



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction des affaires criminelles et des grâces

Sous-direction de la justice pénale générale
Bureau de la politique pénale générale

Paris, le 20 juillet 2023

Le garde des Sceaux, ministre de la Justice

A

Pour attribution

Mesdames et Messieurs les procureurs généraux près les cours d'appel
Madame la procureure de la République près le tribunal supérieur d'appel
Mesdames et Messieurs les procureurs de la République près les tribunaux judiciaires

Pour information

Mesdames et Messieurs les premiers présidents des cours d'appel
Monsieur le président du tribunal supérieur d'appel
Mesdames et Messieurs les présidents des tribunaux judiciaires

N° NOR : JUSD2320517C

N° CIRCULAIRE : CRIM2023-13/E1-20/07/2023

N/REF : DP 2023 /0046 /E11

Titre : Circulaire relative à la politique pénale en matière routière

Annexe : Plan de la boîte à outils relative au traitement judiciaire de la délinquance routière

Consacrée grande cause nationale depuis 2000, la lutte contre la délinquance routière est une priorité majeure du Gouvernement.

Depuis la [circulaire du 28 juillet 2004 relative au renforcement de la lutte contre la délinquance routière](#), l'adaptation et le renforcement du cadre normatif en vigueur¹ ont traduit l'engagement de l'Etat pour obtenir un changement durable des comportements dangereux au volant et répondre aux attentes fortes de sécurité de nos concitoyens.

¹ notamment la [loi n°2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure](#), la [loi n°2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés](#) ou encore la [loi n°2022-52 du 24 janvier 2022 relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure](#).

L'effet conjugué des mesures de prévention, d'incitation, de responsabilisation, mais aussi de renforcement des contrôles et des sanctions encourues a contribué à l'efficacité de cette politique publique volontariste.

Ces mesures ont eu pour répercussion concrète une baisse significative du nombre de personnes tuées sur les routes de France métropolitaine², passé de 8 160 en 2001 à 3 267 en 2022 (3 550 pour les routes de France métropolitaine et d'Outre-mer).

Si de nombreuses vies ont ainsi pu être épargnées, le nombre de personnes tuées et blessées demeure toutefois encore bien trop élevé³.

L'ampleur des drames humains vécus sur nos routes et subis par nombre de familles dans notre pays appelle à agir, sans relâche, contre les comportements qui mettent en danger les usagers de la route et affectent la sécurité de l'espace public routier.

Les parquets généraux et parquets doivent maintenir un haut niveau de mobilisation et d'engagement en apportant une réponse pénale ferme et adaptée contre l'insécurité routière et les principales causes d'accidentologie que sont les grands excès de vitesse, la consommation d'alcool et l'usage de produits stupéfiants.

Leur action doit prendre en compte l'émergence de nouvelles mobilités, qui ont entraîné un partage renouvelé de l'espace public et produisent un impact direct en matière de sécurité routière. Les [données définitives de l'ONISR pour 2022](#) rappellent à ce titre que la part des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, utilisateurs de trottinettes, usagers de deux-roues motorisés) se renforce⁴ parmi les personnes tuées ou blessées gravement. Plus précisément, les cyclistes ont enregistré l'une des plus fortes hausses de la mortalité entre 2019 et 2022 (+31%), l'accidentalité augmentant aussi bien en agglomération que hors agglomération.

A l'aune de ces évolutions et comme annoncé par la Première ministre le 17 juillet 2023 lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), des travaux normatifs s'engagent afin, notamment, de mieux accompagner les victimes et leurs proches – en particulier par le biais des comités locaux d'aide aux victimes – de consacrer dans la loi la qualification d'homicide routier, de renforcer la lutte contre la conduite après une consommation d'alcool ou un usage de stupéfiants, de lutter contre les fraudes à la désignation d'un titulaire de permis ou encore de simplifier la vie des usagers de la route par la suppression de la vignette d'attestation d'assurance.

Vous veillerez, en application des instructions ci-après exposées, à mener une action résolue et adaptée à l'évolution des comportements et du droit positif, pour faire des routes de notre pays un espace davantage sécurisé au profit de tous ses usagers.

² Chiffres publiés par l'[Observatoire national interministériel de la sécurité routière](#) (ONISR)

³ Le bilan de l'ONISR pour 2022 témoigne d'une augmentation de +1,5 % des personnes tuées sur les routes par rapport à 2019 et de +10,3 % par rapport à 2021. Le nombre de personnes gravement blessées (lésion maximale supérieure ou égale à MAIS3+ au sens de l'échelle Abbreviated Injury Scale) est estimé à 16 000 (en baisse de -1,8% entre 2019 et 2022), le nombre total de blessés étant de 237 000 en 2022.

⁴ Entre 2019 et 2022, le nombre de personnes tuées du fait d'engins de déplacement personnel motorisés a connu une augmentation de +250%, atteignant le chiffre de 35 personnes décédées sur l'année 2022.

1. Une politique pénale coordonnée et adaptée

La commission d'infractions pouvant contrevenir à l'objectif premier de sécurité routière appelle une réponse pénale cohérente, rendue au plus proche de la date de commission des faits et mobilisant de manière adaptée le panel des sanctions prévues.

➤ *Une politique pénale pleinement coordonnée entre les autorités locales*

Une parfaite coordination entre l'ensemble des intervenants est indispensable pour assurer la cohérence de l'action judiciaire dans vos ressorts.

La politique pénale déclinée dans chaque ressort et harmonisée à l'échelle de la cour d'appel se doit d'être pleinement articulée avec les mesures administratives prises par l'autorité préfectorale, notamment en matière d'immobilisation et de mise en fourrière de véhicules, de suspension du permis de conduire ou encore de mise en œuvre d'un dispositif d'éthylotest anti-démarrage.

Vous veillerez à ce que les procureurs de la République de vos ressorts rencontrent régulièrement l'autorité préfectorale à cette fin.

De la même manière, les procureurs veilleront à bien être tenus informés des plans de contrôle routier déployés par les forces de l'ordre afin d'être en mesure de contribuer à leur organisation, en transmettant les informations qu'ils sont susceptibles de détenir, notamment dans le cadre des relations qu'ils entretiennent avec les élus.

➤ *Une politique pénale diversifiée et adaptée aux faits et au profil de l'auteur*

La politique pénale mise en œuvre au sein de vos ressorts se doit d'être adaptée à la spécificité de ces derniers, en y intégrant parmi les réponses développées :

- l'amende forfaitaire, mise en œuvre sous la direction du procureur de la République⁵ ;
- les alternatives aux poursuites ;
- la composition pénale ;
- les procédures simplifiées ;
- et toutes les formes de poursuites, y compris par voie de défèrement.

Les infractions de faible gravité, qui ne s'inscrivent pas dans un parcours de délinquance routière, pourront utilement donner lieu à une réponse alternative intégrant une sanction comportant une dimension pédagogique. Il s'agit en effet de sanctionner les auteurs d'infractions, tout en renforçant leur prise de conscience des dangers occasionnés par leur conduite. Dans cette optique, la réalisation d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière, aux frais de la personne concernée, peut constituer une mesure particulièrement opportune.

De manière générale, vous veillerez à assurer une cohérence globale de la lutte contre les infractions routières et de l'échelle des sanctions appliquées, en tenant compte notamment des montants fixés par le législateur concernant les procédures forfaitisées et de la politique pénale contraventionnelle mise en œuvre par l'officier du ministère public sous le contrôle du procureur de la République.

⁵ [Décision n°2019-778 DC du 21 mars 2019](#)

2. Une politique pénale ferme à l'égard des auteurs d'infractions mettant gravement en danger les autres usagers de la route

➤ *Le traitement prioritaire des procédures d'accidents mortels ou corporels*

Les procédures d'accidents mortels ou corporels doivent faire l'objet d'un traitement prioritaire et d'un suivi précis afin d'être en mesure, sous réserve de la complexité des investigations à mener, d'apporter une réponse au plus proche de la date des faits.

Lorsque le comportement adopté délibérément par un conducteur – qu'il résulte notamment d'une consommation d'alcool, de l'usage de produits stupéfiants ou d'une vitesse exagérément élevée – a pour conséquence le décès ou les blessures d'autres usagers, les réquisitions développées à leur encontre doivent être particulièrement fermes et dissuasives.

Ces faits ont vocation à faire prioritairement l'objet de procédures par voie de défèrement et de réquisitions en faveur de toute mesure d'annulation et interdiction de conduire, dès lors que la situation le justifie. Il doit en être de même lorsque ces faits, même commis sans circonstance aggravante, s'inscrivent dans un parcours de délinquance routière notoire.

L'ouverture d'une information judiciaire doit être envisagée lorsque le temps nécessaire à la réalisation des expertises et de l'ensemble des auditions impose la mise en œuvre d'une mesure de contrainte (contrôle judiciaire, ARSE), comprenant le prononcé d'une mesure judiciaire restrictive du droit de conduire, ainsi que toute autre mesure utile telle que l'interdiction de fréquenter les débits de boisson ou l'obligation de se soumettre à des mesures de soins ou de contrôle.

➤ *Le renforcement de la lutte contre les auteurs d'infractions routières troublant gravement l'ordre public ou portant atteinte aux personnes dépositaires de l'autorité publique*

Comme je l'ai récemment rappelé dans ma [circulaire de politique pénale générale du 20 septembre 2022](#), la confortation du pacte républicain requiert qu'en égard à l'importance des missions incarnées par les dépositaires de l'autorité publique, vous meniez une lutte sans relâche contre toutes les atteintes dont ces derniers sont victimes, en particulier dans le cadre des refus d'obtempérer.

Le plus souvent commis dans le but de dissimuler d'autres infractions pénales, ces faits viennent, par leur objet même, porter atteinte à notre Etat de droit et troubler l'ordre public. Les graves dangers auxquels les forces de sécurité intérieure et les autres usagers de la route sont exposés dans ces situations imposent la mise en œuvre de réponses pénales systématiques, rapides et les plus fermes possibles contre leurs auteurs.

Par ailleurs, la répression des rodéos motorisés est également attendue au titre des priorités de la politique pénale en matière routière. Là encore, la dangerosité et les troubles à l'ordre public occasionnés lors des rodéos motorisés aggravés rendent nécessaires une action répressive particulièrement ferme, au regard de la menace qu'ils font peser sur la sécurité routière, sur les forces de l'ordre et sur l'ensemble de nos concitoyens qui aspirent à partager paisiblement l'espace public.

Les faits les plus graves de refus d'obtempérer et de rodéos motorisés doivent en conséquence amener à privilégier la procédure de comparution immédiate.

- *La répression des comportements routiers mettant gravement en danger les autres usagers*

La lutte contre les comportements infractionnels routiers mettant gravement en danger les autres usagers doit être réalisée avec la plus grande détermination, qu'il s'agisse des auteurs de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants, ou des auteurs de grands excès de vitesse.

Ces comportements constituent en effet des dangers majeurs pour la sécurité routière de notre pays, la vitesse, l'alcool et les stupéfiants figurant parmi les trois principaux facteurs comportementaux enregistrés par les forces de sécurité intérieure chez les personnes présumées responsables d'un accident mortel⁶.

Vous veillerez en conséquence à établir, à l'encontre de leurs auteurs, une politique pénale routière dissuasive, en mobilisant les mesures restrictives du droit de conduire les plus appropriées à la gravité des risques occasionnés.

- *La peine complémentaire de confiscation d'un véhicule, outil incontournable dans la lutte contre la récidive et priorité de ma politique pénale*

Afin d'empêcher la commission de nouveaux comportements dangereux et de prévenir la récidive, la peine complémentaire de confiscation du véhicule doit faire l'objet d'une véritable priorité de ma politique pénale.

Pour permettre son prononcé, notamment dans les hypothèses où elle est érigée en peine complémentaire obligatoire, vous veillerez à ce que toutes les vérifications utiles soient accomplies dès le placement du véhicule sous main de justice.

Vous vous assurerez en tout état de cause de procéder, conformément à la [circulaire du 19 avril 2018 relative à la gestion des scellés](#), à l'identification exhaustive des véhicules placés sous scellés, de privilégier des orientations permettant qu'il soit statué dès que possible sur leur sort ou à y pourvoir lorsque la procédure est clôturée.

3. L'impérative prise en compte des victimes et de leurs proches ou ayant-droits

La prise en compte des victimes fait figure de priorité dans la politique pénale déclinée par cette circulaire. Elle est indissociable de la fermeté de la réponse pénale afin que l'œuvre de justice soit complète. C'est pourquoi la plus grande attention doit être portée à la place des victimes et de leurs proches ou ayant-droits dans le cadre de vos actions sur vos ressorts respectifs.

Dans le prolongement de la [circulaire interministérielle relative à l'annonce du décès et au traitement respectueux du défunt et de ses proches](#) du 2 décembre 2022, de ma [circulaire de politique pénale générale du 20 septembre 2022](#) et de la démarche portée dans le cadre du [référentiel d'accompagnement des victimes en juridiction](#) diffusé le 22 avril 2022, l'attention portée aux victimes doit faire l'objet de véritables politiques de juridiction, afin que ces dernières soient en mesure de faire utilement valoir leurs droits, d'être entendues et soutenues

⁶ [Bilan de l'accidentalité routière 2022 de l'ONISR](#)

dans le cadre de la procédure judiciaire, et d'être informées régulièrement de l'évolution du dossier pénal qui les concerne.

Cet accompagnement doit ainsi être assuré à tous les stades de la procédure, dès leur éventuel dépôt de plainte ou la survenance d'un accident. Une évaluation EVVI peut s'avérer nécessaire dans les procédures d'accidents de la route, à l'instar du concours d'associations locales partenaires, pour apporter aux victimes, le cas échéant, une orientation et un accompagnement au plus près de leurs besoins.

Cette attention à l'intérêt des victimes et de leurs proches ou ayant-droits s'impose tout au long de la procédure jusqu'au prononcé de la décision judiciaire statuant sur les intérêts civils.

Afin de vous aider dans l'appréhension de ce contentieux technique, la présente circulaire est accompagnée d'une [boîte à outils](#), accessible sur le Wikipénal de la direction des affaires criminelles et des grâces, comprenant des fiches thématiques ayant vocation à être continuellement actualisées et enrichies, pour s'adapter à la technicité et aux évolutions de la matière routière.

Je vous saurais gré de bien vouloir tenir informée la direction des affaires criminelles et des grâces, sous le timbre du [bureau de la politique pénale générale](#), de toute difficulté dans la mise en œuvre de la présente circulaire.



Eric DUPOND-MORETTI