REGARDS SUR LES PREMIERS JUGEMENTS APPLIQUANT LA LOI N° 2025-622 DU 9 JUILLET 2025 CRÉANT L'HOMICIDE ROUTIER ET VISANT À LUTTER CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

UN NOM NOUVEAU POUR DES PEINES ANCIENNES ?

Claude LIENHARD

Avocat spécialiste en droit du dommage corporel,

Professeur émérite des universités à l'Université de Haute-Alsace,

Directeur honoraire du CERDACC (UR 3992),

Victimologue,

Membre du bureau national de la Ligue contre la violence routière

Et

Catherine SZWARC

Avocate spécialiste en droit du dommage corporel

Seize mois après l'entrée en vigueur de la loi du 9 juillet 2025, les premiers jugements rendus pour homicide routier permettent un bilan d'étape. Sept décisions publiées entre septembre et novembre 2026, à Draguignan, Lille, Colmar, Rennes, Avignon, Toulouse et Grenoble, sont rapprochées des affaires de même gravité encore jugées selon l'ancien droit, dont le rodéo mortel de Libercourt. Deux constats s'en dégagent. Le seuil du nouveau délit tient à la circonstance aggravante, non au résultat : quatre morts causées par un conducteur endormi demeurent un homicide involontaire, et la condition de violation manifestement délibérée devient le lieu principal du débat. Les plafonds d'emprisonnement sont, par choix délibéré du législateur, ceux de l'ancien homicide involontaire aggravé : l'enjeu est de placer le curseur au bon endroit à l'intérieur de ces plafonds. Les peines prononcées n'ont encore que partiellement bougé ; la sévérité nouvelle porte d'abord sur le droit de conduire, dont le minimum légal est encore imparfaitement appliqué. L'indemnisation des victimes, enfin, demeure étrangère à cette requalification.

Introduction

La loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025, entrée en vigueur le 11 juillet 2025 (à l'exception du délit de grand excès de vitesse, dont l'entrée en vigueur a été renvoyée à un décret), a créé un délit autonome d'homicide routier (*Loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, JO du 10 juillet 2025, https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000051871463*). Le législateur entendait répondre à une demande ancienne des familles de victimes : ne plus qualifier d'« involontaire » la mort causée par un conducteur qui avait bu, pris des stupéfiants ou roulé très au-dessus de la vitesse autorisée (Assemblée nationale, rapport n° 2104 (XVIe législature) sur la proposition de loi créant l'homicide routier). Le texte détache ce conducteur du régime général dès qu'une circonstance aggravante, limitativement énumérée par l'article 221-18 du code pénal, s'ajoute à la faute (*C. pén., art. 221-18, issu de la loi du 9 juillet 2025, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000051877006*). La peine encourue est de sept ans d'emprisonnement et 100 000 € d'amende pour une circonstance, de dix ans et 150 000 € pour deux ou plus. L'homicide involontaire par conducteur sans circonstance aggravante demeure régi par l'article 221-6-1 et puni de cinq ans (*C. pén., art. 221-6-1, dans sa rédaction issue de la loi du 9 juillet 2025*). Dans la même logique, la loi introduit deux délits de blessures routières, distingués selon que l'incapacité totale de travail excède ou non trois mois (*C. pén., art. 221-19 et 221-20, issus de la loi du 9 juillet 2025*).

L'intention du législateur. La proposition de loi, enregistrée à la présidence de l'Assemblée nationale le 17 octobre 2023, a été portée conjointement par des élus, des associations de familles de victimes et la Ligue contre la violence routière, après une recommandation du Comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023 (*Doc. AN n° 1751, proposition de loi enregistrée le 17 octobre 2023 ; v. aussi Assemblée nationale, rapport n° 2104*). Son objectif est d'abord la qualification plus juste de l'acte : selon le mot de Camus, « mal nommer les choses, c'est ajouter au malheur du monde ». Le législateur a fait volontairement le choix de ne pas aggraver les peines d'emprisonnement et a écarté les peines planchers que l'on avait tenté d'introduire au Sénat. Il s'agit de permettre une application plus juste du quantum à l'intérieur de plafonds inchangés, et de « placer le curseur au bon endroit » (*C. Lienhard, « L'avènement de l'homicide routier : un changement de culture juridique et judiciaire dans la lutte contre les violences routières. À propos de la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 »,*

D. 2025. 1681 ; contra E. Dreyer, « Loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence : la démagogie en texte », D. 2025. 1482). La circulaire de présentation, d'une grande qualité pédagogique, rappelle que l'essentiel du texte est d'application immédiate et en décline les nouvelles circonstances (*Circ. CRIM 2025-15/H2 du 17 juillet 2025 de présentation des dispositions issues de la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière*). La doctrine est partagée : là où l'un des présents auteurs voit une « loi de bien commun », un autre dénonce « la démagogie en texte » (*C. Lienhard, préc. ; E. Dreyer, « Loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence : la démagogie en texte », D. 2025. 1482. Adde : T. Scherer, D. actu. 23 sept. 2025 ; R. Josseaume, « L'homicide en droit routier », Gaz. Pal. 2025. 1018 ; F. Rousseau, JCP 2025, n° 38 ; et, avant l'adoption du texte, Y. Mayaud, « Une nouvelle qualification pénale : l'homicide routier », Le Club des juristes, 25 juill. 2023 ; D. Rebut, « Mort d'Antoine Alléno : vers la création d'un délit d'homicide routier ? », Le Club des juristes, 1er nov. 2024*).

Le matériau. Seize mois plus tard, les premières décisions de jugement sont publiées. Le présent article s'appuie sur un corpus de cinquante-deux affaires rapportées par la presse entre septembre 2025 et novembre 2026 (*C. Lienhard, « Le spectre de la violence routière. De la mise en danger à l'homicide et au meurtre », note inédite, version mise à jour au 10 novembre 2026 (corpus de cinquante-deux affaires*)). Sept d'entre elles ont désormais donné lieu à une condamnation pour homicide routier : à Draguignan (Fréjus), Lille, Colmar (Baltzenheim), Rennes (Fougères), Avignon, Toulouse (Mauzac) et Grenoble. Le jugement rendu le 12 novembre 2026 à Béthune dans l'affaire du rodéo de Libercourt, extérieure à ce corpus, y est ajouté comme point de comparaison. Une dizaine d'autres affaires sont au stade de l'instruction ou attendent leur jugement. Les autres affaires mortelles, plus nombreuses, relèvent encore de l'ancien droit, les faits étant antérieurs au 11 juillet 2025, ou de l'homicide involontaire, faute de circonstance aggravante. Elles offrent un point de comparaison précieux.

La méthode et ses limites. Les décisions ne sont connues qu'à travers les comptes rendus d'audience. La presse précise rarement la circonstance retenue, et ses chiffres divergent parfois d'un titre à l'autre. Les qualifications proposées ici sont donc parfois déduites des faits rapportés ou de la peine encourue annoncée à l'audience ; on le signale chaque fois. Les personnes mises en examen ou poursuivies demeurent présumées innocentes, et plusieurs jugements sont frappés d'appel ou susceptibles de l'être.

La question. Puisque les plafonds sont restés les mêmes par choix, la question n'est pas de savoir si les peines encourues ont augmenté. Elle est de savoir si le curseur s'est déplacé à l'intérieur de ces plafonds : le nouveau délit a-t-il changé la réponse pénale, ou seulement son nom ? La mère de l'une des victimes de Mauzac a livré sa lecture à la sortie de l'audience : « l'homicide routier, c'est juste un nom de délit supplémentaire » (*La Dépêche du Midi, « Un accident près de Toulouse, deux morts et un conducteur en faute… », 29 octobre 2026 ; France 3 Occitanie, « Homicide routier aggravé par la drogue et la conduite sans permis : responsable de la mort de deux amis, il est condamné à 7 ans », 29 octobre 2026.*). Les premiers jugements invitent à une réponse plus nuancée. On examinera successivement le champ de la qualification nouvelle, dont les contours se dessinent au fil des décisions (I), puis ses effets sur la répression, qui se déplace plutôt qu'elle ne s'alourdit (II).

I.- Une qualification nouvelle aux contours encore incertains

A.- Le seuil : la circonstance, non le résultat

Un délit défini par ses circonstances. L'homicide routier n'est pas un homicide involontaire plus grave par ses conséquences. Il suppose toujours la faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité de l'article 121-3 du code pénal (*C. pén., art. 121-3, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006417208*). Ce qui le caractérise est l'adjonction d'au moins une des circonstances de l'article 221-18 : la conduite en état alcoolique, en état d'ivresse manifeste ou après usage de stupéfiants, ou le refus de se soumettre aux vérifications, la consommation détournée ou excessive de substances psychoactives figurant sur une liste fixée par décret, le défaut de permis, l'excès de vitesse d'au moins 30 km/h, le délit de fuite et la non-assistance à personne en danger, l'usage d'écouteurs ou d'un téléphone tenu en main, le refus d'obtempérer, la participation à un rodéo motorisé (C. route, art. L. 236-1) et, en condition générale, la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement (1°) (C. pén., art. 221-18, préc.). La liste reprend pour l'essentiel celle de l'ancien article 221-6-1, qu'elle élargit : le seuil de l'excès de vitesse passe de 50 à 30 km/h, et cinq circonstances font leur entrée : les substances psychoactives, les écouteurs ou le téléphone tenu en main, le refus d'obtempérer, la non-assistance à personne en danger et le rodéo motorisé (C. pén., art. 221-6-1, dans sa rédaction antérieure à la loi du 9 juillet 2025 : cinq ans et 75 000 € ; sept ans et 100 000

€ pour une circonstance, dont l'excès de vitesse d'au moins 50 km/h ; dix ans et 150 000 € pour deux ou plus). Ces circonstances dessinent, selon l'expression employée ailleurs, la « typologie des conduites à risques caractérisées les plus dangereuses » (*C. Lienhard, D. 2025. 1681, préc. ; circ. CRIM 2025-15/H2, préc.*).

Ni la fatigue, ni le nombre des victimes. Deux affaires du corpus montrent ce que le nouveau délit ne saisit pas. À Steenbecque, le 12 février 2024, un automobiliste qui affirme s'être endormi a fauché quatre randonneurs sur un trottoir. Les faits relevaient de l'ancien droit, mais l'audience a écarté l'alcool, les stupéfiants, le téléphone et la grande vitesse. Le tribunal correctionnel de Dunkerque l'a condamné le 21 octobre 2026 à trois ans d'emprisonnement avec sursis simple (*La Voix du Nord (M. Le Tellier), « Après la mort de quatre marcheurs, le conducteur de la Porsche condamné », 22 octobre 2026, p. 6 ; ICI Nord, « Accident mortel de Steenbecque : trois ans de prison avec sursis simple pour le conducteur », 21 octobre 2026.*). Commis aujourd'hui, les mêmes faits ne seraient pas davantage un homicide routier : la fatigue ne figure pas dans la liste, et aucune obligation légale de repos ne s'impose au conducteur non professionnel. À Lent (Ain), l'endormissement d'un chauffeur de car interurbain a coûté la vie à deux passagers en novembre 2026. Le parquet a écarté l'homicide routier et le chauffeur a été mis en examen pour homicide involontaire, ce qui suppose qu'aucun manquement aux temps de conduite et de repos imposés aux conducteurs professionnels, susceptible de relever du 1°, n'ait été établi (*F. Boudouresque, « Accident de car mortel : le chauffeur mis en examen pour "homicide involontaire" », Le Progrès, version en ligne du 8 novembre 2026 ; La Voix de l'Ain, « Accident de car à Lent : l'homicide routier écarté », novembre 2026.*). La pluralité des morts ne modifie pas davantage le plafond : les homicides commis dans une même procédure sont en concours, et une seule peine est prononcée dans la limite du maximum le plus élevé (C. pén., art. 132-3). Pour les familles, l'écart est difficile à entendre. Il est pourtant au cœur de la logique du texte : la gravité de la faute, non celle du résultat, fonde l'aggravation.

La condition générale, lieu principal du débat. Parce que les autres circonstances sont objectives et se prouvent par une analyse, une mesure ou une simple constatation, c'est la violation manifestement délibérée qui concentre les incertitudes. L'affaire de Lille en fournit la première illustration jugée. Le 8 juillet 2026, un chauffeur de camion de collecte qui n'avait pas marqué l'arrêt au « stop » s'est engagé dans une voie réservée aux bus et aux vélos, à 35 km/h au lieu de 30, et a tué Romain Faure, cycliste de 50 ans (*La Voix du Nord (F. Moreau), « Cycliste tué par un camion poubelle : prison ferme pour*

le conducteur », 1er octobre 2026, p. 17 ; France 3 Hauts-de-France, « Cycliste tué par un camion poubelle à Lille : le conducteur condamné à trois ans de prison, dont un ferme », 30 septembre 2026.). Aucune circonstance objective n'était en cause : ni alcool, ni stupéfiants, et un excès de vitesse très en deçà du seuil. Le tribunal correctionnel de Lille a pourtant retenu l'homicide routier le 30 septembre 2026. La presse ne précise pas la circonstance retenue, mais seule la condition générale paraît en cause. Le chauffeur avait déclaré emprunter ce passage « à chaque tournée » (*actu.fr (Lille actu), compte rendu de l'audience du tribunal correctionnel de Lille, 3 septembre 2026.*) : la règle n'était pas ignorée par inadvertance, elle était enfreinte en connaissance de cause.

L'inadvertance et la désobéissance consciente. La distinction est classique. La violation manifestement délibérée suppose une désobéissance consciente à une règle précise, non une simple inattention. Le franchissement inattentif d'un « stop », au Vigan, ne relève pas de la condition générale ; la manœuvre délibérément interdite, comme le franchissement d'une ligne continue à contresens au Cannet, pourrait en relever (*Pour Le Vigan et Le Cannet, v. C. Lienhard, note préc., II.B, II.C et III.B*). L'affaire d'Avignon éprouve cette frontière. Le 7 octobre 2025, un automobiliste de 85 ans, qui avait marqué l'arrêt au « stop » puis s'était engagé sans voir la cycliste arrivant sur sa gauche, a renversé à faible allure Christine Tararan Dewinck, 51 ans. Il a été condamné le 27 octobre 2026 pour homicide routier à dix-huit mois d'emprisonnement avec sursis (*La Provence, « "Christine, c'était la vie" : un homme de 86 ans condamné pour avoir mortellement renversé la cycliste de 51 ans à Avignon », 28 octobre 2026 ; Le Dauphiné libéré, « Avignon. Il avait percuté mortellement une cycliste : du sursis pour un octogénaire », 27 octobre 2026. Claude Lienhard est intervenu dans cette affaire pour les quatorze parties civiles et la Ligue contre la violence routière.*). Les comptes rendus ne font apparaître aucune circonstance objective. Si la qualification se confirme à la lecture du jugement, elle reposera sur une lecture extensive du 1° ou sur une circonstance que la presse ne rapporte pas.

Le recours à la condition générale à défaut de mesure. La condition générale sert aussi de relais lorsque la preuve d'une circonstance objective fait défaut, ou pour saisir un comportement que les autres circonstances ne visent pas. À Grenoble, dans la nuit du 26 au 27 août 2026, un automobiliste présentant 1,11 g d'alcool par litre de sang a franchi un feu rouge à 133 km/h sur le boulevard Jean-Pain et tué Christophe Vigouroux, 56 ans, qui circulait à moto. Le franchissement du feu rouge a été visé au titre du 1°, aux côtés de l'état alcoolique et de l'excès de vitesse ; le tribunal correctionnel a retenu, le

12 novembre 2026, l'homicide routier aggravé (*Le Dauphiné libéré (B. Bouy), « Restaurateur tué dans une collision : cinq ans de prison pour l'automobiliste », 13 novembre 2026, p. 4.*). Au Vernet (Haute-Garonne), le parquet a retenu la vitesse à l'abord d'un rond-point au titre de la violation manifestement délibérée, vraisemblablement faute de mesure chiffrée permettant d'établir un excès d'au moins 30 km/h (*La Dépêche du Midi, « Alcoolisé, le conducteur impliqué dans l'accident mortel du Vernet mis en examen mais laissé libre », 28 octobre 2026.*). Cette fonction de rattrapage est légitime. Elle appelle néanmoins une jurisprudence ferme sur la notion, faute de quoi la qualification dépendra des pratiques locales de poursuite.

B.- Le temps : une qualification qui se fixe tard

La non-rétroactivité. Plus sévère dans sa dénomination et dans le régime du permis, le nouveau délit ne s'applique qu'aux faits commis à compter du 11 juillet 2025 (C. pén., art. 112-1). Le corpus en donne des illustrations parfois cruelles pour les familles. À Nice, une moto lancée à 127 km/h sur la promenade des Anglais a tué un cycliste de 19 ans et sa propre passagère le 7 juillet 2025, quatre jours avant l'entrée en vigueur de la réforme : le pilote est jugé pour homicide involontaire (Sur cette affaire, v. C. Lienhard, note préc., II.AH ; jugement attendu le 23 novembre 2026). À Vraignes-en-Vermandois (Somme), le 21 juin 2025, un conducteur présentant 2,30 g d'alcool par litre de sang, lancé à 145 km/h dans un dépassement interdit, a tué un ouvrier qui rentrait de sa nuit de travail (*Courrier picard (G. Lecardonnel), « Cinq ans de prison pour le chauffard après la mort d'un ouvrier de Bonduelle », 10 octobre 2026, p. 6.*).

L'ancien droit offrait déjà l'équivalent. Ces affaires n'ont pas été jugées moins sévèrement pour autant. L'ancien article 221-6-1 connaissait déjà la plupart des circonstances aujourd'hui reprises, et les mêmes plafonds de sept et dix ans (C. pén., art. 221-6-1, dans sa rédaction antérieure à la loi du 9 juillet 2025, préc.). Le conducteur de Vraignes-en-Vermandois, qui en réunissait au moins trois, encourait dix ans et a été condamné le 8 octobre 2026 à cinq ans ferme (*Courrier picard, préc.*). À Dettwiller (Bas-Rhin), le procureur a regretté que le conducteur ayant circulé à contresens en 2020 ne puisse comparaître pour « homicide routier » ; la violation manifestement délibérée figurait pourtant déjà au 1° de l'ancien texte, et c'est le choix de la qualification au terme de l'instruction, non l'absence de texte, qui expliquait l'homicide involontaire simple (*Dernières Nouvelles d'Alsace, « Dettwiller. Jugé six ans après pour avoir tué un homme en roulant à contresens », 3 octobre 2026.*). À Lyon, la mort de Juliette, en janvier 2023, cumulait l'alcool et le délit de fuite ; le conducteur a été condamné à quatre ans dont

deux ferme, pour un maximum de dix ans qui serait le même aujourd'hui (*Le Progrès (L. Loison), « À peine arrivée à Lyon, Juliette avait été tuée par un chauffard : il est condamné », 25 septembre 2026.*).

Le rodéo, circonstance nouvelle. Le jugement rendu le 12 novembre 2026 par le tribunal correctionnel de Béthune illustre ce que la réforme a ajouté à la liste. Dans la nuit du 10 au 11 septembre 2021, à Libercourt (Pas-de-Calais), lors d'une course de vitesse non autorisée réunissant une centaine de spectateurs, le conducteur d'une Mégane RS modifiée a perdu le contrôle de son véhicule. Mesuré à 140 km/h trois secondes avant le choc, le véhicule a fauché six personnes (*France 3 Hauts-de-France (L. Morineau), « Rodéo mortel de Libercourt. "Je suis heureuse que la justice nous ait entendus" : le conducteur de la voiture condamné à quatre ans de prison ferme », 13 novembre 2026.*). Dorian, 19 ans, est mort deux jours plus tard. Léa, 19 ans, est restée deux mois et demi dans le coma et se déplace aujourd'hui en fauteuil roulant (*France 3 Hauts-de-France (N. Hamez), « Run sauvage de Libercourt. L'une des victimes du chauffard témoigne avant l'ouverture du procès : "j'aimerais qu'il prenne autant de temps qu'il m'en a enlevé" », 12 novembre 2026.*). Les faits relevaient de l'ancien droit : homicide et blessures involontaires, avec sept ans encourus selon la presse, ce qui correspond à une circonstance aggravante. Les comptes rendus ne la nomment pas, mais la participation délibérée à une course illégale se rattache naturellement à la violation manifestement délibérée (Ibid.). Commis aujourd'hui, les mêmes faits relèveraient vraisemblablement de l'homicide routier, le rodéo motorisé figurant désormais parmi les circonstances de l'article 221-18 (C. pén., art. 221-18, préc.). Saisi d'une course comparable, le juge genevois a retenu le meurtre par dol éventuel (C. pén. suisse, art. 12, al. 2 ; TF, 24 juin 2026, 6B_910/2025, consid. 4.4 ; v. C. Lienhard et C. Szwarc, « Seniors au volant, trottinettes sur les trottoirs, chauffards meurtriers : regards croisés franco-suisses », JAC, 2026) ; le droit français, même réformé, n'y voit qu'une faute d'imprudence aggravée. La mère de Dorian l'a dit à sa façon : « Pour moi, ce n'était pas un homicide involontaire » (*France 3 Hauts-de-France (L. Morineau), préc.*).

Une qualification mouvante au fil de la procédure. La place d'une affaire sur l'échelle des qualifications ne se fixe pas au jour des faits. À Lille, l'enquête avait été ouverte pour homicide involontaire en juillet, avant la condamnation pour homicide routier (*France 3 Hauts-de-France, 19 juillet 2026 (enquête ouverte pour homicide involontaire) ; La Voix du Nord (F. Moreau), préc.*). À Yzengremer (Somme), la piste d'un geste volontaire, envisagée au vu d'une dispute familiale, a été écartée au profit d'homicides routiers

aggravés (*Courrier picard (G. Lecardonnel), « Après le drame d'Yzengremer, la thèse de l'accident confirmée », septembre 2026.*). À Salornay-sur-Guye (Saône-et-Loire), l'enquête ouverte pour homicide routier, après la mort d'une cycliste fauchée par un conducteur positif à la cocaïne, a débouché le 29 octobre 2026 sur une mise en examen pour assassinat, des témoins faisant état d'un coup de volant peut-être volontaire (Le Journal de Saône-et-Loire, « Drame de Salornay-sur-Guye : deux enquêtes ouvertes, la procureure de la République réagit », 25 septembre 2026 ; sur la mise en examen pour assassinat du 29 octobre 2026, v. C. Lienhard, note préc., II.L). L'homicide routier occupe ainsi un point médian, d'où les affaires peuvent glisser vers le bas, faute de circonstance prouvée, ou vers le haut, si l'intention est établie.

Une circonstance en attente de son décret. L'affaire lilloise de Mathis Polart, piéton de 19 ans tué le 1er novembre 2025 par un conducteur qui fuyait un contrôle de police, ajoute une dernière dimension temporelle. Le parquet tient la consommation de protoxyde d'azote pour contemporaine de la conduite, mais elle ne figure pas parmi les circonstances retenues (*BFM Grand Lille, « Le procès de la mort de Mathis, tué par un chauffard sous protoxyde d'azote à Lille, aura lieu en janvier 2027 », 28 octobre 2026.*). La consommation détournée de substances psychoactives suppose une liste fixée par décret en Conseil d'État, qui n'était pas publiée à la date de ces lignes. Le délit de conduite après usage de protoxyde d'azote, créé par la loi du 18 août 2026 dite « Ripost », est postérieur aux faits (C. route, art. L. 237-1, créé par l'article 30 de la loi n° 2026-798 du 18 août 2026, JO du 19 août 2026 ; C. pén., art. 112-1). Le procès, fixé au 26 janvier 2027, se tiendra donc sur le fondement des autres circonstances : le délit de fuite, le refus d'obtempérer et la violation manifestement délibérée.

II.- Une répression déplacée plutôt qu'alourdie

A.- L'emprisonnement : des plafonds inchangés, des peines contrastées

Les plafonds. La réforme n'a pas relevé les maxima. Sept ans pour une circonstance, dix ans pour deux ou plus : ce sont les plafonds de l'ancien homicide involontaire aggravé (C. pén., art. 221-6-1, dans sa rédaction antérieure à la loi du 9 juillet 2025, préc. ; art. 221-18, préc.). Le nouveau délit change le nom de l'infraction et élargit la liste des circonstances ; il ne modifie pas l'échelle de l'emprisonnement encouru. Ce n'est pas une lacune mais un choix assumé : le législateur a voulu des réquisitions mieux adaptées et des sanctions plus lisibles, non des maxima plus élevés (C. Lienhard, D. 2025. 1681,

préc.). Seule la récidive légale double ce maximum, à condition d'une condamnation définitive antérieure, dans les cinq ans, pour le même délit ou un délit assimilé (C. pén., art. 132-10 et 132-16-2, ce dernier dans sa rédaction issue des articles 3 et 10 de la loi du 9 juillet 2025). À Lille, le conducteur qui a tué Mathis Polart est renvoyé en état de récidive légale et encourt vingt ans (*BFM Grand Lille, préc.*). À Fréjus, les nombreuses condamnations antérieures pour conduite en état alcoolique ne suffisaient pas, à elles seules, à caractériser la récidive légale : l'article 132-16-2 n'assimile les délits de conduite aux homicides et blessures routiers que lorsqu'ils constituent le second terme de la récidive ; la presse ne dit d'ailleurs pas si la récidive a été retenue (*Nice-Matin (V. Wattecamps), « Homicide routier : 6 ans de prison pour le chauffard alcoolisé qui avait tué deux touristes à Fréjus », [date à compléter] ; Ouest-France, « Lancé à 110 km/h sous l'emprise de l'alcool et de la cocaïne, un automobiliste tue un couple à scooter : il est condamné », 12 octobre 2026.*). La question de principe est en revanche réglée par le texte : la loi du 9 juillet 2025 a expressément inscrit l'homicide routier et les blessures routières au premier alinéa de l'article 132-16-2, qui les tient, au regard de la récidive, pour une même infraction que les homicides et blessures involontaires commis par un conducteur.

Les sept premières condamnations. Le tableau ci-dessous réunit les décisions publiées, de la plus récente à la plus ancienne. Les circonstances sont celles que rapporte la presse ; la mention « déduite » signale une circonstance que les comptes rendus ne nomment pas.

Affaire (juridiction, date du jugement)	**Date des faits**	**Circonstances rapportées**	**Peine encourue**	**Peine prononcée**	**Interdiction de solliciter un nouveau permis**
Grenoble (TC Grenoble, 12 nov. 2026)	26-27 août 2026	État alcoolique (1,11 g/l), 133 km/h en ville, feu rouge franchi	10 ans	5 ans dont 3 avec sursis ; mandat de dépôt à effet différé	3 ans selon la presse
Mauzac (TC Toulouse, 29 oct. 2026)	7 nov. 2025	Conduite malgré suspension, vitesse, refus	10 ans	7 ans dont 2 avec sursis probatoire ;	5 ans

Affaire (juridiction, date du jugement)	Date des faits	Circonstances rapportées	Peine encourue	Peine prononcée	Interdiction de solliciter un nouveau permis
		d'obtempérer, stupéfiants		appel du parquet	
Fougères (TC Rennes, 27 oct. 2026)	14 sept. 2025	Délit de fuite	7 ans	5 ans dont 3 ferme	1 an selon la presse
Avignon (TC Avignon, 27 oct. 2026)	7 oct. 2025	Non précisées	7 ans au moins	18 mois avec sursis	Non rapportée
Baltzenheim (TC Colmar, 14 oct. 2026)	28 févr. 2026	État alcoolique (1,61 g/l)	7 ans	4 ans dont 2 ferme	Permis annulé, durée non précisée
Lille (TC Lille, 30 sept. 2026)	8 juill. 2026	Violation manifestement délibérée (déduite)	7 ans	3 ans dont 1 ferme	5 ans
Fréjus (TC Draguignan, 29 sept. 2026)	26 mai 2026	État alcoolique, cocaïne, excès d'au moins 50 km/h	10 ans	6 ans ferme	10 ans

Une amplitude considérable. Les peines vont de dix-huit mois avec sursis à Avignon à sept ans dont cinq ferme à Mauzac. Cette amplitude n'est pas désordonnée : elle suit le nombre et la nature des circonstances, ainsi que le passé du conducteur. À Fréjus, un conducteur condamné à de nombreuses reprises depuis 2006 pour conduite en état alcoolique a repris le volant ivre et sous cocaïne, à près de 130 km/h (110 km/h selon Ouest-France) sur une route limitée à 50 km/h, et a tué un couple de touristes à scooter ; six ans ferme (Ibid.). À Baltzenheim, un chauffeur routier dont le casier ne portait qu'une mention très ancienne, ivre au retour d'une matinée de travail, a tué un couple de septuagénaires ; deux ans ferme, pour deux morts (*L'Alsace (M. Battinger), « Le chauffeur ivre condamné pour la mort d'un couple de septuagénaires à Baltzenheim »,*

15 octobre 2026.). À Grenoble, l'alcool, une vitesse de 133 km/h en ville et un feu rouge franchi ont valu deux ans ferme, assortis d'un mandat de dépôt à effet différé, légèrement en deçà des réquisitions, qui portaient sur cinq ans dont la moitié avec sursis (*Le Dauphiné libéré (B. Bouy), 13 novembre 2026, préc.*). La nouvelle qualification nomme autrement l'atteinte, mais c'est toujours l'accumulation des fautes et les antécédents qui déterminent la peine.

La même zone que l'ancien droit. Rapprochées des affaires de même gravité jugées selon l'ancien article 221-6-1, ces peines ne marquent pas de rupture. Cinq ans ferme à Vraignes-en-Vermandois pour un conducteur ivre lancé à 145 km/h (*Courrier picard, préc.*), quatre ans dont deux ferme pour la mort de Juliette à Lyon (*Le Progrès, préc.*), cinq ans dont un avec sursis à Toulouse pour un conducteur qui avait grillé un feu rouge à plus de 100 km/h à Plaisance-du-Touch (*La Dépêche, « "Mon fils répandait la joie" : plus de deux ans après l'accident mortel qui a coûté la vie à Thomas près de Toulouse, le conducteur condamné à cinq ans », 10 septembre 2026. Affaire extérieure au corpus.*), quatre ans ferme et un an avec sursis probatoire à Béthune pour le rodéo de Libercourt (*France 3 Hauts-de-France (L. Morineau), préc. Le tribunal a en outre prononcé l'annulation du permis avec interdiction de le repasser pendant cinq ans et l'obligation d'indemniser les victimes.*) : la partie ferme se situe, sous l'un et l'autre régime, entre le cinquième et un peu plus de la moitié du maximum (seules les décisions de Lille et d'Avignon restent en deçà). Le constat rejoint la réaction des familles de Mauzac. Il doit pourtant être nuancé au regard de l'objectif du législateur. La peine la plus lourde de l'échantillon, six ans ferme à Fréjus, et celle de Mauzac, sept ans dont cinq ferme, ont été prononcées sous la qualification nouvelle, et les réquisitions s'appuient désormais explicitement sur le nombre des circonstances. Le curseur commence à se déplacer, mais sur un échantillon trop étroit pour conclure. Il faut aussi chercher l'effet de la réforme ailleurs.

La légalité de la peine. L'affaire de Mauzac rappelle enfin que la sévérité ne dispense pas du respect des conditions légales de la peine. Le tribunal correctionnel de Toulouse a prononcé sept ans d'emprisonnement dont deux avec sursis probatoire (*J. Cohadon, « Drame de Mauzac : 7 ans avec deux années de sursis probatoire, cette peine est illégale, il y aura donc un procès en appel », La Dépêche du Midi, novembre 2026.*). Or le sursis simple ne peut assortir qu'une peine de cinq ans au plus, et le sursis probatoire obéit à la même limite, portée à dix ans en état de récidive légale seulement (C. pén., art. 132-31 (sursis simple : emprisonnement de cinq ans au plus) et 132-41 (sursis probatoire :

cinq ans au plus, dix ans en état de récidive légale)). Le parquet a interjeté appel pour ce motif. Les plafonds de sept et dix ans rendent la question fréquente : au-delà de cinq ans, la peine prononcée est entièrement ferme, sauf récidive. À l'inverse, les parties fermes d'un an au plus, comme à Lille, relèvent du régime d'aménagement des courtes peines (C. pén., art. 132-19 et 132-25).

B.- Le droit de conduire, véritable terrain de la sévérité

Une annulation de plein droit, assortie d'un plancher. La nouveauté la plus nette de la réforme est ailleurs. L'article 221-21, II, du code pénal dispose que toute condamnation pour homicide routier ou blessures routières « donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire, avec l'interdiction de solliciter un nouveau permis pendant une durée comprise entre cinq et dix ans » (C. pén., art. 221-21, issu de la loi du 9 juillet 2025, II ; comp. C. pén., anc. art. 221-8, I, dernier al. (annulation de plein droit en cas de circonstance aggravante, interdiction de dix ans au plus, sans minimum)). Sous l'ancien droit, l'annulation était déjà de plein droit en présence d'une circonstance aggravante, mais la durée de l'interdiction était laissée au juge dans la limite d'un maximum, sans aucun minimum. Steenbecque en donne la mesure : pour quatre morts, l'annulation du permis a été assortie d'une interdiction de trois ans (*La Voix du Nord (E. Bartolic), « Marcheurs fauchés en Flandre : comment expliquer l'absence de prison ferme ? », 23 octobre 2026.*). Le texte nouveau fixe un minimum en deçà duquel le juge ne peut descendre. Le contraste mérite d'être relevé : le législateur, qui a refusé les peines planchers d'emprisonnement, a admis un plancher pour le droit de conduire.

Un plancher encore mal connu des praticiens. Les premiers jugements montrent que ce plancher n'est pas toujours pris en compte. À Lille, le parquet avait requis une interdiction d'un an ; le tribunal a retenu cinq ans, que la presse a présentés comme allant « plus loin que les réquisitions », alors qu'ils constituent exactement le minimum légal (*La Voix du Nord (F. Moreau), préc.*). À Fougères, l'interdiction d'un an rapportée par la presse paraît inférieure au minimum légal et devra être vérifiée sur le jugement (*actu.fr, « "Pour moi vous êtes un assassin" : l'homme qui a tué une jeune cycliste à Fougères condamné », 27 octobre 2026.*). À Baons-le-Comte (Seine-Maritime), la durée de deux ans qui aurait été requise appelle la même réserve, le jugement étant attendu le 18 novembre 2026 (*C. Boubert, « Un an après la mort de Maelysse, le conducteur jugé pour homicide routier », Paris-Normandie, 5 novembre 2026.*). À Grenoble, le parquet avait requis le minimum de cinq ans et demandé au tribunal de « constater » l'annulation (*Le Dauphiné libéré (B. Bouy), « Motard tué dans une collision : cinq ans de prison requis*

à l'encontre de l'automobiliste », 24 octobre 2026, p. 9.). Le jugement du 12 novembre 2026 a bien constaté l'annulation, mais n'a fixé, selon la presse, qu'une interdiction de trois ans (*Le Dauphiné libéré (B. Bouy), 13 novembre 2026, préc.*). Si l'information se confirme, la décision méconnaît le minimum légal, comme celle de Mauzac méconnaissait les conditions du sursis. Fréjus et Mauzac se situent, quant à eux, respectivement au maximum et au minimum de la fourchette (*Nice-Matin, préc. ; J. Cohadon, préc.*).

Une sévérité tournée vers la prévention. Ce déplacement n'est pas anodin. Il traduit une conception de la peine qui vise moins à punir davantage qu'à écarter durablement de la route un conducteur dont la dangerosité s'est révélée. Il s'accompagne d'une extension de la confiscation du véhicule à certaines hypothèses où le propriétaire l'a laissé à la disposition du condamné (C. pén., art. 221-21, I, préc.). La loi l'inscrit dans un ensemble plus large : peines complémentaires obligatoires, suspension administrative obligatoire du permis en cas d'alcool ou de stupéfiants et immobilisation de plein droit, dans certains cas, du véhicule, examen médical d'aptitude dans les soixante-douze heures, lorsque l'état du conducteur paraît incompatible avec le maintien du permis, délictualisation du grand excès de vitesse d'au moins 50 km/h, éligible à l'amende forfaitaire délictuelle (art. 6 de la loi), et mission confiée au service pénitentiaire d'insertion et de probation de prévenir la récidive en lien avec le milieu associatif (C. Lienhard, D. 2025. 1681, préc., n° 4 à 6 ; circ. CRIM 2025-15/H2, préc. ; C. route, art. L. 224-2 (suspension), L. 232-4 (examen médical), L. 325-1-2 (immobilisation) et L. 413-1 (grand excès de vitesse) ; C. pénit., art. L. 421-2 (SPIP)). La délictualisation a déjà trouvé son effectivité dans des contrôles ciblés et des gardes à vue (*Y. Mayaud, « Du délit de "très grande vitesse" au délit de "mise en danger" ou la menace de la garde à vue ! », Le Club des juristes, 23 juill. 2025*). Pour les familles, ce déplacement est peu lisible : le temps d'emprisonnement reste la mesure sociale de la gravité, et cinq ans sans permis ne répondent pas à l'attente de reconnaissance que le nom nouveau avait fait naître. Pour la sécurité des autres usagers, c'est pourtant sans doute l'apport le plus concret de la réforme, à la condition que le plancher soit effectivement appliqué.

Conclusion

Ce que la réforme nomme

La loi du 9 juillet 2025 a d'abord accompli ce qu'elle annonçait : elle nomme autrement la mort causée par un conducteur qui a bu, consommé des stupéfiants, fui ou

délibérément enfreint une obligation particulière de sécurité. Cette reconnaissance symbolique n'est pas négligeable. Pour les familles, le mot « involontaire » pouvait être entendu comme une atténuation du comportement, voire comme une négation des choix qui avaient précédé la mort. La qualification d'homicide routier distingue désormais l'absence de volonté de tuer du caractère délibéré de certaines conduites dangereuses.

Cette attente de reconnaissance explique que la qualification soit revendiquée à l'audience, y compris pour des faits antérieurs auxquels elle ne peut s'appliquer, comme à Dettwiller ou à Libercourt. Le changement de vocabulaire répond ainsi à une demande que la seule identité des plafonds d'emprisonnement ne suffit pas à disqualifier.

(Dernières Nouvelles d'Alsace, « Dettwiller. Jugé six ans après pour avoir tué un homme en roulant à contresens », 3 oct. 2026 ; France 3 Hauts-de-France, L. Morineau, « Rodéo mortel de Libercourt. "Je suis heureuse que la justice nous ait entendus" : le conducteur de la voiture condamné à quatre ans de prison ferme », 13 nov. 2026.)

Il reste que cette reconnaissance ne peut porter, à elle seule, toutes les attentes suscitées par la réforme. Un nom nouveau n'assure ni la cohérence des qualifications, ni l'adaptation des réquisitions, ni la juste individualisation des sanctions. Il ouvre une évolution de la culture judiciaire ; il ne la réalise pas instantanément.

Ce qu'elle ne change pas

La réforme n'a pas modifié l'échelle de l'emprisonnement. Sept ans en présence d'une circonstance aggravante, dix ans lorsque deux circonstances ou davantage sont réunies : ces plafonds sont ceux de l'ancien homicide involontaire aggravé. Leur maintien procède d'un choix du législateur, non d'un oubli. L'objectif était de permettre une application plus juste des peines à l'intérieur de ces limites, autrement dit de « placer le curseur au bon endroit ».

(C. pén., anc. art. 221-6-1 et art. 221-18 ; C. Lienhard, « L'avènement de l'homicide routier : un changement de culture juridique et judiciaire dans la lutte contre les violences routières. À propos de la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 », D. 2025. 1681 ; contra E. Dreyer, « Loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence : la démagogie en texte », D. 2025. 1482.)

Les premières décisions étudiées ne permettent pas encore de constater un déplacement général de ce curseur. Certaines peines comportent une partie ferme importante ; d'autres demeurent proches des réponses apportées sous l'empire de

l'ancien droit. L'étroitesse de l'échantillon, la diversité des situations et la connaissance indirecte des décisions interdisent de transformer ce bilan d'étape en conclusion statistique. L'appréciation devra être poursuivie à partir des jugements eux-mêmes et, le cas échéant, des arrêts rendus en appel.

La loi n'a pas davantage fait du nombre des victimes un critère autonome d'aggravation. Quatre morts, en l'absence de circonstance légalement caractérisée, peuvent demeurer des homicides involontaires. Cette conséquence, difficile à entendre pour les proches, traduit la logique du dispositif : l'accès à la qualification nouvelle dépend des circonstances de la conduite, non de la seule ampleur du résultat.

Enfin, la réforme n'a pas déplacé la frontière avec l'intention homicide. Le dol éventuel, que le juge suisse admet avec prudence dans certaines affaires de courses mortelles, ne constitue pas en droit français un fondement autonome permettant d'assimiler l'acceptation d'un risque mortel à la volonté de tuer. Si lourde soit-elle, l'imprudence aggravée ne devient pas, par le seul changement de dénomination, une infraction intentionnelle contre la vie.

(C. pén. suisse, art. 12, al. 2 ; TF, 24 juin 2026, 6B_910/2025, consid. 4.4 ; C. Lienhard et C. Szwarc, « Seniors au volant, trottinettes sur les trottoirs, chauffards meurtriers : regards croisés franco-suisses », JAC, 2026.)

Trois exigences pour donner au texte sa pleine portée

Un premier chantier est jurisprudentiel. Il consiste à préciser la portée de la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité. Cette circonstance devient déterminante lorsqu'aucune autre n'est établie. Elle ne saurait toutefois se réduire à une appréciation générale de la dangerosité de la conduite : l'obligation particulière doit être identifiée et le caractère manifestement délibéré de sa violation caractérisé. La distinction entre l'inadvertance et la désobéissance consciente commande ici la prévisibilité de la qualification.

Le deuxième chantier est réglementaire. Il tient à la publication de la liste des substances psychoactives à laquelle renvoie le 4° de l'article 221-18. L'absence du texte d'application relevée dans le présent état des lieux laisse cette circonstance sans effectivité. Elle montre qu'une réponse législative, aussi attendue soit-elle, peut demeurer incomplète faute de mise en œuvre réglementaire.

Le troisième chantier relève de la pratique judiciaire. Il concerne la connaissance et l'application du minimum de cinq ans d'interdiction de solliciter un nouveau permis

prévu par l'article 221-21, II. Plusieurs comptes rendus laissent apparaître des durées inférieures, qui devront être confrontées aux décisions originales. Le législateur a refusé les peines planchers d'emprisonnement, mais il a retenu un minimum pour l'éloignement de la conduite. C'est sur ce terrain que se situe l'un des apports les plus concrets de la réforme.

(C. pén., art. 221-18, 4°, et 221-21, II ; comp. anc. art. 221-8, I, dernier al.)

L'affaire de Mauzac rappelle, parallèlement, que la recherche d'une réponse plus sévère ne dispense jamais du respect des conditions légales de la peine, notamment de celles qui gouvernent le sursis. La crédibilité de la justice routière tient autant à la légalité et à la lisibilité des sanctions qu'à leur quantum.

(C. pén., art. 132-31 et 132-41 ; J. Cohadon, « Drame de Mauzac : 7 ans avec deux années de sursis probatoire, cette peine est illégale, il y aura donc un procès en appel », La Dépêche du Midi, nov. 2026.)

L'indemnisation, au-delà du changement de qualification

Pour les victimes et leurs proches, l'essentiel se joue aussi sur un autre terrain : celui de la réparation. Le passage de l'homicide involontaire à l'homicide routier ne modifie pas, par lui-même, le régime indemnitaire. Dès lors que les conditions de la loi du 5 juillet 1985 sont réunies, le droit à réparation procède de l'accident de la circulation et non de la dénomination pénale retenue. Une relaxe ne fait pas davantage obstacle, par principe, à toute indemnisation civile.

(Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, art. 3 et 6 ; C. proc. pén., art. 470-1.)

Les piétons, cyclistes et passagers bénéficient du régime protecteur des victimes non conductrices. Sous réserve de la recherche volontaire du dommage, seule leur faute inexcusable, cause exclusive de l'accident, peut leur être opposée. La protection est renforcée pour les victimes âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ainsi que pour celles qui sont titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 %.

(Loi du 5 juillet 1985, art. 3.)

L'alcoolémie ou l'usage de stupéfiants du conducteur ne doivent pas être confondus avec une limitation du droit à réparation de ces victimes. Les questions de déchéance de garantie et d'éventuel recours de l'assureur contre son assuré relèvent d'un rapport

distinct et doivent être appréciées au regard des règles de l'assurance obligatoire et de l'inopposabilité aux victimes.

(C. assur., art. R. 211-13.)

La frontière devient différente lorsque le dommage procède d'un acte intentionnel et que le véhicule est utilisé comme une arme. La question porte alors sur l'existence même d'un accident au sens de la loi de 1985. Lorsque ce régime est écarté, la réparation relève du droit commun et, le cas échéant, de la commission d'indemnisation des victimes d'infractions. C'est à cet endroit que la qualification et les constatations pénales peuvent retrouver une portée civile décisive.

(C. civ., art. 1240 ; C. proc. pén., art. 706-3 ; Cass. crim., 1er oct. 2025, n° 24-86.411, F-B.)

Les victimes d'un rodéo : réparer les vies bouleversées

L'affaire de Libercourt donne à ces questions une particulière acuité. Les spectateurs fauchés au bord de la chaussée sont des victimes non conductrices d'un accident de la circulation dans lequel le véhicule est impliqué au sens de la loi de 1985.

Une éventuelle exclusion de garantie liée à la course ou à l'état du véhicule, jugé par l'expertise « inapte à la circulation », ne peut être appréciée qu'au regard des exclusions limitativement admises en assurance obligatoire, de leurs conditions et de leur opposabilité aux victimes. À défaut d'assureur tenu à garantie, l'intervention du Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages doit être examinée dans les conditions qui lui sont propres.

(C. assur., art. R. 211-10, R. 211-11 et R. 211-13.)

Mais l'identification du débiteur de l'indemnisation ne doit pas faire perdre de vue la réalité du dommage. Léa se destinait à des études d'infirmière puéricultrice. Elle vit désormais en fauteuil roulant, assistée par sa mère devenue son aidante.

(France 3 Hauts-de-France, N. Hamez, « Run sauvage de Libercourt. L'une des victimes du chauffard témoigne avant l'ouverture du procès : "j'aimerais qu'il prenne autant de temps qu'il m'en a enlevé" », 12 nov. 2026.)

La réparation intégrale doit saisir toutes les dimensions de cette vie bouleversée : l'assistance par tierce personne, les frais de logement et de véhicule adaptés, les conséquences professionnelles et les pertes de chance, le déficit fonctionnel permanent,

mais aussi les préjudices propres de l'aidante. Chaque poste appelle une évaluation individualisée, sans omission ni double indemnisation.

C'est là, bien plus que dans la comparaison abstraite des années d'emprisonnement, que se mesure la capacité du droit à répondre durablement aux conséquences de la violence routière.

Faire entendre ce que la peine ne dit pas

Il appartient enfin aux praticiens de faire entendre, dans le procès civil, ce que la peine ne peut exprimer à elle seule. Les préjudices propres des proches, notamment le préjudice d'attente et d'inquiétude, doivent être distingués du préjudice d'angoisse de mort imminente subi par la victime directe et transmissible à ses héritiers. La Cour de cassation a consacré ces préjudices dans ses deux arrêts de chambre mixte du 25 mars 2022.

(Cass. ch. mixte, 25 mars 2022, n° 20-15.624 et n° 20-17.072, relatifs au préjudice d'angoisse de mort imminente de la victime directe et au préjudice d'attente et d'inquiétude des proches.)

Ils trouvent un terrain particulièrement sensible dans les affaires du corpus où des enfants ont assisté à la mort d'un parent. La singularité de leur expérience ne saurait se dissoudre dans une évocation générale de la souffrance familiale.

La justice routière dispose désormais d'outils rénovés. Elle doit les mettre en œuvre sans jamais oublier la nécessaire bientraitance des victimes, afin que le parcours judiciaire n'ajoute pas une victimisation secondaire à la violence des faits.

Dans ce paysage peut également prendre place une réflexion sur la justice restaurative et ses bénéfices possibles pour les victimes comme pour les auteurs. Sans se substituer à la peine ni à l'indemnisation, elle peut répondre à une attente d'explications, de reconnaissance et de parole que la décision judiciaire ne satisfait pas toujours.

(C. Lienhard, D. 2025. 1681, préc., n° 6.)

Les familles de Libercourt, venues chercher à l'audience des explications et des excuses qu'aucun courrier ne leur avait apportées, en montrent l'attente.

(France 3 Hauts-de-France, N. Hamez, préc.)

L'homicide routier a changé le nom de l'infraction. Sa portée dépendra désormais de la cohérence de son application, de la légalité des sanctions et de leur capacité à prévenir

de nouvelles violences. La réparation intégrale demeure le lieu où les conséquences de chaque vie perdue ou bouleversée doivent être pleinement reconnues : non pour substituer l'indemnisation à la peine, mais pour que la réponse du droit ne s'arrête pas au prononcé de celle-ci.