



PROJET DE LOI N° 1107 PORTANT DIVERSES MESURES RELATIVES AU RENFORCEMENT
DE LA SECURITE ROUTIERE

Avis du Haut Commissariat à la Protection des Droits et à la Médiation

15 juillet 2025,

En Europe, en 2024, environ 19 800 personnes sont décédées dans des accidents de la route, soit une baisse de 3 % par rapport à 2023. Les progrès sont néanmoins jugés insuffisants : la plupart des États membres ne sont pas en voie d'atteindre l'objectif de moins de 50 % de décès d'ici 2030, ce qui rend la question de la sécurité routière particulièrement préoccupante.

Si les zones rurales restent les plus touchées par les accidents de la route, les accidents en milieu urbains sont ceux qui impliquent le plus d'usagers vulnérables comme les piétons ou les deux roues. Avec le développement des moyens de transport, l'essor du vélo ou encore de la trottinette, l'on assiste en effet à une grande diversité des usagers de la route, ce qui multiplie donc les risques possibles de collision entre différents types de véhicules terrestres à moteur.

Si ces statistiques mettent en avant l'état de la situation générale en Europe, à Monaco, en 2023, on a déploré 3 accidents mortels faisant 6 décès sur le territoire, et en 2024 deux accidents graves ont été liés à de la conduite en état d'ivresse. Si ce premier point invite à une réflexion sur les causes d'un accident, un autre aspect principal facteur de préoccupations concerne les deux-roues qui sont impliqués dans environ 75% des accidents avec blessures.

Avec ce projet de loi, il est question de renforcer les sanctions pour conduite sous alcool ou stupéfiants, d'étendre les dépistages à tous les conducteurs, d'aggraver les peines pour conducteurs professionnels, de délictualiser la réitération d'excès de vitesse, d'introduire des peines complémentaires telles que l'immobilisation du véhicule ou l'interdiction de repasser le permis.

Or, le Haut Commissariat estime que réglementer la question de la sécurité routière implique également d'encadrer plus clairement le contexte de mise en œuvre des contrôles prévus, mais aussi de s'interroger plus largement sur les causes de l'accident, les victimes de l'accident et les auteurs. Ces volets de compréhension supplémentaires n'ont cependant pas été clairement identifiés par le législateur qui a choisi une approche résolument punitive en créant de nouvelles infractions.

Aussi, le Haut Commissariat formule-t-il les remarques suivantes.

1. Sur le contexte des contrôles

Le Haut Commissariat relève que les mécanismes français de contrôle sont mis en œuvre de manière contextuelle, l'article L234-9 de la loi n°2021-646 prévoyant un encadrement par le Parquet dans le cadre de campagne de sécurité routière ou par des officiers ou agents de police judiciaire (notamment par un contexte justifiant, par exemple, les contrôles alcoolémie / stupéfiants).

Toutefois, le présent projet de loi prévoit que les nouvelles dispositions en matière de contrôle soient appliquées par principe, sans que ne soit prévu un encadrement par le Parquet au travers de campagnes de sécurité routière ou par des officiers ou agents de police judiciaire. En effet, les articles 2 et 4 du présent projet de loi ne précisent pas par qui seraient formulées les « *injonctions* » auxquelles ils font référence.

En outre, la Haut Commissariat relève qu'en France, il est de plus en plus fait appel aux nouvelles technologies pour s'assurer du respect des dispositions en vigueur, notamment en ce qui concerne les limitations de vitesse. Le présent projet de loi ne mentionne toutefois pas cette possibilité, ce qui pourrait priver les autorités monégasques de moyens de contrôle innovants

2. Sur la sensibilisation aux dangers de la route

Etant admis qu'à Monaco le permis à point n'existe pas, il n'est pas possible de procéder, comme dans le pays voisin, à une sanction graduée pour l'auteur de l'infraction. Pour autant, la proposition d'un tout répressif ne nous semble pas garantir une protection adéquate aux dangers de la route.

De nombreux pays européens proposent, tantôt comme accompagnement aux sanctions, tantôt comme volet préventif exclusivement, des stages de sensibilisation aux dangers de la route. En Belgique, dans le cadre de certaines sanctions, le juge peut ainsi décider d'imposer un tel stage. Cela vaut pour les récidives et/ou les jeunes conducteurs ayant commis une infraction au code de la route. Cette mesure relève, pour le droit belge, de dispositions de prévention en ce qu'elles viennent en complément à certaines sanctions pénales. Au Luxembourg, un stage dit de « cours de sensibilisation » est obligatoire pour les titulaires d'un permis probatoire en cas d'infraction. En Suisse, un cours de sensibilisation aux dangers de la circulation est intégré dans la formation obligatoire à la conduite pour les nouveaux conducteurs.

Or aucune mesure de ce type n'est proposée ou envisagée par le présent projet de loi et le Haut Commissariat regrette que des formations ou stages ne soient pas envisagés à titre préventif ou comme complément à des peines en cas d'infractions au code de la route.

3. Sur les types de véhicules concernés

Le projet soumis fait mention des véhicules terrestres à moteur. Mais, à l'heure où la vague des moyens de locomotion les moins polluants possibles se profile, comment expliquer qu'il ne soit pas fait mention des vélos et des trottinettes non électriques ?

La mortalité cycliste a fortement augmenté en France (+30 % depuis 2019) et en Belgique (+7 %). Les trottinettes électriques connaissent une explosion d'accidents dans tous les pays : +200–300 % en Suisse et +8 % Belgique. Le Luxembourg affiche une progression inquiétante malgré les volumes limités (19 accidents en 2023) et Monaco reste marginal, avec très peu d'accidents, mais cela ne signifie pas qu'il n'y en a pas (3 accidents cyclistes en 2022).

Les statistiques mettent souvent en avant les cyclistes et trottinettes comme étant des victimes vulnérables en comparaison aux véhicules terrestres à moteur. Si cela est factuellement indéniable, cela implique deux remarques. D'une part, cela invite à s'interroger sur l'amélioration des aménagements dédiés aux cycliste, ce qui améliorerait la sécurité d'usagers particulièrement

vulnérables. D'autre part, cela pourrait également inciter à prévoir la possibilité d'étendre les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants aux conducteurs de deux roues sans moteurs. S'ils sont susceptibles d'être plus facilement victimes, ils devraient malgré tout pouvoir être soumis à des contrôles similaires aux personnes conduisant des véhicules terrestres à moteur afin de leur garantir une protection et une responsabilité équivalentes (notamment envers les piétons).

Le Haut Commissariat suggère donc au législateur à compléter le projet de loi qui lui a été soumis, le tout répressif ne paraissant pas l'option la plus satisfaisante. Le Haut Commissariat recommande ainsi que soient insérées des dispositions relatives :

- à la possibilité de réaliser des stages de sensibilisation aux dangers de la route / à l'alcoolémie et à la prise de stupéfiants au volant ;
- à la conception de voies dédiées aux deux roues non motorisés type vélo et trottinettes non électriques de sorte à assurer leur protection mais aussi à envisager leur possible responsabilité en cas d'accidents les impliquants ;
- à une gradation et à un accompagnement des sanctions.

Enfin, une réflexion pourrait être initiée afin d'envisager une plus grande protection en termes d'indemnisation pour les victimes d'accidents de la route, venant ainsi compléter le dispositif de la loi n° 1.555 du 14 décembre 2023 relative à l'indemnisation des victimes d'infractions à caractère sexuel, de crimes et délits envers l'enfant, de violences domestiques et d'autres infractions portant atteinte aux personnes en s'inspirant des principes de la loi française n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, dite loi Badinter.

