

Mission d'évaluation de la commission des Lois

sur l'impact de la loi du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés

Rapporteuse :
Mme Natalia Pouzyreff



Groupe La République en Marche

Rapporteur :
M. Robin Reda



Groupe Les Républicains

Pourquoi cette mission ?

Les rodéos motorisés sont un phénomène dangereux qui préoccupe légitimement les élus et les riverains. Afin d'apporter une réponse ferme à ces pratiques et de mieux sanctionner leurs auteurs, les membres des groupes La République en Marche et Mouvement Démocrate et apparentés à l'Assemblée nationale ont déposé une proposition de loi le 14 mai 2018, votée par l'ensemble des parlementaires et devenue la loi n° 2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés.

Trois ans après sa publication, la commission des Lois a souhaité procéder, conformément aux dispositions de l'article 145-7 du règlement de l'Assemblée nationale, à l'évaluation de ses dispositions afin de s'assurer de l'adéquation de la loi avec les besoins du terrain.

Une pratique en mutation et en augmentation...

Activité saisonnière qui réapparaît à l'arrivée des beaux jours, les rodéos sont un délit généralement commis par un ou plusieurs individus, souvent de **jeunes hommes** aux origines sociales défavorisées, connus des forces de l'ordre.

Ils semblent s'expliquer par **une culture de la compétition** et **l'envie de braver les interdits**, ainsi que par **la volonté de se mettre en scène**.

Ils se singularisent de la plupart des autres délits par **l'importante publicité qui en est faite**, ces pratiques étant généralement filmées et partagées sur Internet, où elles peuvent être regardées des milliers de fois.

Les individus qui les commettent utilisent souvent des **deux-roues**, les motocross non soumis à réception, donc non homologuées et immatriculées, constituant la première source de nuisance. Ces véhicules doivent faire l'objet d'un enregistrement auprès de l'autorité administrative, par l'intermédiaire d'une inscription au registre dit « **DICEM** », ce qui n'est souvent pas le cas.

Cette situation nécessite, d'une part, de renforcer les **contrôles inopinés (recommandation n° 1)** et, d'autre part, de **restreindre la vente, la location et le prêt** des engins non homologués servant à commettre des rodéos aux seuls détenteurs d'une licence sportive ou, *a minima*, de mettre en place des actions tendant à la

responsabilisation des revendeurs et loueurs de ces véhicules (**recommandation n° 2**).

Alors qu'il est certain qu'**une partie des engins concernés sont volés**, la mission n'a pas pu obtenir de chiffres précis concernant la part qu'ils représentent et souhaiterait l'établissement de statistiques détaillées (**recommandation n° 3**).

Si la répression accrue de cette pratique dans les villes conduit à un déplacement du problème dans les campagnes moins surveillées, les rodéos se généralisent sur le territoire et **les interventions sont de plus en plus nombreuses** : + 58 % d'interventions réalisées entre 2019 et 2020 en zone gendarmerie, + 30 % en zone police.

...qui génère d'importants troubles à l'ordre et à la tranquillité publics

Outre les **nuisances sonores** et la **dégradation de l'image des loisirs de plein air motorisés**, les rodéos causent de nombreux **dégâts matériels** et, surtout, de **graves atteintes aux personnes**, dont de trop nombreux accidents mortels.

In fine, ils nourrissent l'exaspération des riverains et un inacceptable sentiment d'abandon et de totale impunité.

La loi du 3 août 2018

D'une part, la loi du 3 août 2018 sanctionne d'**un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende** la commission de rodéos. D'autre part, elle met en place trois autres incriminations, punies de deux ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende : lorsqu'un individu **incite directement** un autre à adopter ce type de comportements ; lorsqu'il **organise** un rassemblement destiné à permettre l'organisation de rodéos ; lorsqu'il **fait la promotion** soit de cette pratique, soit de l'existence de rassemblements les permettant.

Enfin, la loi instaure plusieurs peines complémentaires, notamment la **confiscation obligatoire du véhicule**, sauf décision spécialement motivée du juge, et des **travaux d'intérêt général**, dont le recours devrait être généralisé, notamment dans les services de rééducation fonctionnelle hospitaliers (**recommandation n° 4**).

54 condamnations ont été prononcées en 2018, année de l'adoption de la loi. **410** l'ont été en 2019 et **584** en 2020, soit une multiplication des

condamnations par 10 : la répression de ce délit est ainsi **une priorité des pouvoirs publics**, ce qui se traduit par la publication de nombreuses circulaires à l'attention des parquets, nécessitant des efforts de consolidation des consignes qui leur sont adressées (**recommandation n° 5**).

Une loi qui renforce l'action des structures locales de lutte contre les rodéos

Qu'il s'agisse de structures générales de coopération entre les acteurs locaux, notamment des **groupes de partenariat opérationnels** (GPO) – pour lesquels une clarification des compétences paraît utile (**recommandation n° 7**) – ou d'initiatives prises pour réprimer les rodéos motorisés, plusieurs instances existent dans les territoires afin de prévenir la commission de ce délit et de mieux le sanctionner.

Dans le cadre des CSPD, la mission d'évaluation recommande **le renforcement de la prévention situationnelle**, c'est-à-dire la mise en place d'aménagements urbains dissuadant la commission des rodéos (**recommandation n° 6**).

Elle préconise la généralisation des **cellules anti-rodéos** saisonnières (**recommandation n° 8**) et du dispositif « **Stop rodéo** », qui permet aux habitants de transmettre aux policiers municipaux des informations relatives à cette infraction (**recommandation n° 9**).

Une intervention en flagrant délit quasi impossible pour les forces de l'ordre

L'intervention des forces de l'ordre est aujourd'hui particulièrement contrainte – avec des consignes différentes selon les autorités compétentes, ce qui pousse la mission d'évaluation à souhaiter une harmonisation des modalités d'intervention (**recommandation n° 11**). Une réflexion sur la méthode de « **contact tactique** » britannique devrait être menée afin d'étudier la pertinence de son importation dans la doctrine française, pour les cas les plus graves (**recommandation n° 10**).

Afin de mieux calculer l'équation bénéfice/risques d'une intervention en flagrance et d'éclairer l'opinion publique sur les choix opérationnels pris, des **statistiques en matière d'accidentologie** devraient être communiquées au grand public (**recommandation n° 12**).

Une confiscation insuffisamment prononcée

Si la **confiscation du véhicule** est théoriquement obligatoire, elle est insuffisamment prononcée par les juges, en partie à cause de **frais de fourrière trop élevés**. Une expérimentation prévoyant un gardiennage gratuit, par les fourrières municipales, des véhicules ainsi saisis, est en cours dans plusieurs grandes villes.

Une fois le véhicule confisqué, sa destruction devrait être facilitée par le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure, qui prévoit notamment de **réduire les délais de fourrière** à l'issue desquels le véhicule est considéré comme abandonné.

La difficulté des magistrats à caractériser le délit

Les magistrats auditionnés ont souligné leur difficulté à caractériser l'infraction. Elle peut être due à **des procès-verbaux lacunaires**, notamment des policiers municipaux dont la formation en la matière pourrait être renforcée (**recommandation n° 13**). Le développement de PV de contexte – dont un exemple figure dans le rapport – est encouragé.

Vos rapporteurs s'étonnent en outre de la réticence de certains magistrats à retenir le critère relatif à l'intentionnalité de la conduite de l'individu, ce qui écarte *de facto* sa condamnation, et déplorent **le peu de poids de la parole des officiers de police judiciaire** dans ce type d'affaires.

Renforcer la sensibilisation à la sécurité routière

Les efforts de **sensibilisation à la sécurité routière** dès le plus jeune âge doivent être poursuivis et accompagnés d'un traçage des vidéos faisant la promotion des rodéos sur les réseaux (**recommandation n° 14**).

De telles opérations peuvent d'ailleurs être organisées dans le cadre de **circuits pédagogiques** où la conduite des deux-roues est encadrée par des professionnels.

Le rôle clé des images

Dans les affaires relatives aux rodéos motorisés, les images représentent **un moyen de preuve essentiel** au travail au long cours des enquêteurs.

Le développement du parc de **vidéoprotection** des communes constitue un outil important de lutte contre les rodéos, qui devrait être encouragé (**recommandation n° 15**). Il en est de même de la généralisation des **caméras piéton**, qui pourrait utilement s'accompagner d'une formation des policiers sur leur utilisation et leur intérêt probatoire (**recommandation n° 16**). La mission d'évaluation souhaite également l'équipement en **caméras embarquées** des véhicules d'intervention (**recommandation n° 17**).

Enfin, à titre expérimental, la mission préconise d'autoriser l'utilisation de **drones** comme alternative à la poursuite des véhicules des délinquants (**recommandation n° 18**).

Les 18 propositions de la mission d'évaluation

1

Renforcer les contrôles inopinés, notamment pour vérifier la conformité du véhicule vis-à-vis des obligations d'assurance et d'inscription au DICEM.

2

Restreindre la vente, la location et le prêt des engins non homologués servant à commettre des rodéos aux seuls détenteurs d'une licence sportive ou, *a minima*, mettre en place des actions de responsabilisation des revendeurs et loueurs de ces véhicules.

3

Affiner les statistiques relatives aux types de véhicules utilisés pour commettre des rodéos motorisés et à la proportion de véhicules volés parmi les engins saisis par les forces de l'ordre.

4

Généraliser le recours aux peines de travaux d'intérêt général, notamment dans les services de rééducation fonctionnelle hospitaliers.

5

Centraliser et consolider les consignes données aux procureurs de la République en matière de poursuite des rodéos motorisés.

6

Dans le cadre des CSPD, développer les initiatives de prévention situationnelle au sein des espaces les plus touchés par les rodéos motorisés.

7

Revoir le fonctionnement des GPO – notamment vis-à-vis des missions déjà dévolues aux CSPD et au GLTD – afin d'en faire de véritables structures partenariales de lutte contre la délinquance et mieux communiquer sur ces éléments auprès des acteurs de terrain et des habitants.

8

Dans les villes particulièrement touchées par les rodéos, et sous l'égide des directions départementales de la sécurité civile, déployer des cellules anti-rodéos saisonnières dont les personnels seraient spécialement formés à la lutte contre ce type de délinquance.

9

Généraliser le dispositif « Stop rodéo » mis en œuvre à Compiègne dans les villes les plus touchées par cette pratique en lui affectant les moyens humains nécessaires à son fonctionnement.

10

Engager une réflexion avec l'ensemble des parties concernées sur la pertinence et l'intérêt de la méthode du « contact tactique » britannique pour les forces de l'ordre françaises spécialement formées, pour les cas les plus graves nécessitant une intervention immédiate.

11

Clarifier et uniformiser sur l'ensemble du territoire les conditions permettant une prise en charge du conducteur d'un véhicule en situation de refus d'obtempérer, en laissant une marge de manœuvre aux policiers et aux gendarmes.

12

Établir des statistiques détaillées en matière d'accidentologie hors et lors de l'intervention des forces de l'ordre à l'occasion de rodéos motorisés.

13

Renforcer la formation des policiers municipaux en matière de collecte d'éléments de preuve et de respect des procédures.

14

Renforcer les actions de sensibilisation à la conduite d'un deux-roues motorisés à destination des publics prioritaires et généraliser le traçage, sur les réseaux sociaux, des vidéos faisant la promotion des rodéos.

15

Inciter les collectivités à développer leur parc de caméras de vidéoprotection, notamment sur les axes routiers où les rodéos sont organisés.

16

Accompagner le déploiement des caméras piéton d'une formation des membres des forces de l'ordre à leur emploi et à leur intérêt en matière probatoire.

17

Équiper les véhicules d'intervention de caméras embarquées permettant une vue d'ensemble de la situation.

18

À titre expérimental, permettre aux services de police et de gendarmerie d'utiliser des caméras aéroportées pour suivre les véhicules et identifier les personnes commettant des rodéos motorisés.