Quelle juste peine après un accident mortel sur la route ?

Les chauffard·e·s écopent rarement d'une peine d'emprisonnement ferme pour un accident de la route ayant entraîné la mort d'une ou plusieurs personnes. Et l'interdiction de conduire est souvent assortie d'une exception pour aller travailler. Une insupportable injustice aux yeux des familles des victimes, qui fait aussi débat parmi les acteur·rice·s de la prévention routière et de la justice.

Dans le cimetière de Milly-sur-Bradon, un village de 148 âmes perdu au milieu des champs et forêts de la Meuse lorraine, une tombe attire l'attention : la pierre est à peine visible tant elle est couverte de fleurs et de tablettes en marbre. Sur les photos, un visage jeune et souriant. Celui de Chloé, fauchée par un accident de la route le 14 novembre 2021 près de Niederkerschen. Elle avait les mêmes yeux bleus que sa maman Nathalie, qui vient la voir tous les jours et veille à l'entretien de son tombeau, arrosant les plantes, ramassant les feuilles mortes, variant la décoration à chaque saison. "Il n'y a plus de sapin de Noël chez moi depuis l'accident, il n'y a plus rien. Je décore un sapin ici, avec des lampes solaires. Elle adorait Noël." Le frère de Chloé, sa compagne Alizée et leurs enfants Jayke et Loé viennent souvent aussi. Jayke connaît le chemin par cœur pour aller voir "tata Chloé" dont il était si proche.

"Chloé, c'était un rayon de soleil", raconte Alizée. Chloé avait 22 ans quand sa vie a été balayée. Pâtissière de formation, elle travaillait chez Pains & Traditions à Mont-Saint-Martin, à la frontière luxembourgeoise. Elle venait de se pacser et allait emménager avec son partenaire dans une maison, leur premier achat. Ce soir-là, elle était avec sa cousine Lorie, 19 ans. "Elles ont dîné ensemble et sont sorties en boîte de nuit à Luxembourg. Chloé, conductrice responsable, n'a touché à aucune goutte d'alcool. Elle ne buvait d'ailleurs jamais, même dans les fêtes." Sur le chemin du retour, Lorie, qui avait bu, ne se

sent pas bien. Chloé appelle un ami pour l'aider. Ils repartent à deux voitures un peu plus tard. "À 2h40, ils ont croisé la route d'un chauffard ivre."

"À partir du moment où vous prenez le volant en ayant bu, en ayant consommé de la drogue, en roulant vite, ça devient un homicide volontaire."

Alizée Nanin, belle-sœur de Chloé

Ce chauffard, c'est un homme de 39 ans qui revient d'une soirée très arrosée avec deux collègues. Il roule à contresens à pleine vitesse. "Le copain de Chloé a réussi à l'éviter, mais pas Chloé. Il arrive beaucoup trop vite sur elle – entre 110 et 130 km/h (sur une route limitée à 90 km/h, ndlr). Il l'a percutée de plein fouet." Chloé meurt sur le coup, Lorie est grièvement blessée et décèdera 17 jours plus tard après avoir subi 11 opérations. Le chauffard s'en sort indemne mais pas ses collègues : l'un meurt et l'autre grièvement blessé.

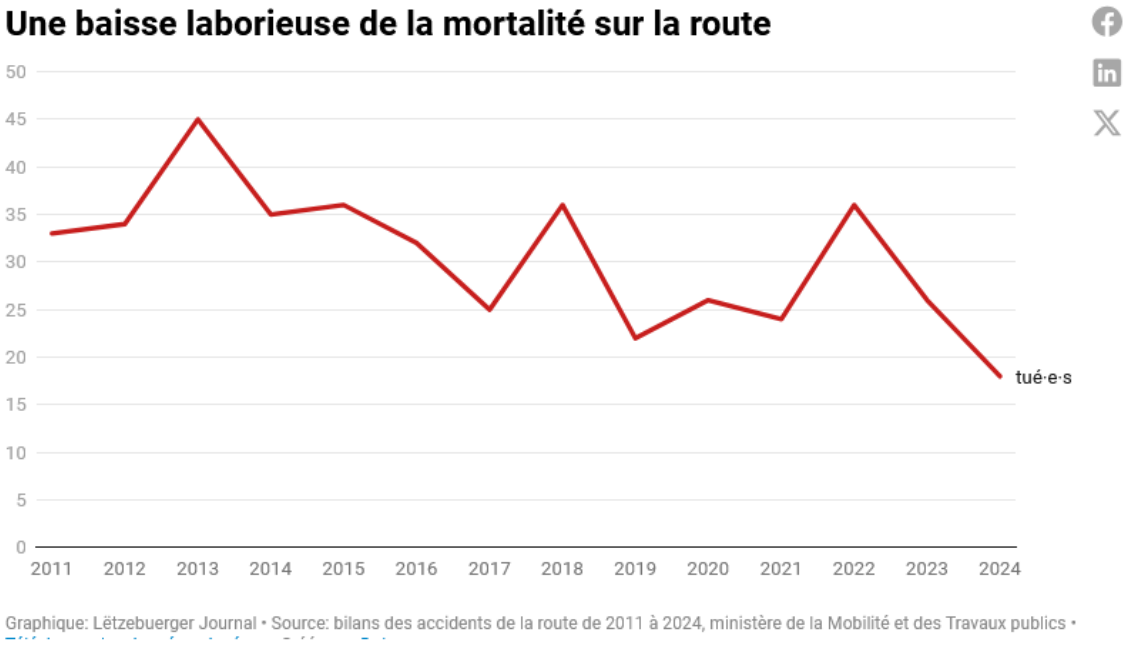
Vitesse excessive, 2,22 g d'alcool dans le sang (en grammes ‰), des traces de drogues dans les cheveux, un cocktail mortel pour trois personnes ce soir-là, et une somme accablante de circonstances aggravantes au sens de la loi. Pourtant la famille de Chloé est ébahie lorsqu'est prononcé le jugement du tribunal d'arrondissement de Luxembourg en octobre 2024 : le chauffard est condamné à 42 mois de prison avec sursis intégral et à une interdiction de conduire de 72 mois – tout en étant autorisé à prendre le volant pour aller travailler et voir sa famille. "J'ai ressenti une rage", confie Nathalie. "Ça a été dur à encaisser", renchérit Alizé. "J'ai pleuré parce que je me suis dit 'C'est ce que vaut la vie de Chloé'. Alors que sa vie est inestimable." La famille s'est alors démenée pour obtenir un appel – que seul le Parquet pouvait solliciter –, écrivant au procureur, au Grand-Duc, au gouvernement, lançant une pétition en ligne qui récoltera 22.000 signatures.

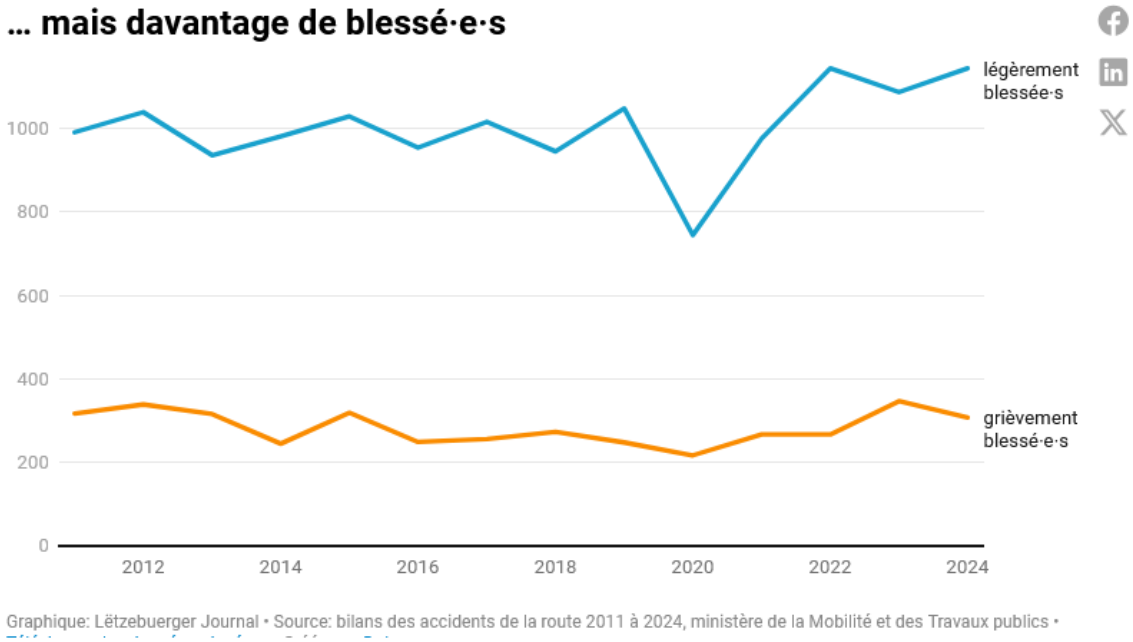
Le Parquet interjette finalement appel et, lors de l'audience en juin dernier, requiert une peine d'emprisonnement de 42 mois dont 12 mois ferme. "Pourquoi pas demander 42 mois fermes ?", déplore la famille. Le juge souligne la gravité des faits dans son arrêt : "Cette collision fut la conséquence directe, prévisible et presque inévitable d'un enchaînement de comportements gravement fautifs, dont l'origine réside dans une attitude que l'on ne peut qualifier autrement que d'irresponsable, de téméraire et

révélatrice d'un égoïsme profond", ajoutant que le prévenu a formulé des excuses qui "ont semblé mécaniques et déconnectées de la gravité du mal causé".

Des propos accablants, mais le juge ne va pas au-delà de la peine requise par le Parquet. Le prévenu n'assiste même pas à l'audience. "En plus la peine ferme peut être aménagée", soupire Alizée. La famille s'est portée en cassation avec le mince espoir que cet arrêt soit cassé et donne lieu à une nouvelle audience devant la Cour d'appel composée d'autres juges. "Ça ne nous la ramènera pas, mais on veut qu'il pourrisse en prison", lâche Alizée. "Là, il profite de sa famille, de ses enfants, il part en vacances. Rien n'a changé pour lui. Selon moi, il n'a aucun remords."

L'an dernier, 18 personnes ont péri dans un accident de la route au Grand-Duché. Un triste bilan qui peine à se réduire d'année en année – il évolue en dents de scie – alors que le nombre de blessé·e·s graves, lui, tend à augmenter. "Je pense que cette baisse tient en partie au fait que les secours arrivent plus vite et aux avancées de la médecine", commente Carine Nickels, présidente du conseil d'administration de l'Association nationale des victimes de la route. Parce que les causes principales d'accident, elles, n'ont pas changé : la vitesse dans 44% dans accidents mortels en 2024, mais aussi la consommation d'alcool (17%) ou de stupéfiants (17%). C'étaient les trois cumulés dans l'accident qui a coûté la vie à Chloé.

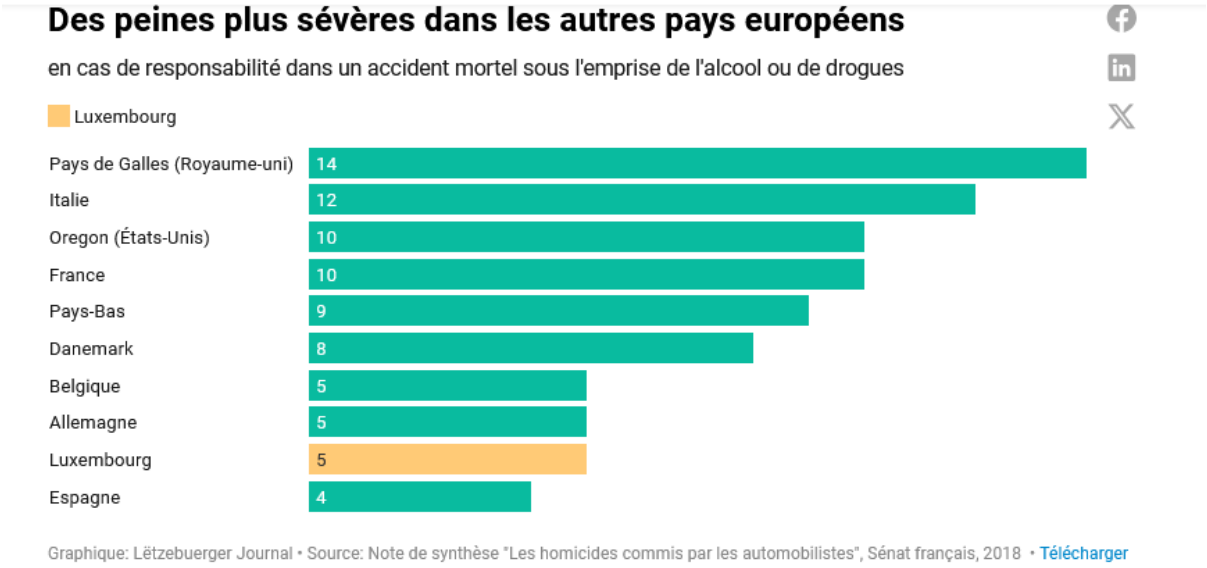




Mais lorsque le mal est fait, la réponse légale est-elle satisfaisante ? Le code de la route luxembourgeois prévoit une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans pour avoir conduit en état d'ivresse – et la même peine en cas de coups et blessures involontaires alors que les conséquences sont plus graves. En cas d'homicide involontaire, le juge peut prononcer une peine d'emprisonnement comprise entre 3 mois et 5 ans. Et encore, la loi est plus sévère qu'avant : "En 2007, le législateur a instauré un régime pénal spécifique pour les accidents de la circulation afin de déroger au Code pénal et d'accentuer la responsabilité des conductrices et des conducteurs", explique le ministère de la Mobilité et des Travaux publics dans une réponse écrite au *Journal*. L'homicide involontaire n'était auparavant sanctionné que par une peine allant jusqu'à deux ans d'emprisonnement.

Des peines appliquées a minima

Une peine alourdie mais qui reste bien inférieure à celle prévue dans d'autres pays, en particulier en cas de circonstances aggravantes. Au Danemark, la peine minimale pour un homicide sur la route est fixée à trois ans en cas de consommation d'alcool ou de drogue. Aux Pays-Bas, la peine de base est fixée à 3 ans et est portée à 9 ans en cas de circonstances aggravantes. En Italie, la notion d'homicide routier a été introduite en 2016 et a porté à 8 à 12 ans la peine exigible en cas de consommation d'alcool ou de drogue, contre 3 à 10 ans auparavant. Dans certains États américains, c'est même la prison à vie qui attend les auteur·rice·s d'accidents mortels sur la route avec circonstances aggravantes.



Ce que les familles des victimes critiquent, ce n'est pas tant la faiblesse de la peine encourue que celle réellement prononcée par le juge. Pour le chauffard qui a provoqué la mort de Chloé comme pour d'autres, la peine maximale est rarement retenue. Un simple passage en revue des condamnations dans la presse suffit à s'en convaincre. Exemple avec un accident de 2023 : sortie de route, un jeune de 14 ans décède dans l'accident et trois autres sont blessés. Le conducteur, qui n'a exprimé aucun remords, a écopé de trois mois d'emprisonnement avec sursis, en deçà des réquisitions du Parquet. Ou encore cette collision en 2017 : un véhicule roule à contre-sens, l'autre l'évite de peu mais percute un arbre, les deux conducteurs sont hautement alcoolisés. L'un meurt ainsi que son passager. Verdict pour l'autre : deux ans d'emprisonnement avec sursis alors que le Parquet avait requis quatre ans avec sursis partiel.

"Cela me choque de voir un criminel de la route pouvoir continuer à rouler – seulement pour les trajets professionnels, mais ce n'est pas contrôlé de manière efficace."

Paul Hammelmann, président du conseil d'administration de la Sécurité routière

Pour les juristes, la proportionnalité est pourtant respectée. "Le responsable d'un accident de circulation ayant causé mort d'homme encourt dès lors des peines d'emprisonnement et d'amende plus sévères que celles prévues pour un homicide involontaire commis en dehors du contexte routier", souligne Me Jean Minden, avocat à la Cour, qui ajoute que "le responsable d'un accident de circulation mortel peut également être condamné à une interdiction de conduire pouvant aller jusqu'à 15 ans" ou encore "se voir confisqué son véhicule". Il poursuit : "Ce large arsenal répressif offre donc aux juges la possibilité de prononcer une peine proportionnée et adaptée aux

circonstances particulières de chaque affaire. À mon sentiment, il n’est pas nécessaire d’aggraver les peines encourues, d’autant plus que la peine maximale actuellement prévue – cinq ans d’emprisonnement, qui peut même être portée à dix ans d’emprisonnement en cas de récidive légale – n’est que très rarement prononcée par nos juridictions." D'autant que "pour un délinquant primaire, le sursis à l’exécution de la peine d’emprisonnement est quasiment toujours accordé, surtout depuis que le juge n’a plus à motiver l’octroi de cette faveur en l’absence de récidive légale".

Quelle est la réflexion derrière ces peines volontairement moins lourdes ? "Tout comme de nombreux juges, je pense que la réponse pénale aux infractions involontaires ne doit en principe pas être la prison", reprend Me Minden. "Cette 'ultima ratio' ne trouve véritablement sa justification que face à des multirécidivistes dangereux et pour des crimes et délits intentionnels particulièrement graves, volontaires comme l'agression ou l’assassinat, le meurtre, les atteintes volontaires à l'intégrité physique volontaires, les viols, les cambriolages, etc." De toute façon, souligne l'avocat, "il est constant en criminologie que l’effet dissuasif de la seule répression demeure très limité, de sorte que la lutte contre une éventuelle recrudescence des infractions routières ne saurait appeler une réponse exclusivement pénale". Pour M. Hammelmann également, la prison n'est pas la solution. "Ce ne sont pas des peines adaptées aux délinquants de la route car normalement ce n'est pas intentionnel – mais pour certains cas, pour les vrais criminels de la route, je ne plaide pas contre les peines privatives de liberté."

L'interdiction de conduire modulée suscite également débat. "Le juge retire le permis mais laisse souvent une autorisation pour aller au travail", constate M. Hammelmann. "En France, cela ne se fait presque plus. Je trouve que nous sommes dans une société matérialiste, l'économie est au-dessus de tout et de la morale. Cela me choque de voir un criminel de la route pouvoir continuer à rouler – seulement pour les trajets professionnels, mais ce n'est pas contrôlé de manière efficace. C'est incompréhensible pour les victimes et leurs familles." Une mesure effectivement justifiée par le ministère de la Mobilité "surtout afin d'éviter des licenciements à cause de la perte du permis de conduire".

Et alors que plusieurs pays – la France depuis cet été – reconnaissent une infraction spécifique d'"homicide routier", ce n'est pas le chemin envisagé au Grand-Duché. "Le Plan national Sécurité routière 2024–2028 ne prévoit pas cette mesure", répond laconiquement le ministère de la Mobilité. L'idée ne convainc pas non plus Me Minden qui "ne voi[t] pas l'intérêt de créer une infraction pénale supplémentaire alors que les juges ont à leur disposition tous les leviers pour prononcer une condamnation appropriée par rapport aux circonstances particulières de chaque infraction dont ils ont à connaître. Il ne faut toucher à la loi que d'une main tremblante, en évitant les réflexes du populisme pénal tendant à légiférer sous le coup de l'émotion provoquée par des faits divers isolés".

Involontaire, un adjectif mal venu

Cependant la notion d'homicide routier reçoit un fort soutien de la part des victimes et de leurs familles, heurtées par l'expression d'"homicide involontaire". "Pour nous, ce n'est pas un homicide involontaire", souligne Alizée. "Votre pneu éclate, vous avez un accident, c'est involontaire. Mais à partir du moment où vous prenez le volant en ayant bu, en ayant consommé de la drogue, en roulant vite, ça devient du volontaire." Dans le cas de Chloé, "le conducteur avait 2,22 grammes (pour mille, ndlr) dans le sang – c'est une quantité énorme ! Et il a quand même réussi à retrouver sa voiture, à monter dedans, à la démarrer, et à faire je ne sais pas combien de kilomètres. Donc c'est quelqu'un qui est habitué à boire." Carine Nickels renchérit : "Une personne qui roule sciemment à 200 km/h sur une route où la vitesse est limitée à 90 km/h, est-elle plus ou moins fautive que celle qui a bu trois verres de vin et qui prend le volant ?".

"[Les auteurs d'accidents] ont plutôt besoin d'une sensibilisation pour qu'[ils] soient conscients de ce qu'[ils] ont provoqué."

Carine Nickels, présidente du conseil d'administration de l'Association nationale des victimes de la route

Mme Nickels parle en connaissance de cause. Car c'est un chauffard roulant bien trop vite qui a bouleversé sa vie il y a 13 ans. "À l'époque, le conducteur roulait à 100 km/h une route limitée à 50 km/h. Il y avait un virage très serré sur le côté gauche qu'il n'a pas vu –

un virage qu'on n'arrive pas à prendre, même pas à 50. Il a vu le virage trop tard, il a essayé de freiner et on a pris un arbre à 87 km/h. J'étais assise à l'arrière."

Et à l'époque, la peine reçue lui avait semblé dérisoire. "Le procureur a demandé de la prison et un retrait de permis pendant cinq ans. En fin de compte, il a reçu une amende de 1.500€, 120 heures de travaux sociaux et on lui a retiré le permis pour 18 mois, mais avec sursis complet. J'étais hors de moi parce que je me suis dit 'j'ai tout perdu, j'ai perdu ma mobilité, mes jambes, mon intimité, mon autonomie'. À 36 ans, je me retrouvais à devoir habiter en foyer et je ne concevais pas qu'on puisse le laisser continuer à vivre sa vie normalement."

Toutefois au fil des années son ressenti a évolué. "Avec le recul, je me dis 'une peine plus forte, qu'est-ce que ça aurait changé au final ?' Pour moi, ça n'aurait rien changé du tout. Ça ne m'aurait pas rendu ce que j'ai perdu, je ne m'en serais pas portée forcément mieux et lui, je ne sais pas si ça aurait changé sa manière de voir ou de réfléchir ou même de conduire. Et la prison, dans un cas comme ça, je pense que c'est quand même un peu trop extrême. À mon avis, ces personnes ont plutôt besoin d'une sensibilisation pour qu'elles soient conscientes de ce qu'elles ont provoqué. Par contre, encore aujourd'hui, je me dis qu'il ne m'a jamais une seule fois demandé pardon et c'est ça qui me touche."

En ce sens, la création de l'infraction d'"homicide routier" pourrait aider, selon Mme Nickels. "Cela ferait vraiment une différence avec l''homicide involontaire', cela donnerait aux victimes la reconnaissance de l'accident dans lequel elles ont été blessées, la reconnaissance du fait qu'on leur a fait du mal. C'est souvent cela qui leur manque et c'est ce qu'elles nous disent encore des années après dans nos groupes de parole."

Carine Nickels

Pour les victimes et leurs familles, l'homicide routier serait un geste fort, un soutien politique et moral à introduire. Pour les juristes, une requalification inutile – mais d'autres éléments seraient à considérer. "Il serait préférable de concentrer les efforts sur une application efficace des lois existantes et de veiller à ce que les affaires soient jugées dans un délai rapproché par rapport aux faits", suggère Me Minden. "Ce n'est malheureusement pas du tout le cas : notre cabinet vient de recevoir un conducteur cité en 2025 pour avoir commis une infraction en 2022… La sanction, pour être comprise, doit suivre de près l'infraction commise."

M. Hammelmann, lui, évoque la création d'une infraction spécifique de "mise en danger de la vie d'autrui" comme celle existant en France pour un conducteur sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants. "Notre législation punit uniquement les conséquences d'un comportement sur la route alors que cette infraction punirait le comportement en soi-même s'il n'y a pas eu de conséquences dramatiques." Le projet de loi en ce sens déposé par l'ex-ministre de la Justice Sam Tanson (déi Gréng) reste au point mort. Côté sensibilisation, la Sécurité routière propose des stages de réhabilitation pour faire prendre conscience aux conducteurs en infraction des risques qu'ils font courir.

De son côté, le ministère de la Mobilité a publié un nouveau plan national de sécurité routière en juillet dernier. Une seule mesure concerne la répression : "un groupe de travail regroupant les acteurs principalement concernés sera mis en place afin de proposer des sanctions plus sévères surtout en cas de délit et pour les récidivistes" conduisant sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

Une réponse législative encore timide et bien insuffisante aux yeux des victimes et de leurs familles. Elles gardent l'impression que leur perte et leur douleur sont ignorées, niées. Comme l'a lancé amèrement le frère de Chloé au juge : "Si demain, je prends ma voiture et je vous tue, je n'aurai rien, je ressortirai libre." Combien de vies fauchées et de proches livré·e·s à un sentiment d'injustice ?