

Les auteurs d'infractions à la sécurité routière devant la justice

Par Valentin Cocuau, statisticien à la SDSE

En 2018, 258 255 condamnations délictuelles ont été prononcées pour infraction à la sécurité routière. Ce volume est globalement stable depuis 2015. Toutefois, les condamnations pour conduite après usage de produits stupéfiants, en progression depuis le début des années 2000, ont augmenté de 26 % sur la seule année 2018. Celles pour conduite en état alcoolique, à l'inverse, ont reculé de 4 % entre 2015 et 2018.

Le contentieux de la sécurité routière représente 17 % de l'ensemble des affaires traitées par les parquets. Le contentieux routier possède des particularités qui le distinguent des autres. D'une part, l'identification des auteurs est la plupart du temps concomitante à la découverte de l'infraction, ce qui explique un taux de classement sans suite pour motif juridique ou en inopportunité faible, un taux de réponse pénale élevé et un délai entre l'infraction et la réponse pénale réduit. D'autre part, les procédures privilégiées pour ce contentieux sont majoritairement des procédures de composition pénale, ordonnance pénale et comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC). Celles-ci représentent en 2018 les trois quarts des procédures utilisées, contre moins d'un quart en 2003.

Le traitement judiciaire du contentieux routier est stable sur la dernière décennie. Les évolutions sont cependant contrastées selon les infractions.

En 2018, les parquets ont traité, c'est-à-dire orienté 494 000 affaires pour des délits¹ relatifs au contentieux routier, qu'on appellera désormais plus simplement « contentieux routiers ». Ces infractions ont été commises par 421 000 auteurs identifiés. 81 % des affaires de contentieux routiers ont un seul auteur² identifié, et 2 % en ont plusieurs, contre seulement 17 % qui n'en ont aucun. Cette répartition est très différente de celle observée pour l'ensemble des contentieux : 55 % des affaires ont un seul auteur, 8 % en ont plus d'un et 37 % n'en ont aucun. L'identification des auteurs de contentieux routiers a lieu en effet presque systématiquement au moment de la constatation de l'infraction. La délinquance routière est ventilée ici en quatre catégories principales de natures d'affaires (encadré Sources et méthodes), soit, par ordre décroissant des volumes :

- les infractions liées au non-respect des règles de conduite (40 % des auteurs-affaires traités en 2018, abrégés par la suite en « auteurs ») correspondent à la conduite en état alcoolique (CEA) ou après usage de stupéfiants et aux dépassements des limites de vitesse.
- les infractions dites « papiers » (39 % des auteurs) rassemblent notamment les infractions en matière de permis de conduire et d'assurance.
- les infractions visant à échapper à un contrôle (12 % des auteurs) se rapportent au délit de fuite, au refus d'obtempérer, au refus de vérification de l'état alcoolique et à l'utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police.
- les atteintes involontaires à la personne (8 % des auteurs) renvoient aux blessures et homicides involontaires par conducteur (figure 1)
- auxquelles s'ajoute une catégorie supplémentaire d'autres infractions routières (1 % des auteurs). La qualification de « mise en

danger de la vie d'autrui (risque immédiat de mort ou d'infirmité par violation manifestement délibérée d'obligation de sécurité ou de prudence lors de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur ») représente plus de la moitié des infractions de cette catégorie.

Figure 1 : Les auteurs des contentieux routiers orientés au parquet, par nature d'affaires

Total	420 656
Non-respect des règles de conduite	167 220
Conduite avec alcool ou stupéfiants	138 862
Infraction à la vitesse	28 358
Atteintes involontaires à la personne	32 167
Accident mortel de la circulation et alcool ou stupéfiants	326
Accident mortel de la circulation	1 992
Accident de la circulation avec blessures involontaires et alcool ou stupéfiants	2 501
Accident de la circulation avec blessures involontaires	27 348
Infractions « papiers »	165 041
Défaut de permis de conduire	83 028
Violation, restriction aux droits de conduire	22 571
Défaut de pièce administrative / Visite technique du véhicule	52 745
Réglementation sur l'équipement et l'aménagement des véhicules / plaques inscriptions	6 697
Infractions visant à échapper aux contrôles	51 030
Délit de fuite	40 820
Refus d'obtempérer, refus de vérification	10 210
Autres infractions routières	5 198

Lecture : en 2018, 32 167 auteurs-affaires ont été orientés au parquet pour atteinte involontaire à la personne

Champ : Affaires traitées par les parquets en 2018

Source : Ministère de la justice/SG/SEM/SDSE - Fichier statistique Cassiopée

Les auteurs traités par les parquets pour des infractions à la réglementation routière sont de façon naturelle presque exclusivement des personnes majeures : les mineurs y représentent 3 % des auteurs en 2018, contre 14 % pour l'ensemble des infractions.

¹Les contraventions de 5e classe, très peu nombreuses, ne sont pas distinguées des délits dans cette étude.

²Dans nos publications statistiques, un auteur est une personne physique ou morale qui est mise en cause dans une procédure judiciaire pour avoir commis ou tenté de commettre une infraction pénale.

27 % de ces auteurs (majeurs et mineurs) sont âgés de moins de 25 ans, 16 % de 25 à 29 ans, 24 % de 30 à 39 ans et 33 % de 40 ans et plus. Les auteurs d'infractions à la réglementation routière sont donc plutôt plus âgés que l'ensemble des auteurs de l'ensemble des contentieux traités par les parquets, qui comptent 37 % de moins de 25 ans et 29 % de 40 ans et plus.

La proportion de femmes est de 13 % pour le contentieux routier, contre 17 % pour l'ensemble des infractions. Elle est cependant double quand il s'agit d'atteintes involontaires à la personne (24 %) et d'infractions visant à échapper au contrôle (22 %).

Une réponse pénale importante, rapide et diversifiée

Le traitement des affaires par les parquets ne permet pas toujours d'identifier un auteur. Par conséquent, 3 % des affaires font l'objet d'un classement sans suite pour défaut d'élucidation et ne sont donc pas poursuivables.

Concernant les affaires avec auteur, 12 % des auteurs sont également considérés comme non poursuivables et leurs affaires font l'objet d'un classement sans suite à ce titre. En effet, même si un auteur a pu être identifié, l'instruction de l'affaire a parfois montré que l'infraction n'était pas constituée, que les charges contre lui étaient insuffisantes ou qu'un motif juridique autre faisait obstacle à la poursuite.

88 % des auteurs sont donc orientés dans le cadre d'une affaire poursuivable. Au sein des affaires poursuivables du contentieux routier, le taux de réponse pénale³ est de 96 %, contre 91 % pour l'ensemble des affaires. La réponse pénale est composée à 19 % de procédures alternatives (hors composition pénale), à 9 % de composition pénale et à 72 % de poursuites (figure 2). Dans l'ensemble des affaires, ces proportions sont respectivement de 41 %, 5 % et 54 % ce qui montre la spécificité de la délinquance routière.

Ces proportions sont très variables selon les catégories d'infractions. Ainsi, si 19 % des auteurs orientés pour infractions à la sécurité routière font l'objet d'un classement sans suite après

« papiers » (97 %), et un peu moins élevée pour les infractions visant à échapper aux contrôles (89 %) et les atteintes involontaires à la personne (92 %).

Cela provient du fait que les infractions pour non-respect des règles de conduite et les infractions « papiers » sont le plus souvent résolues au moment où elles sont découvertes. A titre d'illustration, les infractions pour conduite avec alcool ou stupéfiants sont constatées lors des actions de dépistage des forces de l'ordre. L'identification des personnes y est presque systématique, si bien que le taux d'affaires non poursuivables est très faible (2,3 % en 2018) et le taux de réponse pénale très élevé (99,5 %).

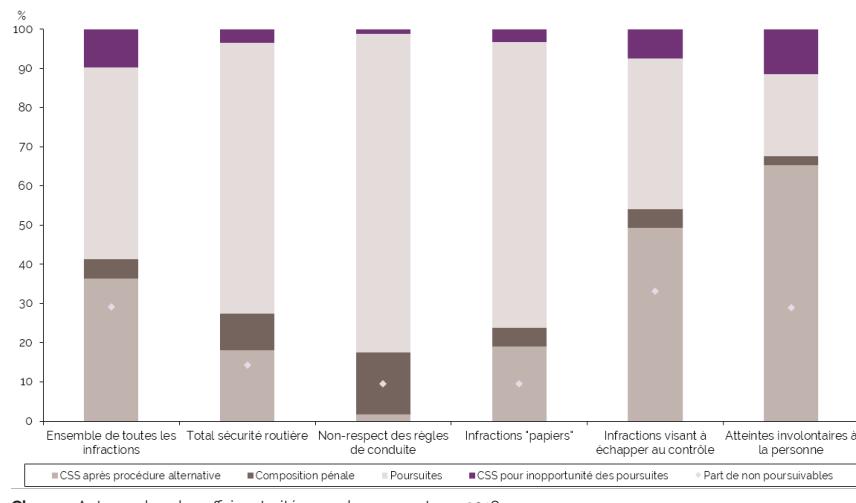
Au sein de la réponse pénale, les poursuites sont également plus fréquentes en cas de non-respect des règles de conduite (82 %), ou d'infractions « papiers » (75 %), que d'infractions visant à échapper au contrôle (24 %) ou d'atteintes involontaires à la personne (41 %) ; il en est de même pour les compositions pénales (respectivement 16 % et 5 %, contre 3 % et 5 %), au contraire des procédures alternatives (2 % et 20 %, contre 74 % et 53 %).

Les procédures rapides privilégiées en cas de poursuite

En 2018, le taux de poursuite est de 72 % pour les auteurs dans des affaires de contentieux routier ayant fait l'objet d'une réponse pénale. Les ordonnances pénales représentent 56 % des modes de poursuite utilisés pour les auteurs poursuivis dans des affaires relatives au contentieux routier, contre 28 % pour l'ensemble des auteurs poursuivis (figure 3). Les comparutions avec reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC) représentent 18 % des modes de poursuite, taux comparable à celui pour l'ensemble des auteurs poursuivis (14 %). A l'inverse, les comparutions immédiates (2 % contre 8 %), les autres modes de saisine du tribunal correctionnel (22 % contre 33 %) et les autres modes de poursuite⁴ (2 % contre 16 %) sont moins utilisés.

La proportion d'ordonnances pénales est surtout élevée pour les non-respects des règles de conduite (66 %) et les infractions « papiers » (49 %), voire les infractions visant à échapper au

Figure 2 : Les orientations des auteurs au parquet, par type d'infraction



Champ : Auteurs dans les affaires traitées par les parquets en 2018

Source : Ministère de la Justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique Cassiopée

une procédure alternative, cette proportion est de 2 % pour les non-respects des règles de conduite, 20 % pour les infractions « papiers », 74 % pour les infractions visant à échapper au contrôle et 53 % pour les atteintes involontaires à la personne.

La proportion d'auteurs poursuivables est élevée en cas de non-respects des règles de conduite (90 %) et d'infractions « papier » (91 %). Elle est plus faible pour les infractions visant à échapper au contrôle (63 %) et pour les atteintes involontaires à la personne (74 %).

Par ailleurs, la réponse pénale est quasi-systématique en cas de non-respect des règles de conduite (99 %), ou d'infractions

contrôle (43 %).

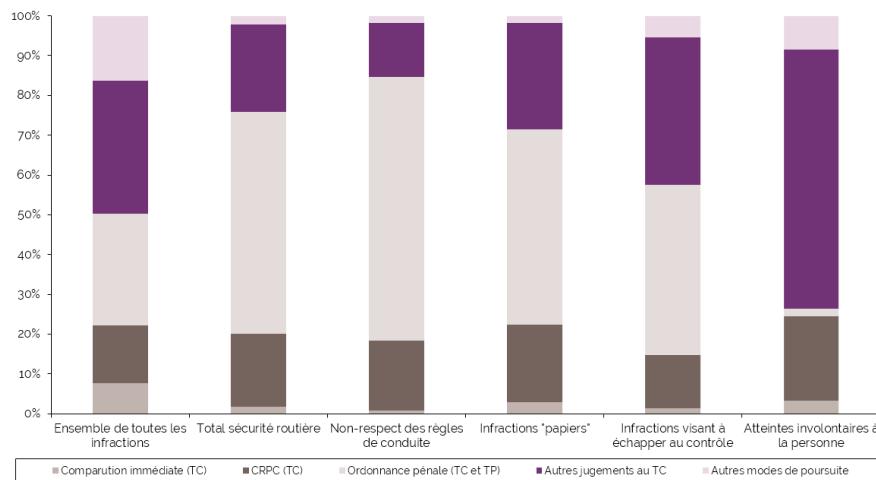
La proportion de jugements au tribunal correctionnel hors comparution immédiate, CRPC, ordonnance pénale est, à l'inverse, plus fréquente pour les infractions relatives aux atteintes involontaires à la personne, puisqu'elle est évaluée à 65 %. Elle est plus faible pour les infractions visant à échapper au contrôle (37 %) alors qu'elle est estimée à 27 % pour les infractions « papiers » et à 14 % pour les non-respects des règles de conduite.

La proportion de CRPC, quant à elle, varie peu selon les catégories d'infractions : 18 % pour les non-respects des règles de conduite, 20 % pour les infractions « papiers », 13 % pour les infractions visant

³Le taux de réponse pénale correspond au rapport entre le nombre d'auteurs ayant fait l'objet d'une mesure alternative réussie, d'une composition pénale réussie ou d'une poursuite et le nombre d'auteurs dans les affaires poursuivables.

⁴Transmission au juge d'instruction ou au juge des enfants, convocation par procès-verbal du procureur de la République et citation directe

Figure 3 : Les auteurs poursuivis en 2018 selon le mode de poursuite



TC pour tribunal correctionnel / TP pour tribunal de police

Note : Les autres modes de poursuite correspondent aux transmissions aux juges d'instruction, aux transmissions aux juges des enfants, à la convocation sur procès-verbal au TP et à la citation directe au TP

Champ : Auteurs poursuivis par la justice en 2018

Source : Ministère de la justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique Cassiopée

à échapper au contrôle et 21 % pour les atteintes involontaires à la personne.

Au début des années 2000, le nombre de condamnations prononcées par la justice liées à la délinquance routière s'était fortement accru : + 47 % entre 2002 et 2009. Afin d'éviter l'engorgement des tribunaux correctionnels, de nouvelles procédures ont été mises en place. Ces procédures « simplifiées » permettent un traitement plus rapide que le circuit pénal ordinaire. La composition pénale, instituée par la loi du 23 juin 1999, vise à sanctionner l'auteur d'une infraction sans avoir recours à un procès pénal. En 2002, le champ d'application de l'ordonnance pénale, précédemment réservée aux contraventions, a été étendu à certains délits, dont les délits routiers. Cette procédure permet de juger une affaire sans audience. La CRPC, créée l'année suivante, vient compléter le panel des réponses proposées. Elle permet de juger l'auteur d'une infraction qui a reconnu les faits sans comparution devant le tribunal correctionnel. Ces procédures se sont peu à peu imposées pour ce contentieux jusqu'à représenter 74 % des procédures en 2018. En raison de la mise en place de ces procédures, la part des modes de saisine du tribunal correctionnel a chuté, passant de 84 % en 2000 à 26 % en 2018 (figure 4).

La baisse de la part des filières de jugement a été rapide entre 2002 et 2006 au moment de la mise en place des nouvelles procédures, puis s'est poursuivie à un rythme plus lent ensuite. Les procédures relatives au contentieux routier sont traitées dans un délai moindre : 7 mois en moyenne en 2018 entre la date de

l'infraction et la décision du tribunal (condamnation, ajournement, homologation de composition pénale ou dispense de peine), contre 12 mois pour l'ensemble des infractions. Cela est dû à l'effet cumulé de l'identification souvent immédiate des auteurs et de la prépondérance des procédures simplifiées.

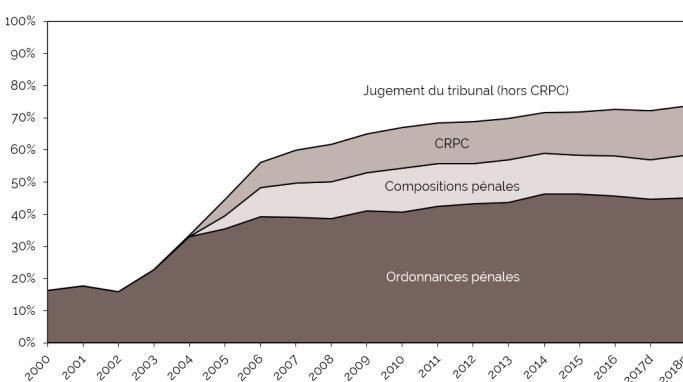
La stabilité du nombre de condamnations masque des évolutions importantes

258 000 condamnations⁵ ont été prononcées par les tribunaux correctionnels en 2018 pour des infractions routières, à titre principal. Elles représentent 42 % de l'ensemble des condamnations prononcées par les tribunaux correctionnels et les juridictions pour mineurs, ce qui illustre l'importance du contentieux routier dans le champ pénal. Ces 258 000 condamnations sanctionnent 347 000 infractions routières.

Le nombre total de condamnations délictuelles pour lesquelles au moins une infraction liée au contentieux a été sanctionnée était de 276 000 en 2018, hors tribunaux de police. 18 000 infractions sanctionnées étaient donc associées à une condamnation dont l'infraction principale appartenait à un autre groupe d'infractions (figure 5).

Le nombre de condamnations dont l'infraction principale est relative au contentieux routier a augmenté de 12 % depuis 2000 (figure 6)⁶. La hausse est concentrée dans la première décennie

Figure 4 : Les procédures de 2000 à 2018



Champ : Condamnations et compositions pénales pour infraction à la sécurité routière prononcées en 2018, hors condamnations prononcées par les tribunaux de police

Source : Ministère de la justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national des personnes physiques

⁵Par abus de langage, le terme « condamnation » inclut l'ensemble des condamnations et des compositions pénales. Les condamnations portent presque exclusivement sur des délits : 99,5 % des condamnations pour infractions routières sont des délits.

⁶Après 2016, les ordonnances pénales et condamnations rendues pour les contraventions de 5e classe prononcées par les tribunaux de police ne sont plus prises en compte dans la statistique, la qualité de leur saisie ayant fortement baissé. Ce changement de méthode affecte notamment les estimations relatives aux infractions liées au non-respect des règles de conduite, à travers les infractions à la vitesse qui chutent de 13 500 en 2015 à 2 100 en 2018 ; en effet, 12 000 des 12 700 condamnations prononcées par les tribunaux de police en 2015 concernaient des grands excès de vitesse (de plus de 50 km par heure). L'incidence reste cependant modérée : en 2015, les condamnations provenant des tribunaux de police ne représentaient en effet que 7,7 % des condamnations pour non-respect des règles de conduite, et 4,9 % à l'échelle de l'ensemble du contentieux routier

Figure 5 : Condamnations selon le type d'infraction en 2018

	Condamnations		
	Infractions principales	Au moins une infraction	Infractions
Total sécurité routière	258 255	276 188	346 645
Non-respect des règles de conduite	153 773	167 023	168 347
Infractions "papiers"	81 623	114 946	137 035
Infractions visant à échapper au contrôle	13 460	27 491	29 485
Atteintes involontaires à la personne	8 494	8 842	9 277
Autres infractions routières	905	2 462	2 501

Lecture : en 2018, 167 023 condamnations prononcées ont au moins une infraction liée au non-respect des règles de conduite ; cette infraction est principale pour 153 773 condamnations. Ces condamnations ont au total sanctionné 168 347 infractions.

Champ : Condamnations et compositions pénales prononcées en 2018 pour infraction à la sécurité routière, hors condamnations prononcées par les tribunaux de police

Source : Ministère de la justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national des personnes physiques

Encadré – Sources et méthodes

Cette étude porte sur les auteurs d'infractions à la sécurité routière. Elle évoque d'une part les affaires traitées par les parquets au cours de l'année 2018 extraites de l'application Cassiopée et d'autre part les condamnations pour ces infractions, à partir du Casier judiciaire national (CJN).

Le fichier statistique Cassiopée permet de connaître l'orientation de l'ensemble des auteurs des affaires arrivées au parquet, les décisions correctionnelles et des juridictions pour mineurs dont ils font l'objet ainsi que les peines prononcées.

Le traitement des affaires au parquet

Le parquet examine la légalité des poursuites ainsi que la recevabilité de l'action publique. Il décide ensuite de l'orientation du dossier et peut mettre en mouvement l'action publique. Il dispose de l'opportunité des poursuites.

Ainsi, lorsque le parquet est informé de la commission d'une infraction, il a à sa disposition trois possibilités énoncées à l'article 40-1 du Code de procédure pénale : classer sans suite l'affaire, engager les poursuites ou mettre en œuvre une procédure d'alternative aux poursuites.

- Les classements sans suite : les classements sans suite décidés par le parquet peuvent être motivés par des raisons liées à des considérations juridiques (prescription de l'action publique, action publique mal fondée...) ou par des raisons de pure opportunité (objet de l'infraction insignifiant, préjudice social faible...)

- Les alternatives aux poursuites (articles 41-1 et 41-2 du code de procédure pénale) : le procureur de la République peut, s'il estime que la mesure choisie peut contribuer à réparer le dommage causé à la victime, à mettre fin au trouble résultant de l'infraction ou à contribuer au reclassement de l'auteur des faits, recourir à l'une des mesures énoncées à l'article 41-1 du Code de procédure pénale

Parmi les alternatives aux poursuites, la composition pénale a une place particulière et permet au procureur de la République de proposer, sous le contrôle d'un juge, à l'auteur qui reconnaît les faits, d'accomplir une ou plusieurs mesures énumérées à l'article 41-2 du Code de procédure pénale en échange de l'extinction de l'action publique.

- Les poursuites (par le parquet) : lorsque l'infraction lui apparaît légalement constituée, que la poursuite est opportune, et sa compétence établie, le ministère public dispose de plusieurs possibilités pour engager des poursuites. Selon que l'affaire est en état d'être jugée ou pas, il oriente l'auteur selon différentes modalités procédurales. Si l'affaire n'est pas en état, il saisit le magistrat instructeur. Dans le cas où l'affaire est en état d'être jugée, et en fonction de divers critères de droit et de fait, il opte pour la saisine du tribunal correctionnel selon diverses formes : ordonnance pénale, comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité, convocation par officier de police judiciaire, citation directe, convocation par procès-verbal ou comparution immédiate.

Nature d'affaire (Nataff) et nature d'infraction (Natinf)

Les affaires pénales sont classées à partir de deux nomenclatures emboîtées :

- La nomenclature de natures d'affaires (Nataff). A son arrivée au parquet, une affaire se voit attribuer une Nataff par les greffiers, même si cette Nataff peut ensuite évoluer au cours du traitement judiciaire. La nature d'affaires est construite sur la valeur ou l'intérêt socialement protégé auquel l'infraction a porté atteinte (atteintes aux biens, atteintes aux personnes...).

- La base de donnée des natures d'infractions (Natinf), créée et gérée par le ministère de la justice (DAGC), qui recense la plupart des infractions pénales en vigueur ou abrogées.

Le champ des infractions à la sécurité routière

Les affaires pénales sont plutôt étudiées en nature d'affaire (Nataff) dans la mesure où les magistrats n'attribuent pas systématiquement de nature d'infraction (Natinf) aux affaires classées sans suite ou dont l'auteur bénéficie d'une mesure alternative. Ils en attribuent toujours une aux auteurs poursuivis, mais celle-ci n'est pas forcément cohérente avec la Nataff enregistrée à l'arrivée au parquet, en cas de requalification.

Le fichier statistique du casier judiciaire national des personnes physiques (CJN)

Le fichier statistique du casier judiciaire national des personnes physiques enregistre les informations relatives aux condamnations définitives. L'obligation de porter au bulletin numéro 1 du casier judiciaire de l'auteur les compositions pénales dont l'exécution a été constatée par le procureur de la République est effective depuis fin 2005.

Le casier judiciaire national recense les condamnations prononcées contre les auteurs reconnus coupables d'un crime, d'un délit ou d'une contravention de 5e classe par les cours d'assises, les tribunaux correctionnels, les tribunaux de police ou les juridictions pour mineurs, ainsi que les compositions pénales validées par les auteurs. L'exploitation statistique du CJN permet l'analyse des sanctions prononcées à l'encontre des condamnés. Une condamnation peut sanctionner une ou plusieurs infractions.

Dans cet Infostat, seules les infractions principales sont comptabilisées et ventilées par groupe d'infraction.

En 2018, 346 700 infractions relatives au contentieux routier ont donné lieu à condamnation. 258 300 d'entre elles étaient des infractions principales.

Par ailleurs, une ou plusieurs peines peuvent être prononcées : la peine la plus grave est appelée « peine principale », les autres « peines associées ».

Crimes, délits et contraventions de 5e classe

Les contraventions de 5e classe peuvent être sanctionnées par les tribunaux correctionnels, quand elles sont jugées en même temps qu'un délit. Elles peuvent, éventuellement, constituer l'infraction principale condamnée en cas de relaxe pour le délit.

Les condamnations prononcées par les tribunaux de police, qui ne portent que sur des contraventions, ne figurent pas dans les volumes de condamnations indiquées (sauf en figure 6). Ces condamnations, au nombre de 12 700 sur le champ des infractions routières en 2015, portaient essentiellement sur des infractions de grand excès de vitesse (environ 12 000 condamnations prononcées par les tribunaux de police en 2015), mais aussi sur l'utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police (30 condamnations) et sur diverses autres infractions (700 condamnations).

Au final, le faible volume de contraventions de 5e classe pris en compte (1 276 en 2018) justifie qu'elles ne soient jamais distinguées des délits dans cette étude.

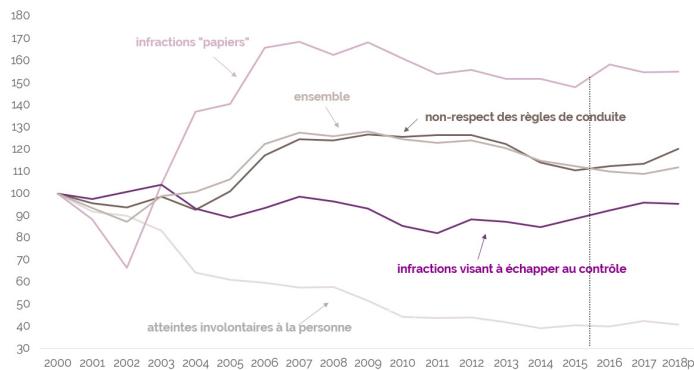
L'identification des auteurs

Seuls les auteurs sont comptabilisés dans les sources utilisées, c'est-à-dire des individus qui ont pu être identifiés.

Ainsi, s'agissant de certains contentieux comme les délits de fuite, les volumes fournis peuvent donc être sensiblement inférieurs à ceux fournis par d'autres sources tels que l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

L'ONISR comptabilise 172 217 délits de fuite après un accident en 2017 alors que les données issues du CJN indiquent un total de 51 749 infractions pour échapper au contrôle la même année.

Figure 6 : Evolution des condamnations des principales catégories d'infractions du contentieux de la sécurité routière de 2000 à 2018



Champ : Condamnations et compositions pénales dont l'infraction principale est relative à la sécurité routière prononcées en 2018, hors condamnations prononcées par les tribunaux de police à partir de 2016

Source : Ministère de la justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national des personnes physiques

des années 2000 : + 28 % entre 2000 et 2009, les années suivantes étant marquées par une période de reflux (2009-2015) puis de stabilisation (2015-2018).

Les infractions liées au non-respect des règles de conduite et les infractions « papiers » représentant 91 % des condamnations du champ des délits routiers, l'évolution globale des condamnations liées au contentieux routier est fortement déterminée par les évolutions constatées pour ces catégories de contentieux. Quelques points méritent cependant d'être soulignés.

Ainsi, les condamnations pour des infractions liées à la conduite après usage de stupéfiants, relevant du non-respect des règles de conduite, ont augmenté de 63 % entre 2015 et 2018.

Par ailleurs, après une baisse de 34 % entre 2000 et 2002, le nombre de condamnations pour infractions « papier » a bondi entre 2002 et 2006 (+ 150 %). Sur longue période, le groupe des infractions « papier » est celui qui a le plus augmenté, avec un niveau en 2018 supérieur de 47 % à celui en 2000.

Le nombre de condamnations pour infractions visant à échapper au contrôle est assez stable sur la période 2000-2018, leur nombre a diminué de 7 % depuis 2000.

Enfin, le nombre de condamnations pour atteintes involontaires à la personne a baissé de 56 % entre 2000 et 2010 puis s'est stabilisé jusqu'en 2018.

La conduite en état alcoolique reste en volume le principal groupe d'infractions condamnées

112 400 condamnations portent principalement sur la conduite en état alcoolique (CEA) en 2018, soit 44 % des condamnations pour des délits routiers. Cette même année, la CEA ne représente plus que 73 % des condamnations pour non-respect des règles de conduite, contre 89 % en 2007. En effet, après avoir fortement augmenté au début des années 2000, le nombre de condamnations pour CEA est en baisse constante depuis 2007 (- 27 % entre 2007 et 2018). Les condamnés pour CEA sont plus âgés que ceux de l'ensemble du contentieux routier : 16 % ont moins de 25 ans et 44 % ont 40 ans et plus, contre 26 % et 31 % respectivement pour l'ensemble du contentieux. La proportion des femmes y est légèrement plus élevée (12 %, contre 10 %).

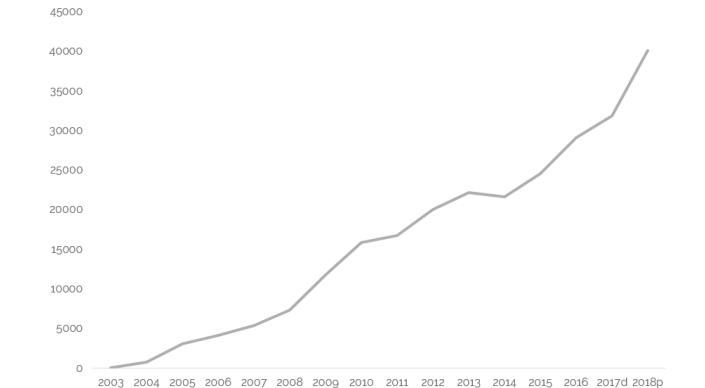
C'est en Ile-de-France et dans la moitié Est de la France, et notamment dans la région lyonnaise et en Alsace que les taux de condamnations pour CEA par habitant sont les plus faibles, moins de 180 condamnations pour 100 000 habitants majeurs. Inversement, les taux les plus élevés se retrouvent dans l'Ouest et plus particulièrement dans le quart nord-ouest, où ils dépassent souvent 280 condamnations pour 100 000 habitants majeurs (figure 9a).

La conduite après usage de stupéfiants, un délit dont la condamnation est en forte augmentation

En 2018, la conduite après usage de stupéfiants est l'infraction principale dans 40 200 condamnations, soit 26 % des condamnations pour non-respect des règles de conduite⁷ et 16 % de l'ensemble des condamnations relatives aux infractions routières.

Les condamnations pour conduite après usage de stupéfiants sont en hausse continue depuis 2003, en dehors de la légère baisse de 2014. Le nombre de condamnations en 2018 a ainsi augmenté de 26 % par rapport à 2017, et a été multiplié par 5 par rapport à 2008 (figure 7).

Figure 7 : Evolution des condamnations pour conduite après usage de stupéfiants



Champ : Condamnations et compositions pénales pour conduite après usage de stupéfiants, hors condamnations prononcées par les tribunaux de police

Source : Ministère de la justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national des personnes physiques

Depuis la création en 2003 du délit spécifique de conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, codifiée par l'article L. 235-2 du code de la route, le nombre de condamnations pour conduite après usage de stupéfiants n'a pas cessé de progresser.

L'évolution de la législation a ainsi encouragé les contrôles. Après l'introduction de l'article L. 235-2 du code de la route, issu de la loi n° 2003-87 du 3 février 2003, le dépistage de la consommation de stupéfiants devient obligatoire pour toute personne impliquée dans un accident mortel ou corporel de la circulation. Cet article prévoit également un dépistage facultatif lorsque la personne est l'auteure d'un accident matériel de la circulation ou d'une infraction au code de la route ou lorsqu'elle est soupçonnée de conduire après usage de stupéfiants. Des contrôles systématiques peuvent également être effectués sur réquisition du procureur de la République, c'est-à-dire même en l'absence d'accident de la circulation, d'infraction ou de raisons plausibles de soupçonner un usage de stupéfiants depuis 2011. Depuis la loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016, ce contrôle systématique peut également être réalisé non seulement sur réquisition du procureur de la République mais aussi à l'initiative des officiers de police judiciaire, ou, sur l'ordre et sous la responsabilité de ces derniers, par des agents ou agents adjoints de police judiciaire même en l'absence d'accident de la circulation, d'infraction ou de raisons plausibles de soupçonner un usage de stupéfiants.

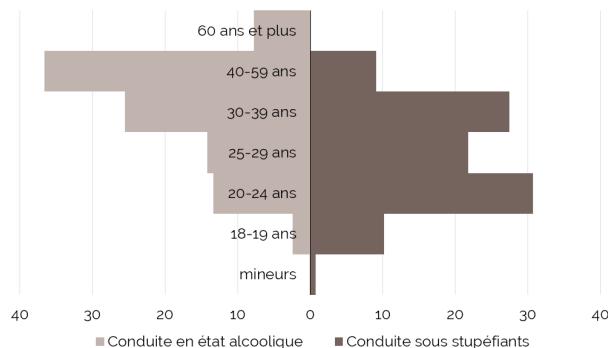
Ces modifications ont eu un effet notable sur le nombre de condamnations pour conduite après usage de stupéfiants, en particulier en ce qui concerne la possibilité donnée en 2016 aux officiers de police judiciaire de réaliser des contrôles systématiques. Ainsi, selon l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), le nombre de verbalisations pour conduite de véhicule après usage de stupéfiants a augmenté de 29 % en 2018 pour atteindre 63 369 infractions relevées. Dans le même temps, 339 992 dépistages ont été réalisés en 2018 (+ 19 %) par rapport à 2017.

⁷Les condamnations pour non-respect des règles de conduite contiennent donc 99 % de condamnations pour conduite en état alcoolique ou après usage de stupéfiants et 1 % de condamnations pour infractions à la vitesse. Cela provient du fait que l'essentiel des infractions à la vitesse sont du ressort des tribunaux de police, hors champs ici.

Contrairement à la CEA, les condamnés pour conduite après usage de stupéfiants sont sensiblement plus jeunes : 42 % de ces condamnés ont moins de 25 ans contre 26 % pour ceux de l'ensemble du contentieux. Les personnes de 40 ans et plus représentent 9 % des condamnés contre 31 % pour l'ensemble des condamnés pour infractions routières (figure 8).

Les femmes représentent 7 % des condamnés pour conduite après usage de stupéfiants, soit trois points de moins que dans

Figure 8 : Âge des condamnés pour conduite en état alcoolique et pour conduite en ayant fait usage de stupéfiants en 2018



Champ : Condamnations et compositions pénales prononcées en 2018 pour conduite en état alcoolique et conduite après usage de stupéfiants, hors condamnations prononcées par les tribunaux de police

Source : Ministère de la justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national des personnes physiques

l'ensemble des condamnés pour infraction à la sécurité routière. En moyenne, le nombre de condamnations pour conduite après usage de stupéfiants est de 77 pour 100 000 habitants majeurs. Dans la région lyonnaise, en Ile-de-France (hors Seine-et-Marne) ainsi qu'en outre-mer, le nombre de condamnations est inférieur à 60 pour 100 000 habitants majeurs. Inversement, ce taux dépasse 115 condamnations pour 100 000 habitants majeurs dans un certain nombre de départements, plutôt situés dans la moitié nord de la France. La géographie des condamnations pour conduite après usage de stupéfiants est assez différente de celle pour CEA : ainsi, dans l'ouest de la France, le taux de condamnations pour conduite après usage de stupéfiants est faible alors qu'il est souvent élevé pour la CEA (figure 9b).

Ces disparités géographiques peuvent résulter de différences dans la diffusion des stupéfiants, la conjugaison de leur usage à la conduite automobile, mais aussi dans la fréquence des contrôles réalisés par la police et la gendarmerie et dans la politique pénale des parquets.

Les infractions « papiers » concernent surtout les zones denses

82 000 infractions « papiers » ont abouti à une condamnation en 2018, ce qui en fait le deuxième groupe d'infractions à la sécurité routière en volume après les infractions liées au non-respect des règles de conduite. Ces infractions ont beaucoup progressé depuis 2000 : + 47 % entre 2000 et 2018. Cette hausse est surtout concentrée au début des années 2000, du fait de la mise en place de procédures « simplifiées », puis de la correctionnalisation d'un certain nombre de ces infractions en 2004.

Ces infractions se déclinent en quatre sous-ensembles : le défaut de permis de conduire (36 000 condamnations), la violation et la restriction aux droits de conduire, comme la conduite malgré une suspension de permis de conduire, (24 000 condamnations), le défaut d'assurance (19 000 condamnations), la réglementation sur l'équipement et l'aménagement des véhicules, et sur les plaques et inscriptions (1 550 condamnations).

Les condamnations pour défaut de pièce administrative du véhicule ont diminué de 40 % entre 2000 et 2018. A l'inverse, les condamnations pour défaut de permis de conduire ont doublé sur la même période, et celles pour violation et restriction aux droits de conduire quadruplé.

La proportion de femmes condamnées est de 7 % pour ce dernier sous-ensemble, de 10 % pour le défaut de permis de conduire

Figure 9a : Géographie des condamnations pour infractions de conduite en état alcoolique

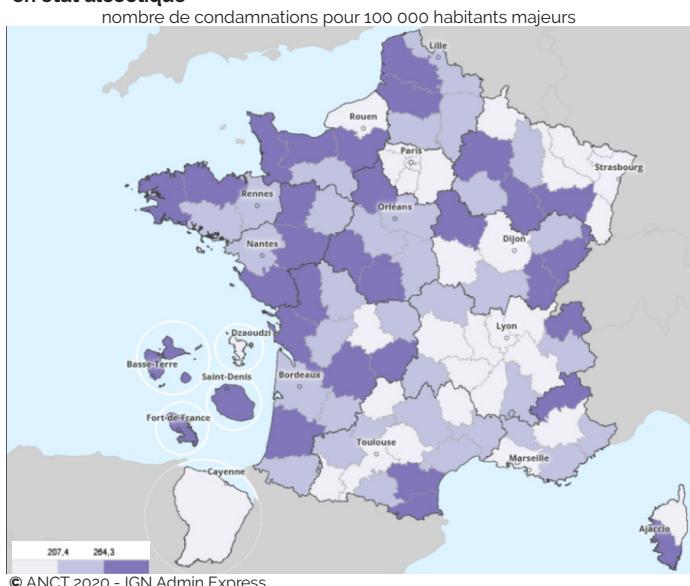
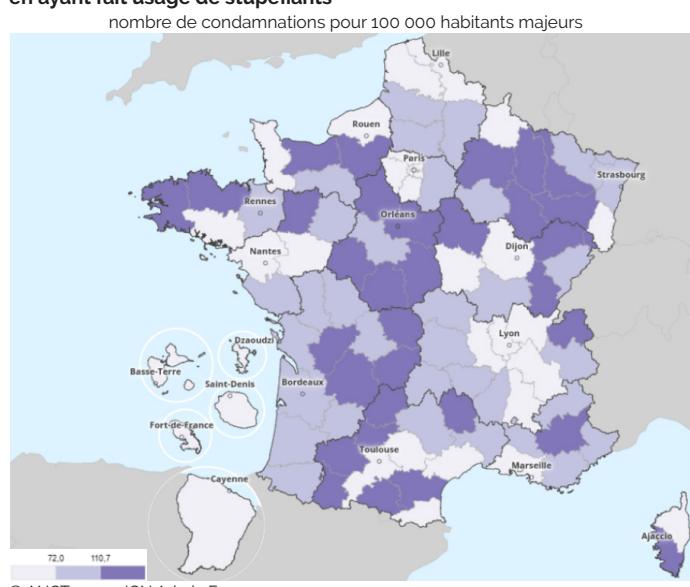


Figure 9b : Géographie des condamnations pour infractions de conduite en ayant fait usage de stupéfiants



Champ : Condamnations et compositions pénales prononcées en 2018, hors condamnations prononcées par les tribunaux de police

Sources : Ministère de la justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national des personnes physiques, Insee recensement de la population

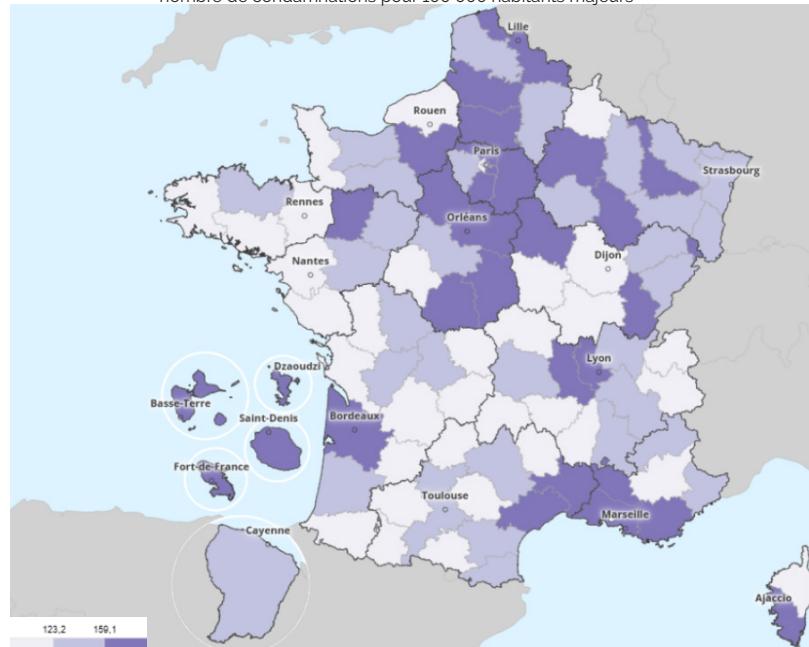
et de 14 % pour le défaut de pièces administratives et de visite technique du véhicule.

L'âge moyen des personnes condamnées (32,8 ans) est proche de celui de l'ensemble du contentieux (31,8 ans). Les condamnés pour violation et restriction aux droits de conduire sont plus âgés (36,0 ans) et ceux pour défaut de permis de conduire sont un peu plus jeunes (30,6 ans).

Le nombre de condamnations pour infractions « papiers » est de 156 pour 100 000 habitants majeurs (figure 10). Sur la façade atlantique et au centre de la France (massif central et Bourgogne), ce taux n'excède pas 105 condamnations pour 100 000 habitants majeurs. A l'opposé, ce taux dépasse 170 condamnations pour 100 000 habitants majeurs dans certains départements les plus urbanisés, tels le Rhône, les Bouches-du-Rhône, l'Hérault, la Gironde et le Nord, ou périurbains (bassin parisien). Il est particulièrement élevé en Martinique (330) et surtout en Guadeloupe (603). Ainsi, les condamnations pour « infractions papiers » opposent avant tout les départements les plus urbains, où elles sont nombreuses, aux départements davantage ruraux, où elles sont plus rares (figure 10).

Figure 10 : Géographie des condamnations pour infractions « papiers »

nombre de condamnations pour 100 000 habitants majeurs



© ANCT 2020 - IGN Admin Express

Champ : Condamnations et compositions pénales pour infraction « papiers » prononcées en 2018, hors condamnations prononcées par les tribunaux de police

Sources : Ministère de la justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national des personnes physiques, Insee recensement de la population

Des sanctions accrues pour certains sous-groupes du contentieux routier

Sur l'ensemble des condamnations routières prononcées entre 2000 et 2018, la part de l'emprisonnement assorti d'une partie avec sursis et d'une partie ferme a fortement progressé, passant de 5 % à 10 % des peines principales. Toutefois, les peines d'emprisonnement assorti d'un sursis total ont reculé de 29 % à 17 % sur la même période. Les amendes progressent (53 % en 2018, contre 49 % en 2000), tout comme les peines de substitution (18 %, contre 16 %), principalement les obligations de stage, les jours-amende et les suspensions du permis de conduire.

Pour les atteintes involontaires à la personne et les infractions « papiers », la part de l'emprisonnement est multipliée par 2 entre 2000 et 2018 (figure 11). En contrepartie, les amendes ne représentent plus que 59 % des peines principales en 2018, contre 72 % en 2000.

Pour les atteintes involontaires à la personne en particulier, les peines d'emprisonnement représentent plus de 60 % des sanctions

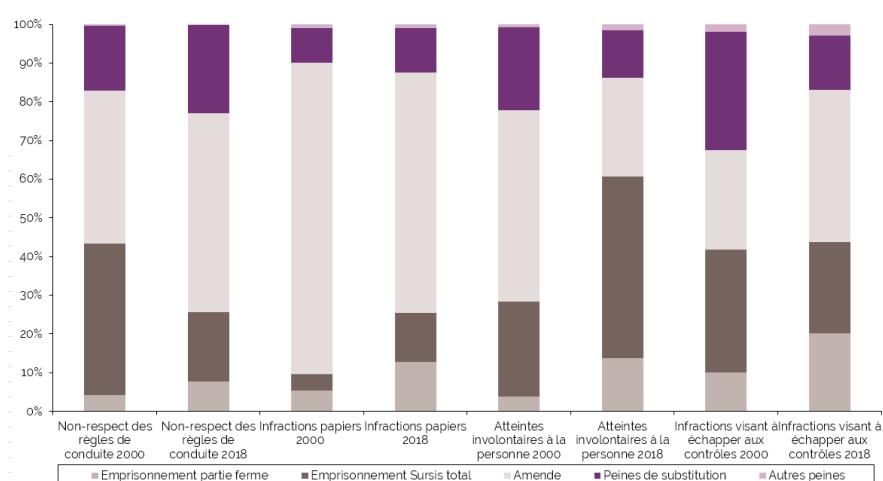
prononcées en 2018, contre 28 % en 2000. A l'inverse, seules 25 % des peines sont des amendes en 2018, contre 49 % en 2000.

Pour les deux autres groupes, la part de l'emprisonnement assorti d'une partie ferme augmente également, de 10 % en 2000 à 20 % en 2018 pour les infractions visant à échapper aux contrôles, et de 4 % à 8 % pour le non-respect des règles de conduite. Toutefois, la part des peines d'emprisonnement est quasi stable (44 % en 2018, contre 42 % en 2000) pour le premier groupe d'infractions et recule pour le second (26 % contre 43 %).

La présence d'infractions associées agrave la sanction

En 2018, 112 401 condamnations ont pour infraction principale une infraction de CEA ; 40 170 une infraction de conduite après usage de stupéfiants. Parmi les premières, 95 500 ne comportaient pas d'infraction associée tandis que 16 901 en contenaient au moins une. Pour les conduites après usage de stupéfiants, 30 630 condamnations n'avaient pas d'infraction associée et 9 540 en comportaient au moins une.

Figure 11 : Les peines prononcées en 2018



Champ : Condamnations et compositions pénales prononcées en 2018, hors condamnations prononcées par les tribunaux de police

Note : Les autres peines correspondent aux mesures éducatives, aux dispenses de peine et aux sanctions éducatives.

Source : Ministère de la justice/SG/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national des personnes physiques

Les peines sont plus lourdes lorsque des infractions sont associées. La part des peines d'emprisonnement passe ainsi de 18 % pour les condamnations pour conduite après usage de stupéfiants sans infraction associée, à 44 % en cas d'infraction associée. Pour la CEA, ces taux sont de 20 % et de 64 % respectivement.

Pour en savoir plus :

- Bilan 2019 de la sécurité routière, Observatoire national interministériel de la sécurité routière - <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2019-de-la-securite-routiere>
- M. Chabanne, O. Timbart, « La délinquance routière devant la justice », Infostat Justice N°153, juillet 2017

Derniers numéros d'Infostat justice :

- 179.** La contrainte pénale : 6377 peines prononcées en cinq ans et demi
- 178.** L'adoption de l'enfant du conjoint en 2018.
- 177.** Les victimes d'infractions pénales usagères des associations d'aide aux victimes en 2019.
- 176.** Le travail d'intérêt général de 1984 à 2018
- 175.** L'adoption de l'enfant du conjoint en 2018.
- 174.** La composition pénale, une procédure qui demeure réservée aux contentieux sans victime.
- 173.** Les infractions à la législation du travail entre 2014 et 2017.
- 172.** Les durées de traitement des affaires pénales en 2018.
- 171.** Les décisions d'ordonnance de protection prononcées en 2016.
- 170.** Les greffiers et directeurs des services des greffes, des corps professionnels de la justice féminisés, jeunes et diplômés.