

Seniors au volant, trottinettes sur les trottoirs, chauffards meurtriers : regards croisés franco-suisses

À propos de trois séquences de la presse romande d'octobre 2026

Claude Lienhard — Avocat, Professeur émérite des universités, Directeur du Journal des Accidents et des Catastrophes

Catherine Szwarc — Avocat spécialisée en droit du dommage corporel

Résumé. Trois articles de la presse romande, parus entre le 9 et le 11 octobre 2026, éclairent les choix suisses en matière de sécurité routière : le contrôle médical obligatoire des conducteurs de plus de 75 ans, jugé « insuffisant » et « inefficace » par une étude nationale ; la multiplication des accidents de trottinettes électriques sur les trottoirs ; la condamnation à Genève de deux chauffards pour meurtre par dol éventuel après un rodéo mortel. Le présent article les met en regard du droit français, qui privilégie l'autoévaluation du conducteur âgé et le secret médical, encadre strictement les engins de déplacement personnel motorisés et répond au rodéo mortel par la qualification d'homicide routier issue de la loi du 9 juillet 2025. Il en tire des enseignements pour la transposition de la directive (UE) 2025/2205 et pour la protection des victimes.

Mots-clés : droit comparé ; Suisse ; aptitude à la conduite ; conducteurs âgés ; directive (UE) 2025/2205 ; secret médical ; trottinettes électriques ; EDPM ; loi du 5 juillet 1985 ; dol éventuel ; meurtre ; homicide routier ; rodéo motorisé ; victimes.

Introduction

En l'espace de quelques jours, la presse romande a consacré trois séquences à la sécurité routière. Le 9 octobre 2026, *24 heures* décrit la montée des tensions entre piétons et trottinettes électriques sur les trottoirs suisses¹. Le même jour, le Tribunal correctionnel de Genève condamne pour meurtre par dol éventuel deux automobilistes dont la course nocturne avait tué une jeune cycliste en juillet 2023². Le 11 octobre, *Le Matin Dimanche* suit, à Cossonay, des conducteurs septuagénaires venus « rafraîchir » leurs compétences et publie un entretien avec la chercheuse qui a dirigé l'étude nationale sur l'évaluation de l'aptitude à la conduite des seniors³.

Ces trois sujets intéressent directement le lecteur français. Le droit français vient d'être profondément remanié : loi du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier⁴, délictualisation du grand excès de vitesse⁵, arrêté préfectoral imposant le casque aux usagers de trottinettes électriques à Paris

¹ J. Rochat, « Les trottinettes électriques font monter les tensions sur les trottoirs », *24 heures*, 9 octobre 2026, p. 14.

² F. Mansour, « Mort d'une jeune cycliste à Genève : les deux chauffards sont reconnus coupables de meurtre et condamnés à 7 ans de prison », *Le Temps*, octobre 2026, <https://www.letemps.ch/suisse/geneve/mort-d-une-jeune-cycliste-a-geneve-les-deux-chauffards-sont-reconnus-coupables-de-meurtre-et-condamnes-a-7-ans-de-prison> ; « Rodéo mortel à Genève : condamnation à 7 ans de prison pour les chauffards », *20 minutes*, <https://www.20min.ch/fr/story/geneve-cycliste-tuee-lors-d-un-rodeo-7-ans-ferme-pour-les-chauffards-103647368>.

³ C. Cochard, « Pour garder leur permis, des aînés apprennent à freiner et à se garer » et « “Parfois, le médecin se dit que ça ira encore deux ans” », *Le Matin Dimanche*, 11 octobre 2026, p. 13-14 ; version en ligne : « Le système suisse d'évaluation des seniors au volant est pointé du doigt », *24 heures*, <https://www.24heures.ch/conduite-laptitude-des-seniors-evaluee-de-maniere-inefficace-401977466763>.

⁴ 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>.

⁵ « Le grand excès de vitesse est désormais un délit », *Service-public.fr*, <https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/actualites/A18723>.

et en petite couronne⁶. La transposition de la directive (UE) 2025/2205 relative au permis de conduire oblige en outre la France à se prononcer sur le contrôle de l'aptitude des conducteurs âgés⁷. La proximité géographique ajoute un intérêt pratique : l'un des deux condamnés genevois réside en France voisine⁸.

La Suisse offre ici un point de comparaison précieux, parce qu'elle a souvent fait des choix que la France n'a pas faits : contrôle médical périodique obligatoire à partir de 75 ans, levée du secret médical au profit de l'autorité, admission du meurtre par dol éventuel en matière routière. On examinera successivement l'aptitude des conducteurs âgés (I), la trottinette électrique sur le trottoir (II) et le rodéo mortel (III), en s'attachant chaque fois à la place des victimes.

I. Le conducteur âgé : contrôle systématique en Suisse, autoévaluation en France

A. Le modèle suisse : un contrôle obligatoire jugé « insuffisant » et « inefficace »

Le droit applicable. Depuis le 1^{er} janvier 2019, l'article 27, al. 1, let. b, de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) soumet les titulaires d'un permis âgés de plus de 75 ans à un contrôle relevant de la médecine du trafic tous les deux ans ; le seuil était auparavant de 70 ans⁹. Dans le canton de Vaud, l'intéressé dispose de trois mois pour fournir le rapport médical¹⁰. Le dispositif comporte une seconde pièce, sans équivalent en France : en vertu de l'article 15d de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), les médecins sont libérés du secret professionnel pour annoncer à l'autorité un patient qui n'est plus en mesure de conduire en sécurité en raison d'une maladie, d'une infirmité ou d'une dépendance¹¹. Le reportage le rappelle : si l'aptitude soulève des doutes, « le médecin traitant est libéré du secret professionnel et peut communiquer son doute »¹².

Le constat de l'étude nationale. Réalisée par la Haute École de travail social et de santé Lausanne (HETSL) et la ZHAW pour l'Office fédéral des routes (Ofrou), l'étude dirigée par Isabel Margot-Cattin conclut que les pratiques actuelles sont « insuffisantes et inefficaces »¹³. De nombreux instruments neuropsychologiques ne permettent de prédire l'aptitude réelle à la conduite qu'avec une grande imprécision¹⁴. La chercheuse décrit des tests « papier-crayon » ou sur ordinateur, menés en cabinet, qui évaluent la mémoire, l'attention ou le jugement sans observer la personne sur la route, alors que les fonctions les plus importantes pour la conduite sont attentionnelles et exécutives. Elle relève surtout la position délicate du médecin de famille, partagé entre son rôle de

⁶ Préfecture de police, « Nouvelle réglementation pour les engins de déplacement personnel motorisés », <https://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/prevention/nos-conseils/securite-routiere/nouvelle-reglementation-pour-les-engins-de-deplacement-personnel-motorises>.

⁷ Directive (UE) 2025/2205 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2025 relative au permis de conduire ; v. « Bientôt la fin du permis de conduire à vie », *Service-public.fr*, <https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/actualites/A18566>.

⁸ « Rodéo mortel à Genève », *20 minutes*, préc.

⁹ OAC, art. 27, al. 1, let. b, dans sa version issue de l'ordonnance du 15 juin 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2019, <https://www.droit-bilingue.ch/de-fr/7/74/741.51-27-58.html>.

¹⁰ État de Vaud, « Contrôle médical lié à la conduite », <https://www.vd.ch/mobilite/automobile-et-navigation/permis/controle-medical-lie-a-la-conduite>.

¹¹ LCR, art. 15d ; v. État de Fribourg, « Secret professionnel », <https://www.fr.ch/sante/institutions-et-professionnels-de-sante/secret-professionnel>.

¹² C. Cochard, *Le Matin Dimanche*, préc., p. 13, propos de P. Chatagny, chef de service du SAN.

¹³ « Le système suisse d'évaluation des seniors au volant est pointé du doigt », *24 heures*, préc.

¹⁴ « Fin de la mosaïque cantonale. Aptitude à la conduite à partir de 75 ans », *L-drive*, 23 juin 2026, <https://www.l-drive.ch/fr/news-details/fin-de-la-mosaïque-cantonale> ; ZHAW, « Noch fahrtüchtig mit 75 Jahren? », <https://www.zhaw.ch/de/medien/medienmitteilungen/detailansicht-medienmitteilung/event-news/noch-fahrtuechtig-mit-75-jahren>.

soignant et celui d'expert : par empathie, certains ont tendance à se dire que « ça ira encore deux ans »¹⁵.

Les recommandations. L'étude préconise un test d'aptitude standardisé et supervisé par des spécialistes, un système d'évaluation à quatre niveaux allant du retrait immédiat à l'aptitude sans restriction, et une formation obligatoire des médecins¹⁶. Elle recommande d'évaluer la personne sur la route, en conditions réelles, en associant un ergothérapeute et un moniteur d'auto-école¹⁷. L'Ofrou indique qu'il ne déterminera « s'il y a lieu de prendre des mesures concrètes ou pas » qu'après un examen approfondi des résultats¹⁸.

La prévention par la formation. À côté du contrôle, le Service des automobiles et de la navigation du canton de Vaud (SAN) organise depuis 2017, avec la police cantonale et le Touring Club Suisse, des ateliers gratuits et non obligatoires destinés aux conducteurs de 65 ans et plus ; 297 personnes y ont participé en 2025. Le programme associe une révision théorique, des freinages d'urgence sur piste glissante et des manœuvres de parcage¹⁹. Le reportage en montre l'utilité concrète : la plupart des participants pratiquent des freinages « de confort » et ne s'arrêtent pas complètement. La chercheuse insiste enfin sur la dimension humaine : le retrait du permis peut être « très dur à vivre », alors que l'espérance de vie qui suit est en moyenne de sept à dix ans ; il faut donc « préparer la personne à déposer son permis elle-même, de son plein gré »²⁰.

B. Le modèle français : ni limite d'âge, ni contrôle lié à l'âge

L'autoévaluation comme principe. En France, il n'existe ni limite d'âge pour conduire ni examen de santé obligatoire lié à l'âge, comme le rappelle le rapport de la commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale²¹. L'arrêté du 28 mars 2022 pose que le conducteur « apprécie sa capacité à conduire au regard de ses affections médicales », dans le respect de l'article R. 412-6 du code de la route ; seules certaines affections, listées en annexe, imposent un contrôle médical en application de l'article R. 226-1²².

Le contrôle sur injonction. L'article R. 221-14 du code de la route permet au préfet d'enjoindre à un conducteur de se soumettre à un contrôle médical lorsque les informations en sa possession lui permettent d'estimer que son état de santé peut être incompatible avec le maintien du permis, ainsi qu'à tout conducteur impliqué dans un accident corporel²³. En pratique, l'information vient des proches : la préfecture de police décrit une procédure de signalement par un parent, non anonyme, suivie d'un contrôle chez un médecin agréé et d'une décision du préfet²⁴.

Le secret médical, différence essentielle. C'est ici que les deux systèmes divergent le plus nettement. Le Conseil national de l'Ordre des médecins rappelle que le secret médical « s'impose en

¹⁵ Entretien avec I. Margot-Cattin, *Le Matin Dimanche*, préc., p. 14.

¹⁶ *L-drive*, préc.

¹⁷ Entretien avec I. Margot-Cattin, préc.

¹⁸ *24 heures*, préc.

¹⁹ C. Cochard, *Le Matin Dimanche*, préc., p. 13-14.

²⁰ Entretien avec I. Margot-Cattin, préc. Un séminaire gratuit sur ce thème est annoncé à Lausanne le 24 novembre 2026, organisé par l'ATE et la Haute École de santé Vaud.

²¹ Assemblée nationale, commission des affaires européennes, rapport n° 3001, https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/rapports/duel/17b3001_rapport-fond.pdf.

²² Arrêté du 28 mars 2022 fixant la liste des affections médicales incompatibles ou compatibles avec ou sans aménagements ou restrictions pour l'obtention, le renouvellement ou le maintien du permis de conduire, <https://www.doctrine.fr/l/texts/arretes/JORFTEXT000045464094>.

²³ C. route, art. R. 221-14, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000035977207.

²⁴ Préfecture de police, « Signalement pour inaptitude à la conduite », <https://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/demarches/signalement-pour-inaptitude-la-conduite>.

toute circonstance » et qu'aucune exception n'est prévue pour le signalement des conducteurs à risque : le médecin ne peut pas saisir lui-même la commission médicale si son patient s'obstine à conduire²⁵. Le médecin français informe ; son confrère suisse peut annoncer.

La prévention, affaire d'assureurs et d'associations. Les stages de remise à niveau existent en France, mais ils relèvent d'initiatives privées ou associatives, telles que les stages « Conduite Seniors » proposés aux sociétaires de plus de 65 ans par un assureur mutualiste²⁶ ou les journées gratuites de révision du code organisées localement²⁷. On ne trouve pas d'équivalent généralisé à l'atelier public vaudois, organisé par l'autorité qui délivre et retire le permis.

C. L horizon européen : une transposition à éclairer par l expérience suisse

Le cadre de la directive. La directive (UE) 2025/2205 du 22 octobre 2025 met fin au permis à vie. Elle prévoit un renouvellement administratif tous les quinze ans, durée que les États membres peuvent réduire à partir de 65 ans pour imposer plus souvent des contrôles médicaux, des autoévaluations ou d'autres mesures, y compris des cours de remise à niveau²⁸. Le choix entre examen médical, autoévaluation et système national de suivi est laissé aux États ; la transposition doit intervenir au plus tard le 26 novembre 2028, pour une application à partir du 26 novembre 2029²⁹.

Les options françaises. Le débat est engagé. Une proposition de loi (n° 1147) prévoit une visite médicale tous les cinq ans à partir de 70 ans ; elle a été renvoyée en commission des lois³⁰. À l'inverse, l'Assemblée nationale a adopté une résolution invitant le Gouvernement à s'opposer à la visite médicale obligatoire et à privilégier l'autoévaluation³¹. Le Conseil national de la sécurité routière a, pour sa part, adopté une recommandation sur les « modalités de l'auto-questionnaire d'aptitude à la conduite »³².

L'enseignement suisse. L'étude dirigée par Isabel Margot-Cattin invite à déplacer le débat. La Suisse pratique depuis longtemps le contrôle médical systématique que la France hésite à instaurer, et ses propres chercheurs le jugent peu fiable. La question pertinente n'est donc pas seulement le choix entre visite médicale et autoquestionnaire, mais la qualité de l'évaluation : observation en conditions réelles, compétences pluridisciplinaires, formation des médecins, dispositifs d'accompagnement vers l'arrêt de la conduite. Du point de vue des victimes, l'enjeu est préventif. L'indemnisation des tiers victimes d'un conducteur âgé est en effet assurée en France par la loi du 5 juillet 1985 et l'assurance obligatoire, quelle que soit l'aptitude du conducteur. Les personnes âgées

²⁵ Conseil national de l'Ordre des médecins, « L'aptitude médicale à la conduite », <https://www.conseil-national.medecin.fr/medecin/sante-publique/laptitude-medecale-conduite>.

²⁶ Matmut, « Conduite Seniors : un stage de conduite sur mesure », <https://www.matmut.fr/assurance/auto/service/conduite-seniors-stage-matmut>.

²⁷ Par exemple : Cassiopea Prévention Seniors, « Stage de remise à niveau du code de la route pour seniors », <https://cassiopea.fr/2026/02/13/conduite-seniors-restez-mobiles-12/>.

²⁸ Rapport AN n° 3001, préc.

²⁹ « Visite médicale obligatoire pour les seniors au volant : où en est cette proposition de loi ? », *Ouest-France*, 11 octobre 2026, <https://www.ouest-france.fr/societe/seniors/visite-medecale-obligatoire-pour-les-seniors-au-volant-ou-en-est-cette-proposition-de-loi-6680a8a8-c3e3-11f1-92e9-819eb738846b>.

³⁰ *Ouest-France*, préc.

³¹ Assemblée nationale, « Abandonner le conditionnement du renouvellement du permis de conduire à une visite médicale obligatoire », <https://questions.assemblee-nationale.fr/dyn/17/organes/autres-commissions-permanentes/caeu/actualites/abandonner-le-conditionnement-du-renouvellement-du-permis-de-conduire-a-une-visite-medecale-obligatoire> ; selon *Ouest-France*, préc., la résolution a été adoptée le 19 août 2026 ; elle n'a pas de valeur contraignante.

³² Conseil national de la sécurité routière, « Les travaux », recommandation du 24 septembre 2026, <https://conseilnational-securiteroutiere.fr/les-travaux/>.

ne sont d'ailleurs pas seulement des conducteurs sous surveillance : elles sont aussi, comme on va le voir, des piétons vulnérables.

II. La trottinette sur le trottoir : un conflit d usages, deux droits convergents

A. Le constat suisse : des accidents en forte hausse

Les chiffres. Selon l'Ofrou, cité par *24 heures*, les accidents de trottinettes électriques avec dommages corporels ont plus que doublé entre 2021 (342 cas) et 2025 (790 cas) ; dans 80 % des cas, le conducteur de l'engin s'est blessé seul et par sa faute. Sur les trottoirs, le nombre d'accidents impliquant une trottinette est passé de 28 en 2019 à 168 en 2025, et le nombre de blessés de 26 à 144³³. Les mêmes données font état de 152 blessés graves et de trois tués parmi les usagers en 2025 ; sur les 730 personnes accidentées, 30 seulement portaient un casque³⁴.

Les drames. En mai 2026, à Lausanne, un homme de 79 ans marchant dans une zone piétonne a été percuté par un trottinettiste qui fuyait un contrôle de police ; il a succombé à ses blessures. À Genève, deux piétons ont été blessés en aidant la police à intercepter un trottinettiste en fuite³⁵.

Les réponses. Elles restent hésitantes. Lausanne a installé des panneaux invitant à rouler « Mollo », ce qui, observe un défenseur des piétons, « veut dire doucement » mais « ne veut pas dire stop ». À Genève, l'initiative populaire « Pour un canton qui marche » a été rejetée au profit d'un contre-projet ; Carouge a banni les trottinettes électriques de certaines rues³⁶. Les premiers jugements apparaissent : à Saint-Gall, un conducteur de trottinette a été condamné pour lésions corporelles par négligence après avoir percuté une femme de 74 ans sur un trottoir, les juges qualifiant ce comportement de violation grave des règles de la circulation³⁷.

Le régime. En Suisse, les trottinettes électriques limitées à 20 km/h sont des cyclomoteurs légers, soumis aux règles applicables aux vélos électriques lents ; la circulation sur les trottoirs est interdite³⁸. Selon les assureurs, les dommages causés relèvent généralement de la responsabilité civile privée, comme pour le vélo³⁹.

B. Le droit français : un encadrement plus précoce et plus strict

Le statut de l'engin. Depuis le décret du 23 octobre 2019, la trottinette électrique est un engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) soumis au code de la route (articles R. 412-43-1 à R. 412-43-4). Sa vitesse est limitée à 25 km/h et elle doit être couverte par une assurance de responsabilité civile obligatoire, conformément à l'article L. 211-1 du code des assurances⁴⁰. L'âge minimum a été porté de 12 à 14 ans par le décret du 31 août 2023, qui a également relevé à 135 euros l'amende pour transport de passager ou circulation sur une voie interdite⁴¹.

³³ J. Rochat, *24 heures*, préc., chiffres de l'Ofrou communiqués par L. Quolantoni.

³⁴ « Casque obligatoire pour les trottinettes électriques : Paris serre la vis », *Revue Automobile*, 10 août 2026, <https://revueautomobile.ch/actu/casque-obligatoire-pour-les-trottinettes-%C3%A9lectriques-paris-serre-la-vis>.

³⁵ J. Rochat, *24 heures*, préc.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.*

³⁸ État de Vaud, « Véhicules électriques légers », <https://www.vd.ch/mobilite/automobile-et-navigation/vehicules/vehicules-electriques-legers>.

³⁹ Generali Suisse, « Circuler en toute sécurité », <https://www.generali.ch/fr/moments-de-vie/droit/circuler-en-toute-securite>.

⁴⁰ Décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 ; v. Allianz, « Code de la route trottinette électrique : les règles », <https://www.allianz.fr/assurance-particulier/vehicules/assurance-2-roues/conseils-pratiques/code-route-trottinette-electrique.html>.

⁴¹ Décret n° 2023-848 du 31 août 2023 ; « Les trottinettes électriques sont désormais interdites aux moins de 14 ans », *Service-public.fr*, <https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/actualites/A16745>.

Le trottoir. La circulation sur les trottoirs est interdite, sauf autorisation du maire ; dans ce cas, l’usager doit circuler à 6 km/h et sans gêner les piétons, sous peine d’une amende de 135 euros⁴². Le principe est donc identique en Suisse et en France ; la différence tient moins à la règle qu’aux moyens de la faire respecter.

Les mesures locales. Paris a pris deux décisions remarquées. Le 2 avril 2023, 89,03 % des votants à la votation citoyenne se sont prononcés contre les trottinettes en libre-service, qui ont disparu de la capitale le 31 août 2023⁴³. Depuis le 7 août 2026, l’arrêté du préfet de police n° 2026-00969 impose à Paris et en petite couronne le port d’un casque homologué (amende de 135 euros) et d’un équipement rétro réfléchissant (35 euros) aux usagers d’EDPM⁴⁴. La ministre déléguée chargée des transports a demandé à la Sécurité routière de travailler à une harmonisation nationale du port du casque⁴⁵. La mesure répond à un bilan préoccupant : en 2025, 79 usagers d’EDPM ont été tués en France, soit une hausse de 75,6 %, et 1 100 ont été grièvement blessés⁴⁶.

C. La victime piétonne : un avantage net du droit français

Sur le plan civil. La trottinette électrique étant un véhicule terrestre à moteur, la loi du 5 juillet 1985 s’applique. Le piéton renversé sur un trottoir est une victime non conductrice : il est indemnisé de ses dommages corporels sans que sa propre faute puisse lui être opposée, sauf faute inexcusable cause exclusive de l’accident⁴⁷. Réciproquement, la faute du conducteur de la trottinette peut limiter ou exclure sa propre indemnisation ; les juridictions du fond procèdent ainsi à des réductions de 40 ou 50 %⁴⁸. L’obligation d’assurance garantit la solvabilité du débiteur. La comparaison paraît ici favorable au droit français, dès lors qu’en Suisse l’indemnisation du piéton semble dépendre davantage de la couverture de responsabilité civile privée de l’auteur.

Sur le plan pénal. L’usager d’une trottinette électrique est un « conducteur d’un véhicule terrestre à moteur » au sens de l’article 221-18 du code pénal. Les faits de Lausanne, transposés en France, pourraient donc relever de l’homicide routier : le refus d’obtempérer (9°) et, le cas échéant, le délit de fuite (7°) constituent des circonstances qui, cumulées, portent la peine encourue à dix ans d’emprisonnement⁴⁹. En Suisse, le jugement de Saint-Gall s’en tient, pour des blessures, à la qualification de lésions corporelles par négligence.

⁴² « Circulation à trottinette électrique, hoverboard, gyropode... », *Service-public.fr*, <https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/vosdroits/F308>.

⁴³ Ville de Paris, « Fin des trottinettes en libre-service à Paris le 31 août », <https://www.paris.fr/pages/pour-ou-contre-les-trottinettes-en-libre-service-23231>.

⁴⁴ Arrêté du préfet de police n° 2026-00969 du 7 août 2026 ; « Sécurité routière : de nouvelles obligations pour les usagers de trottinettes électriques, gyropodes et hoverboards », *Service-public.fr*, <https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/actualites/A19037>.

⁴⁵ « Le casque ou l’amende : à Paris, les usagers de trottinettes électriques sommés de s’équiper », AFP, 12 août 2026, <https://www.boursorama.com/actualite-economique/actualites-amp/le-casque-ou-l-amende-a-paris-les-usagers-de-trottinettes-electriques-sommes-de-s-equiper-36c974872c2c2df80028a69a7ed673ea>.

⁴⁶ « Sécurité routière. Un bilan particulièrement sombre sur les routes en 2025 », *L’Argus*, d’après l’ONISR, <https://www.largus.fr/actualite-automobile/securite-routiere-un-bilan-particulierement-sombre-sur-les-routes-en-2025-2198217.html>.

⁴⁷ Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, art. 3 ; v. TJ Paris, 19° ch. civ., 20 mai 2025, n° 23/00146, <https://www.doctrine.fr/d/TJ/Paris/2025/TJP3D32F8582ED8BF7549C4> ; adde CA Aix-en-Provence, ch. 1-6, 16 octobre 2025, n° 23/15894, qualifiant la trottinette électrique de véhicule terrestre à moteur, <https://www.doctrine.fr/d/CA/Aix-en-Provence/2025/CAPE39AEE605EE771A286A9>.

⁴⁸ TJ Paris, 20 mai 2025, préc. (réduction de 50 %) ; Cabinet Benayoun, « Trottinette électrique & loi Badinter : 3 décisions 2025 », <https://www.cabinetbenayoun-avocats.fr/fr/actualites/id-114-accident-trottinette-electrique-justice> (réduction de 40 %).

⁴⁹ C. pén., art. 221-18, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000051877006.

III. Le rodéo mortel : meurtre par dol éventuel à Genève, homicide routier en France

A. Le jugement genevois d octobre 2026

Les faits. Une nuit de juillet 2023, deux automobilistes se sont mesurés sur plus de deux kilomètres, entre le pont du Mont-Blanc et le Jardin botanique, à des vitesses que le tribunal qualifie de « folles ». L'un d'eux a percuté à 148 km/h une cycliste de 31 ans, projetée à plus de 50 mètres ; elle est décédée sur place. L'autre a embouti un conducteur arrivant en sens inverse⁵⁰.

La décision. Le Tribunal correctionnel a retenu l'existence d'un « rodéo urbain insensé ». Il a reconnu les deux prévenus coupables de meurtre et de tentative de meurtre par dol éventuel et les a condamnés à sept ans de prison chacun, le ministère public ayant requis neuf et huit ans⁵¹. Pour les juges, les intéressés connaissaient le danger : ils savaient qu'il fallait compter avec d'autres usagers et qu'il leur était impossible de maîtriser leurs véhicules à de telles vitesses ; ils ont donc accepté que le pire se réalise. Le comportement de la cycliste, qui s'était engagée pour traverser, n'interrompt pas le lien de causalité, et son état d'ivresse n'est pas pertinent dans ce contexte. Les deux hommes ont été arrêtés à l'audience en raison d'un risque de fuite ; le parquet comme la défense ont annoncé un appel. Le conseil des parents de la victime, Me Yvan Jeanneret, salue un « verdict juste »⁵².

Le fondement. Selon l'article 12, al. 2, du code pénal suisse, l'auteur agit déjà intentionnellement, sous la forme du dol éventuel, lorsqu'il tient pour possible la réalisation de l'infraction et l'accepte pour le cas où elle se produirait. Le Tribunal fédéral n'admet ce dol en matière d'accidents de la route qu'« avec retenue », dans les cas flagrants ; en pratique, il le retient lorsque l'auteur a participé à une course-poursuite, ou effectué un dépassement ou un virage « à l'aveugle », de sorte que l'issue fatale dépendait du hasard⁵³. Le jugement s'inscrit dans une jurisprudence genevoise déjà confirmée : en 2018, le Tribunal fédéral a validé une condamnation pour meurtre par dol éventuel prononcée après une course-poursuite entre les rues de Lyon et Lamartine, au terme de laquelle un usager avait été tué par un véhicule roulant à plus de 150 km/h⁵⁴. En deçà du meurtre, le « délit de chauffard » de l'article 90, al. 3 et 4, LCR, issu du programme Via sicura, punit d'un à quatre ans de peine privative de liberté la participation à des courses de vitesse illicites ou les excès de vitesse particulièrement importants, présumés de plein droit au-delà de certains seuils (50 km/h de plus là où la limite est de 50 km/h)⁵⁵.

B. Le droit français : l intention exclue, l homicide routier consacré

L'absence du dol éventuel. L'article 121-3 du code pénal pose ~~en principe en principe~~ qu'« il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre ». Il connaît « toutefois », à titre de délits non intentionnels, la mise en danger délibérée et la faute d'imprudence⁵⁶. Le droit français ne

⁵⁰ « Rodéo mortel à Genève », 20 minutes, préc.

⁵¹ F. Mansour, *Le Temps*, préc.

⁵² *Ibid.*

⁵³ TF, 24 juin 2026, 6B_910/2025, consid. 4.4, https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/fr/php/aza/http/index.php?highlight_docid=aza://24-06-2026-6B_910-2025&lang=fr&zoom=&type=show_document.

⁵⁴ TF, 12 février 2018, 6B_987/2017, https://search.bger.ch/ext/eurospider/live/fr/php/aza/http/index.php?lang=fr&type=show_document&highlight_docid=aza://12-02-2018-6B-987-2017.

⁵⁵ LCR, art. 90, al. 3 et 4 ; v. Tribunal cantonal de Fribourg, IIIe Cour administrative, 13 juillet 2021, 603 2021 56, https://entscheidsuche.ch/dok/FR_Gerichte/FR_TC_007_603-2021-56_2021-07-13.pdf.

⁵⁶ C. pén., art. 121-3, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006417208.

connaît pas le dol éventuel comme forme de l'intention criminelle : le meurtre suppose la volonté de donner la mort. Dans un autre contexte, la chambre criminelle a récemment rappelé que cette intention peut se déduire d'éléments objectifs, tels que l'usage d'une arme dangereuse, la faible distance ou l'atteinte d'une zone vitale⁵⁷. L'acceptation du risque mortel, qui suffit à Genève, ne suffit pas en France.

L'homicide routier. La réponse française passe par une qualification autonome. Depuis le 11 juillet 2025, l'article 221-18 du code pénal qualifie d'homicide routier le fait pour un conducteur de causer la mort d'autrui sans intention de la donner, dans l'une des dix circonstances qu'il énumère. Parmi elles figurent la violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence (1°), le dépassement de la vitesse maximale de 30 km/h ou plus (6°) et le rodéo motorisé de l'article L. 236-1 du code de la route (10°). La peine est de sept ans d'emprisonnement, portée à dix ans et 150 000 euros d'amende en cas de cumul d'au moins deux circonstances⁵⁸. La condamnation entraîne de plein droit l'annulation du permis, avec interdiction d'en solliciter un nouveau pendant cinq à dix ans⁵⁹. Le rodéo lui-même est un délit autonome depuis la loi du 3 août 2018⁶⁰, et le dépassement de 50 km/h ou plus de la vitesse autorisée est un délit depuis le 29 décembre 2025⁶¹.

La transposition des faits genevois. En France, les mêmes faits relèveraient de l'homicide routier aggravé, au titre d'au moins deux circonstances (excès de vitesse considérable en agglomération, 148 km/h au moment du choc, et rodéo), soit dix ans d'emprisonnement encourus. Le paradoxe est que le droit français, sans qualifier les faits de meurtre, permet une peine encourue supérieure à celle prononcée à Genève pour meurtre.

C. La portée du mot « meurtre » pour les victimes

La comparaison dépasse la technique. En France, le législateur a voulu que la terminologie évolue avec la gravité : les homicides commis avec une ou plusieurs circonstances aggravantes cessent d'être des homicides « involontaires » pour devenir des homicides routiers⁶². Il a retenu une solution intermédiaire : nommer autrement sans qualifier d'intentionnel. La justice genevoise a choisi, avec l'appui d'une jurisprudence fédérale constante, d'appeler meurtre ce que le droit français appelle homicide routier. La réaction des parents de la cycliste, qui saluent un verdict « juste » et conforme à la mesure des crimes commis⁶³, montre que la qualification participe, pour les victimes, de la reconnaissance du dommage. L'appel annoncé dira si cette qualification est maintenue.

Conclusion

Les trois séquences romandes livrent des enseignements distincts. Sur l'aptitude des conducteurs âgés, la Suisse montre qu'un contrôle médical systématique ne garantit pas une évaluation fiable ; la

⁵⁷ Cass. crim., 10 juin 2026, n° 26-81.675, <https://www.doctrine.fr/d/CASS/2026/CASSP2D42E34CA04C39ADBD02>.

⁵⁸ C. pén., art. 221-18, préc. ; circulaire du 9 juillet 2025 de présentation de la loi n° 2025-622, <https://www.justice.gouv.fr/sites/default/files/2025-07/JUSD2520853C.pdf>.

⁵⁹ « Création des délits d'homicide routier et de blessures routières », *Actu-Juridique*, <https://www.actu-juridique.fr/breves/transports/creation-des-delit-dhomicides-routiers-et-de-blessures-routieres/>.

⁶⁰ Loi n° 2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000037284442>.

⁶¹ Loi n° 2025-622, art. modifiant l'article L. 413-1 du code de la route, https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000051871514 ; décret n° 2025-1269 du 22 décembre 2025 ; *Service-public.fr*, préc.

⁶² Assemblée nationale, rapport sur la proposition de loi créant l'homicide routier, <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/opendata/RAPPANR5L16B2104.html>.

⁶³ F. Mansour, *Le Temps*, préc.

France, appelée à transposer la directive 2025/2205, gagnerait à privilégier la mise en situation réelle, la formation des médecins et des ateliers publics d'accompagnement sur le modèle vaudois, plutôt qu'un choix binaire entre visite médicale et autoquestionnaire. La question du secret médical mériterait au moins d'être posée.

Sur les trottinettes électriques, les deux droits interdisent le trottoir. Le droit français protège mieux le piéton victime, grâce à la qualification de véhicule terrestre à moteur, à l'assurance obligatoire et à la loi de 1985 ; il reste à faire respecter la règle et à mesurer l'effet des mesures parisiennes de 2026.

Sur le rodéo mortel, enfin, la Suisse qualifie de meurtre ce que la France appelle homicide routier. Les premières décisions rendues sur le fondement de l'article 221-18 permettront de comparer non plus seulement les qualifications, mais aussi les peines effectivement prononcées et la place reconnue aux familles. Dans un bassin de vie transfrontalier comme celui de Genève, cette comparaison n'est pas théorique.

Claude Lienhard et Catherine Szwarc