lesquelles s'empêtrèrent les collègues de La France insoumise. L'idéologie, c'est très bien mais elle peut provoquer certains accidents quand elle se heurte au réel. Nos collègues se défendent d'avoir dit que la proposition de loi était purement cosmétique, mais l'exposé des motifs de cet amendement montre bien qu'ils la réduisent à cette dimension.

Par ailleurs, ils font de la prévention et de l'éducation leur cheval de bataille, mais quand quelqu'un est impliqué dans un accident de cette gravité, qui a parfois une dimension toxicologique, un examen médical doit être fait dans de bonnes conditions, à la charge de la personne concernée et non de la société. Cela peut être l'occasion de relever des addictions et des pathologies qui conduiront fatalement la même personne, à un moment, à la récidive. Nous sommes souvent confrontés dans nos fonctions à des gens qui viennent nous voir parce qu'ils ont perdu leur permis, et pas une seule fois ou deux : or, ils n'entrent jamais dans un parcours de soins. Il faut que ces personnes aient conscience de leurs actes, qu'elles se prennent en charge et qu'elles fassent la démarche d'entrer dans un parcours de soins.

S'il n'existe pas de problème de ce côté, la question sera écartée mais une telle démarche permet parfois de se rendre compte qu'il existe un terreau en matière d'addictions, qui met en danger la vie de bien d'autres personnes par la suite.

M. Rodrigo Arenas (LFI-NFP). Nous entendons la remarque que vous avez faite, monsieur le rapporteur, et nous retirons donc l'amendement. Nous pourrions en redéposer un autre en séance pour traiter la question soulevée par Élisabeth Martin, c'est-à-dire la prise en charge par les auteurs des accidents.

L'amendement est retiré.

Amendement CL45 de M. Éric Pauget

M. Éric Pauget, rapporteur. Cet amendement de coordination vise à tirer les conséquences des modifications apportées à l'article 1^{er}.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CL29 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin (RN). Cet amendement un peu technique tend à assouplir le délai dans lequel le conducteur doit se soumettre à un examen médical. Son état de santé ou les possibilités de rendez-vous ne permettent pas forcément de respecter un délai de soixante-douze heures. Cette évolution ne posera aucune difficulté car le permis de conduire restera suspendu tant que l'examen médical n'aura pas été réalisé.

M. Éric Pauget, rapporteur. Je comprends et même je partage votre intention, mais la notion de délai raisonnable pose un problème. Est-ce, en droit, une semaine, un mois ou un an ? Je vous propose de réécrire cet amendement : vous pourriez peut-être demander que l'examen soit réalisé dans les soixante-douze heures suivant le moment où l'état de santé de la personne le permet, ce qui cadrerait un peu les choses. En l'état, demande de retrait.

M. Pierre Meurin (RN). Je vais en effet retirer l'amendement. Je n'étais pas tout à fait à l'aise avec l'expression « délai raisonnable » et vous venez d'apporter la solution au problème.

L'amendement est retiré.

*La commission **adopte** l'article 3 **modifié**.*

*Elle **adopte** l'ensemble de la proposition de loi **modifiée**.*

M. le président Florent Boudié. Merci, monsieur le rapporteur, pour votre persévérance. J'ai une pensée pour une jeune fille de quatorze dont la vie a été fauchée à quelques kilomètres de mon domicile l'été dernier.

*En conséquence, la commission des Lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République vous demande d'**adopter** la proposition de loi, modifiée par le Sénat, créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, (n° 157) dans le texte figurant dans le document annexé au présent rapport.*