

**EXAMEN PROFESSIONNEL
DE CHEF DE SERVICE DE POLICE MUNICIPALE
PRINCIPAL DE 2^{ème} CLASSE
PAR VOIE D'AVANCEMENT DE GRADE**

SESSION 2022

ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'un rapport à partir des éléments d'un dossier portant sur la réglementation relative à la police municipale, assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures

Coefficient : 1

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 27 pages.

**Il appartient au candidat de vérifier que le document
comprend le nombre de pages indiqué.**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes chef de service de police municipale principal de 2ème classe dans la commune de SECURIVILLE, ville moyenne d'environ 15 000 habitants.

Vous avez sous vos ordres 10 gardiens-brigadiers de police municipale et 2 opérateurs de vidéoprotection. La commune est couverte par de la vidéoprotection et vous disposez d'un centre de supervision urbaine dans vos locaux.

La maire est régulièrement alertée par ses administrés quant à la présence récurrente de rassemblements nocturnes d'automobilistes et de motards, notamment le week-end, sur les parkings de la zone commerciale de la ville. Certains adoptent des comportements dangereux au volant de leurs engins motorisés (courses, burn, etc.).

Elle vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents ci-joints, un rapport relatif aux rodéos urbains.

10 points

Dans un deuxième temps, elle vous demande d'établir un ensemble de propositions opérationnelles pour lutter contre ces rassemblements sur le territoire communal.

10 points

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

Liste des documents :

- Document 1 :** « Loi n° 2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés » - *Légifrance* - consulté le 1^{er} décembre 2021 - 2 pages
- Document 2 :** « Circulaire relative à la loi 2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés » - *Ministère de la Justice* - 3 septembre 2018 - 5 pages
- Document 3 :** « Lutte contre les rodéos motorisés » - *territorial.fr* - 20 novembre 2019 - 1 page
- Document 4 :** « Rodéos urbains : la vidéosurveillance au coeur des opérations » - *france3-regions.francetvinfo.fr* - 16 novembre 2021 - 2 pages
- Document 5 :** « Lutte contre les rodéos urbains : les élus locaux dressent un premier bilan » - *Club prévention sécurité* - 19 juillet 2021 - 3 pages
- Document 6 :** « Rodéos urbains : Il ne faut surtout pas laisser croître le sentiment d'impunité » (extrait) - *Le Figaro* - 31 août 2021 - 3 pages
- Document 7 :** « Contre les rodéos, la police municipale obligée de verbaliser » (extrait) - *Le Phare Dunkerquois* - 8 octobre 2018 - 1 page
- Document 8 :** « Rodéos motorisés : comment caractériser les nouvelles infractions ? » - *La Gazette.fr* - 22 octobre 2018 - 3 pages
- Document 9 :** « « Rodéos urbains » : quelles pistes pour y mettre un terme ? » - *Marianne.net* - 18 juin 2021 - 3 pages

Document 10 : « Des stages contre les rodéos urbains. Communiqué de presse » -
Le Havre - 22 mai 2019 – 1 page

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.
Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet

DOCUMENT 1

Légifrance

LOI n° 2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés

Version initiale

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1

Le titre III du livre II du code de la route est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :

« Chapitre VI

« Comportements compromettant délibérément la sécurité ou la tranquillité des usagers de la route

« Art. L. 236-1.-I.-Le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du présent code dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

« II.-Les peines sont portées à deux ans d'emprisonnement et à 30 000 € d'amende lorsque les faits sont commis en réunion.

« III.-Les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende :

« 1° Lorsqu'il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire que la personne a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou lorsque cette personne a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le présent code destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants ;

« 2° Lorsque la personne se trouvait sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du présent code ou lorsque cette personne a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le présent code et destinées à établir l'existence d'un état alcoolique ;

« 3° Lorsque le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou que son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu.

« IV.-Les peines sont portées à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende en cas de cumul d'au moins deux des circonstances prévues aux 1°, 2° et 3° du III.

« Art. L. 236-2.-Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait :

« 1° D'inciter directement autrui à commettre les faits mentionnés à l'article L. 236-1 ;

« 2° D'organiser un rassemblement destiné à permettre la commission des faits mentionnés au II du même article L. 236-1 ;

« 3° De faire, par tout moyen, la promotion des faits mentionnés audit article L. 236-1 ou du rassemblement mentionné au 2° du présent article.

« Art. L. 236-3.-Toute personne coupable des délits prévus aux articles L. 236-1 et L. 236-2 encourt également, à titre de peine complémentaire :

« 1° La confiscation obligatoire du véhicule ayant servi à commettre l'infraction si la personne en est le propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, si elle en a la libre disposition. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine par une décision spécialement motivée ;

« 2° La suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire ;
« 3° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;
« 4° La peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;
« 5° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal ;
« 6° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;
« 7° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière.
« L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du présent code. »

Article 2

I.-Le titre IV du livre II du code de la route est ainsi modifié :

1° Le chapitre III est complété par un article L. 243-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 243-3.-Les articles L. 236-1 à L. 236-3 sont applicables en Nouvelle-Calédonie. Pour l'application du I de l'article L. 236-1, les mots : " législatives et réglementaires du présent code " sont remplacés par les mots : " applicables localement en matière de circulation routière ". » ;

2° Le chapitre IV est complété par un article L. 244-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 244-3.-Les articles L. 236-1 à L. 236-3 sont applicables en Polynésie française. Pour l'application du I de l'article L. 236-1, les mots : " législatives et réglementaires du présent code " sont remplacés par les mots : " applicables localement en matière de circulation routière ". » ;

3° Le chapitre V est complété par un article L. 245-3 ainsi rédigé : « Art. L. 245-3.-Les articles L. 236-1 à L. 236-3 sont applicables dans les îles Wallis et Futuna. Pour l'application du I de l'article L. 236-1, les mots : " législatives et réglementaires du présent code " sont remplacés par les mots : " applicables localement en matière de circulation routière ". »

II.-Sont homologuées, en application de l'article 21 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française, les peines d'emprisonnement prévues en Polynésie française :

1° Aux articles LP 261, LP 265, LP 269-1, LP 269-2, LP 269-3, LP 281, LP 281-1, LP 282-1, LP 282-2 et LP 282-3 de la délibération n° 85-1050 AT du 24 juin 1985 portant réglementation générale sur la police de la circulation routière ;

2° Aux articles LP 1er et LP 2 de la délibération n° 96-104 APF du 8 août 1996 relative au transport des matières dangereuses par route ;

3° Aux articles LP 50 et LP 51 de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat. Fait à Paris, le 3 août 2018.

Emmanuel Macron

Par le Président de la République :

...

DOCUMENT 2



MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Paris, le 3 septembre 2018
Date d'application : immédiate

La garde des sceaux, ministre de la justice

A

POUR ATTRIBUTION

**Mesdames et Messieurs les procureurs généraux près les cours d'appel
Monsieur le procureur de la République près le tribunal supérieur d'appel
Mesdames et Messieurs les procureurs de la République
près les tribunaux de grande instance
Madame la procureure de la République financier
près le tribunal de grande instance de Paris**

POUR INFORMATION

**Mesdames et Messieurs les premiers présidents des cours d'appel
Monsieur le président du tribunal supérieur d'appel
Mesdames et Messieurs les présidents des tribunaux de grande instance
Monsieur le membre national d'Eurojust pour la France**

N°NOR : JUSD1823902C

N° CIRCULAIRE : CRIM/2018-11/H2-03.09.2018

N/REF: CRIM BLPG N°2018-00017

OBJET : **Circulaire relative à la loi n°2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés.**

ANNEXE : Textes des articles L. 236-1 à L. 236-3 du code de la route

J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur la publication au *Journal officiel* du 5 août de la loi du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés.

Ce texte insère dans le code de la route trois nouveaux articles L. 236-1 à L. 236-3 destinés à réprimer de façon adaptée, cohérente et dissuasive les faits habituellement désignés comme les rodéos motorisés, qui constituent depuis plusieurs années des troubles à la tranquillité publique mais qui jusqu'à présent ne faisaient pas l'objet d'une incrimination pénale spécifique.

En application des articles L. 243-3, L. 244-3 et L. 245-3 également insérés dans le code de la route, ces dispositions sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna.

Cette loi répond à une exigence d'ordre public et de protection de la sécurité des usagers de la route, ainsi qu'à une attente forte de la population et des élus locaux, relevées dans plusieurs rapports annuels de politique pénale adressés à la Chancellerie par les parquets généraux.

La nouvelle infraction est définie par l'article L. 236-1 du code de la route comme le « *fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur¹, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du présent code dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique* ».

La condition de violation intentionnelle d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du code de la route² est similaire à ce qui est prévu pour le délit de risque causé à autrui de l'article 223-1 du code pénal.

Il n'est toutefois pas exigé, ce qui simplifie la caractérisation de l'infraction, que le comportement ait directement causé un risque immédiat de mort ou de blessure grave.

Il est en revanche nécessaire que ces violations interviennent de façon répétée (comme par exemple le fait de ne pas respecter l'arrêt imposé par plusieurs feux rouges fixes de suite ou de circuler à plusieurs reprises sur le mauvais côté de la chaussée)³.

¹ Il n'est procédé à aucune distinction selon le véhicule utilisé, dès lors qu'il entre dans la catégorie des véhicules terrestres à moteur. Ainsi, outre les rodéos impliquant de grosses cylindrées, les quads, pocket bikes, deux roues motorisés, qu'ils soient ou non soumis à réception, sont également inclus parmi les véhicules terrestres à moteur susceptibles de permettre que l'infraction du nouvel article L. 236-1 du code de la route soit constatée.

² Le renvoi à la réglementation du code de la route implique que les faits peuvent être commis dans tous les lieux où le code de la route s'applique (voies publiques, mais également voies privées ouvertes à la circulation, aire de stationnement d'un centre commercial, voie de sortie d'un parking privé à usage public dans la cour d'une gare...).

³ Comme l'indique notamment les travaux parlementaires (rapport Sénat n° 673 (2017-2018)), la nouvelle incrimination, en posant une exigence de répétition ainsi qu'un élément intentionnel, bien qu'elle vise à englober largement l'ensemble des comportements des individus participant à un rodéo motorisé, exclut les comportements constituant une violation ponctuelle d'une obligation de prudence ou de sécurité et évite ainsi l'écueil qui aurait consisté à sanctionner trop sévèrement des comportements certes inadaptés, mais non rattachables à un rodéo, comme par exemple l'usage répété d'un klaxon.

La nature de ces différentes violations, qui le plus souvent constituent en elles-mêmes des contraventions prévues par le code de la route, ainsi que leur caractère répété, devront donc être relevés par les agents verbalisateurs.

S'agissant de la condition de compromission de la sécurité des usagers de la route, il peut être observé que ces usagers peuvent être des tiers, comme les piétons ou des conducteurs extérieurs au rodéo, mais également les autres conducteurs participant eux-mêmes au rodéo motorisé.

S'agissant de la condition alternative, de trouble à la tranquillité publique, elle peut résulter de la nature des comportements – et notamment des nuisances sonores excessives résultant de ceux-ci – qui seront constatés par les forces de l'ordre, mais n'impose évidemment pas le recueil systématique de plaintes émanant des riverains ayant été importunés par ces actes.

L'exploitation, *a posteriori*, d'images de vidéo-protection, pourra également permettre de caractériser les différents éléments constitutifs de l'infraction, ainsi que, le cas échéant, l'identification de leurs auteurs.

Ces faits sont punis d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende, et de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende lorsqu'ils sont commis en réunion.

Que les faits soient ou non commis en réunion, les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et à 45 000 euros d'amende dans l'un des trois cas suivants:

- Lorsqu'il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire que la personne a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou lorsque cette personne a refusé de se soumettre aux vérifications destinées à établir ces faits;
- Lorsque la personne se trouvait sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires ou lorsque cette personne a refusé de se soumettre aux vérifications destinées à établir ces faits ;
- Lorsque le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou que son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu.

Les peines sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75 000 euros d'amende en cas de cumul d'au moins deux de ces circonstances aggravantes.

L'article L. 236-2 punit par ailleurs de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait :

- D'inciter directement autrui à commettre les faits mentionnés à l'article L. 236-1 ;
- D'organiser un rassemblement destiné à permettre la commission de ces faits en réunion;
- De faire, par tout moyen, la promotion des faits mentionnés à l'article L. 236-1 ou d'un tel rassemblement.

L'article L. 236-3 prévoit, pour ces différents délits, les sept peines complémentaires suivantes :

- La confiscation obligatoire du véhicule ayant servi à commettre l'infraction si la personne en est le propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, si elle en a la libre disposition ; la juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine par une décision spécialement motivée ;

- La suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire ;
- L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;
- La peine de travail d'intérêt général ;
- La peine de jours-amende;
- L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;
- L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du code de la route.

J'appelle votre attention sur la peine complémentaire de confiscation prévue, qui est obligatoire et n'est pas limitée au véhicule dont le condamné est propriétaire. Cette disposition permet donc au procureur de la République d'autoriser les mesures d'immobilisation et de mise en fourrière, auxquelles il a été procédé à titre provisoire en application de l'article L. 325-1-2 du code de la route, concernant l'ensemble des véhicules ayant servi à commettre les infractions visées.

Il appartient aux magistrats du ministère public de porter ces dispositions à la connaissance des services de police et unités de gendarmerie de leur ressort susceptibles de constater ces infractions, en veillant à ce que ces nouvelles qualifications soient retenues à chaque fois que cela s'avère nécessaire.

Des contacts préalables pourront intervenir avec le directeur départemental de la sécurité publique ou son représentant et le commandant de groupement ou de compagnie, en liaison le cas échéant avec les élus locaux, afin de programmer des interventions des forces de l'ordre pour procéder aux constatations et aux interpellations nécessaires.

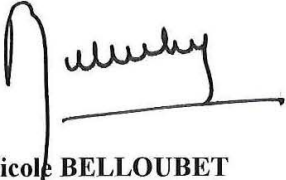
Ces faits ainsi constatés devront donner lieu aux réponses pénales les plus adaptées à leur gravité, à la personnalité de leurs auteurs et au contexte local dans lequel ils ont été commis.

Dans les cas les moins graves, notamment d'utilisation par une personne seule d'un cyclomoteur de faible cylindrée, des rappels à la loi avec obligation de stage de sensibilisation pourront s'avérer opportuns.

Dans les cas plus graves, notamment en cas de rodéos motorisés commis de nuit, par plusieurs personnes utilisant des véhicules de grande cylindrée, les poursuites pourront être exercées selon la procédure de comparution immédiate. La confiscation des véhicules utilisés, une fois prise une mesure d'immobilisation, pourra utilement être requise par les magistrats du ministère public.



Je vous saurais gré de bien vouloir me tenir informée, sous le timbre du bureau de la politique pénale générale de la direction des affaires criminelles et des grâces, de toute difficulté qui pourrait survenir dans la mise en œuvre de la présente circulaire.


Nicole BELLOBET

Annexe : dispositions insérées dans le code de la route

CHAPITRE VI

Comportements compromettant délibérément la sécurité ou la tranquillité des usagers de la route

Art. L. 236-1. - I. - Le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du présent code dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

II. - Les peines sont portées à deux ans d'emprisonnement et à 30 000 euros d'amende lorsque les faits sont commis en réunion.

III. - Les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende :

1° Lorsqu'il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire que la personne a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou lorsque cette personne a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le présent code destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants ;

2° Lorsque la personne se trouvait sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du présent code ou lorsque cette personne a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le présent code et destinées à établir l'existence d'un état alcoolique ;

3° Lorsque le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou que son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu.

IV. - Les peines sont portées à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende en cas de cumul d'au moins deux des circonstances prévues aux 1°, 2° et 3° du III.

Art. L. 236-2. - Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait :

1° D'inciter directement autrui à commettre les faits mentionnés à l'article L. 236-1 ;

2° D'organiser un rassemblement destiné à permettre la commission des faits mentionnés au II du même article L. 236-1 ;

3° De faire, par tout moyen, la promotion des faits mentionnés audit article L. 236-1 ou du rassemblement mentionné au 2° du présent article.

Art. L. 236-3. - Toute personne coupable des délits prévus aux articles L. 236-1 et L. 236-2 encourt également, à titre de peine complémentaire :

1° La confiscation obligatoire du véhicule ayant servi à commettre l'infraction si la personne en est le propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, si elle en a la libre disposition. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine par une décision spécialement motivée ;

2° La suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire ;

DOCUMENT 3

territorial.fr
Rubrique : Actualités Juridiques
20/11/2019

LUTTE CONTRE LES RODÉOS MOTORISÉS. (20/11/2019) Métiers : Secrétaires de maire

La loi n° 2018-701 du 3 août 2018 a fourni de nouveaux moyens juridiques aux forces de l'ordre en vue de renforcer leur action dans la lutte contre les rodéos motorisés. Cette loi a conduit à la création d'un délit spécifique sanctionnant les auteurs, mais également ceux qui incitent ou promeuvent la commission de rodéos motorisés. Le ministère de l'intérieur, par une circulaire d'application N° INTK180252J du 9 août 2018, a demandé à ce que ce nouveau cadre juridique puisse rapidement être mis en œuvre en s'appuyant sur des stratégies définies localement par les préfets et les procureurs de la République, ces stratégies devant de manière systématique associer les maires des communes concernées. La politique locale de lutte contre les rodéos motorisés doit ainsi s'adosser à des actions de prévention et être accompagnée d'une communication adaptée visant aussi bien à sensibiliser les auteurs de troubles qu'à les dissuader d'adopter de tels comportements.

Cette démarche partenariale nécessite que soit réalisée en premier lieu une bonne identification des sites où le phénomène est susceptible de se commettre afin de permettre en second lieu l'organisation d'opérations spécifiques programmées par les services territoriaux de la police et de la gendarmerie nationales avec les renforts des unités spécialisées voire le concours des services de la police municipale (de nature à favoriser notamment l'usage des dispositifs de vidéoprotection parfois nécessaire pour l'identification à distance des auteurs de ces infractions). La localisation, les dates et horaires où se produit ce genre de comportements dangereux, notamment lorsqu'ils n'ont pas une fréquence avérée ou lorsque leurs auteurs diversifient les lieux de rendez-vous, obligent à adapter constamment le dispositif mis en place.

C'est pourquoi cette stratégie de contrôle a été ancrée dans le cadre de la politique de sécurité du quotidien et l'association étroite des communes à ces démarches doit permettre des aménagements urbains des secteurs les plus sensibles pour limiter ou empêcher les comportements dangereux. Les échanges réalisés au niveau local ont déjà donné lieu à de nombreuses actions de prévention et de communication se déclinant par exemple dans la sensibilisation à la conduite des 2 roues motorisés dans les écoles et structures accueillant des jeunes, la réalisation de clips relatifs aux rodéos motorisés, mais également la diffusion par les référents sûreté de conseils auprès des collectivités. Des partenariats locaux ont ainsi pu être mis en place avec des associations de quartiers et des centres de jeunesse afin de sensibiliser les jeunes aux risques encourus. Pour ce qui concerne les Bouches du Rhône, des opérations et actions de sensibilisation ont été engagées tant par les services de police que les unités de gendarmerie.

A titre d'illustration, la compagnie de sécurité routière de Marseille aborde systématiquement lors des opérations de sensibilisation à la sécurité routière la thématique des rodéos urbains. Au sein de la circonscription de sécurité de proximité de Vitrolles, le délégué à la cohésion police-population réalise des formations dans les établissements scolaires pour sensibiliser les collégiens et les lycéens. Sur ce secteur précis, l'ensemble des établissements auront ainsi été sensibilisés avant la fin de l'année scolaire. Des actions de communication sur l'évolution de la législation et la prévention des rodéos urbains ont également été réalisées en conseil de sécurité via les comités d'intérêt quartiers, les chefs d'établissements scolaires et les associations participantes. L'ensemble des mesures de prévention engagées ont pu aboutir à des projets de réaménagement du mobilier urbain en collaboration avec différents partenaires.

Enfin, chaque semaine, les effectifs locaux organisent soit de façon autonome soit de façon coordonnée, avec l'appui des services spécialisés ainsi que les polices municipales localement impliquées, des opérations de contrôle routiers visant la lutte contre les rodéos urbains motorisés ayant pu aboutir à des interceptions. Ces actions de sensibilisation et de contrôle ont fait l'objet d'une médiatisation relayée tant par les médias locaux que nationaux. JO le : 19/11/2019 page : 10146

Rodéos urbains : la vidéosurveillance au cœur des opérations

Écrit par Marion Chevalet france3-regions.francetvinfo.fr - 381334243

Après le premier confinement, le ministre de l'intérieur Gérard Darmanin a fait intensifier la lutte contre les rodéos urbains. La politique nationale se décline aussi dans nos deux départements de l'Eure et de la Seine Maritime où police municipale et nationale travaillent ensemble pour lutter contre ce fléau. L'investigation et l'utilisation des images de vidéosurveillance sont au cœur du dispositif.

C'est désormais une pratique courante depuis le 1er confinement du printemps 2020. Les contrôles routiers contre les rodéos urbains reviennent presque toutes les semaines pour la Police Nationale de Seine Maritime. Les interventions sont même annoncées avec le hashtag #ContreLesRodéos sur les réseaux sociaux de la Police Nationale 76.

Le phénomène des rodéos urbains n'est pas nouveau mais s'est intensifié depuis le premier confinement. Les réseaux sociaux et certains gangs, comme les Daltons, ont participé à la prise de conscience de cette pratique. Pour y répondre, une politique nationale d'ampleur a été lancée. Depuis 2018, ces courses et ces figures réalisées en motocross sur la voie publique constituent un délit, passible d'un 1 an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

Plusieurs cellules anti-rodéos ont été créées dans les métropoles les plus touchées, comme à Rouen ou au Havre. A Rouen, six personnes composent cette cellule spéciale. Il s'agit d'une cellule saisonnière car elle est principalement active durant l'été, lorsque la saison est propice aux rodéos. « Mais elle est dormante durant le reste de l'année, les opérations continuent mais sont moins fréquentes » précise Karim Ben Hasser, secrétaire régional du syndicat de police nationale Alliance.

Juin 2021, nouveau tour de vis avec la fin du couvre-feu. Dans une missive confidentielle, le Ministre de l'Intérieur, Gérard Darmanin, a demandé à Frédéric Veaux, directeur général de la Police nationale, de mettre en place de nouvelles mesures coercitives (à savoir la saisie des véhicules) « dans les lieux les plus touchés ».

Si la lutte contre les rodéos semble se faire sur le terrain avec l'interpellation des auteurs et des véhicules, la réalité dans les départements de l'Eure et de Seine Maritime est différente. « Il est beaucoup plus facile, sur le papier, d'imaginer que l'interpellation d'une moto en plein rodéo est simple. En réalité ce n'est simple ni pour le jeune qui est sur la moto, ni pour les riverains, ni pour les policiers » explique Nicolas Gavard-Gongallud, maire-adjoint d'Evreux en charge de la sécurité.

En effet, depuis le 2 juin 2021, les policiers ne sont plus autorisés à prendre en chasse les auteurs de rodéos urbains, en raison de la dangerosité de ces pratiques qui se terminent parfois en drame.

Alors pour lutter efficacement contre les rodéos urbains, place à l'investigation et à l'utilisation des images de vidéosurveillance.

« Le système de vidéo protection nous est indispensable. Déjà pour identifier les auteurs, avoir un descriptif du véhicule voire même une plaque d'immatriculation ou un visage lorsque c'est assez net. On peut aussi utiliser ces images pour caractériser l'infraction lorsque des personnes nous contactent pour nous signaler des rodéos urbains. C'est aussi important lorsque la personne qui s'adonne à des rodéos urbains s'enfuit et va stationner plus loin ou ranger son véhicule dans un garage » détaille Marine Selles, Commissaire centrale adjointe de la circonscription de sécurité publique d'Evreux.

Des collaborations ponctuelles avec des bailleurs sociaux permettent d'élargir le périmètre d'action. La Commissaire adjointe d'Evreux précise que « grâce à un travail collaboratif avec les bailleurs sociaux, des visites de caves préventives sont réalisées pour empêcher les rodéos motorisés ».

Du côté de Rouen, l'Office national des forêts (ONF) a parfois été sollicité pour mener des opérations en périphérie de Rouen affirme Karim Ben Hasser, secrétaire régional du syndicat de police nationale Alliance.

Alors quel bilan pour ces politiques anti-rodéos sur nos territoires ? Sur la circonscription d'Evreux, 13 personnes ont été mises en cause et 9 motos ont été saisies depuis avril 2020. A Rouen, 39 personnes ont été mises en garde à vue par la cellule anti-rodéo lors des étés de 2020 et 2021. L'arrivée de l'automne entraîne un ralentissement inexorable de ces « cross bitume » illégaux.

Les procédures sont longues et complexes pour caractériser ces infractions puis pour qu'elles soient traduites en justice.

Karim Ben Hasser, Secrétaire régional du syndicat de police nationale Alliance

Difficile de juger l'efficacité des opérations à la lecture des seuls chiffres puisque « les procédures sont longues et complexes pour caractériser ces infractions puis pour qu'elles soient traduites en justice » résume le représentant syndical d'Alliance Karim Ben Hasser. Pour autant, à en croire les représentants de police nationale et municipale de Rouen et Evreux, le dispositif est efficace.

« Etant donné que la politique nationale est très ciblée sur les rodéos, on fait encore des opérations régulièrement. Mais à Evreux, Louviers, Val-de-Reuil ou Vernon cela se transforme en contrôles routiers puisque nous n'avons plus de cas de rodéos urbains comme lors de l'année dernière » explique la Commissaire centrale adjointe de la circonscription de sécurité publique d'Evreux, Marine Selles.

Pendant que la lutte contre les rodéos se poursuit, une nouvelle tendance voit le jour : les *bike life*. Ces rodéos à vélos sont tout aussi dangereux que ceux en véhicules motorisés. Pour l'instant, ils ne tombent pas sous le coup de la loi sur les rodéos urbains puisque celle-ci ne concerne que les engins motorisés.

DOCUMENT 5

Club prévention sécurité
Par Nathalie Perrier
Publié le 19/07/2021.

Lutte contre les rodéos urbains : les élus locaux dressent un premier bilan

Si la loi du 3 août 2018 a fait des rodéos urbains un délit, sa mise en application demeure complexe. Une mission d'évaluation a lieu cet été à l'Assemblée nationale afin de réfléchir à d'éventuelles améliorations. Jeudi 15 juillet, les collectivités locales ont été entendues.

La loi du 3 août 2018 « renforçant la lutte contre les rodéos motorisés » a-t-elle permis de lutter efficacement contre ce fléau qui empoisonne la vie de nombreux habitants ? Trois ans après sa promulgation, la commission des lois de l'Assemblée nationale a créé le 4 mai une mission d'évaluation de ce texte. Les premières auditions viennent de démarrer. Jeudi 15 juillet, plusieurs élus ont été auditionnés : Nathalie Ravier, maire de Méru (Oise), Thierry Falconet, maire de Chenôve (Côte-d'Or) et président de l'Association des maires Ville & Banlieue, et Margaret Connels, adjointe au maire (LR) à Roubaix (Nord), aussi représentante de France Urbaine.

« Le texte que j'avais porté comme rapporteuse avait été adopté à l'unanimité par les deux chambres du Parlement en 2018, rappelle la députée LREM Natalia Pouzyreff. Trois ans après, nous avons souhaité faire un premier bilan avec les policiers, les gendarmes et les élus des collectivités territoriales, en lien avec les ministères de l'Intérieur et de la Justice, afin de réfléchir aux améliorations à apporter, tant sur le plan législatif que réglementaire. » La mission d'évaluation se déroule tout au long de l'été et donnera lieu à un rapport d'information. « Nous avons en ligne de mire le projet de loi Responsabilité pénale et sécurité intérieure qui devrait être présenté en conseil des ministres d'ici la fin du mois, et programmé à l'Assemblée nationale début septembre. »

Un délit puni d'un an de prison et 15 000 euros d'amende

Pour rappel, la loi du 3 août 2018 a créé une nouvelle infraction, faisant des rodéos urbains un délit puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende, et, lorsqu'il est commis en réunion, de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. Ces peines sont même portées à trois ans et à 45 000 euros d'amende en cas d'usage de stupéfiants ou de taux élevé d'alcoolémie, ou de refus de se soumettre aux vérifications destinées à les établir, ou encore en l'absence de permis de conduire.

« Avec cette loi, nous avons désormais un outil à disposition des forces de l'ordre, se félicite Margaret Connels. A Roubaix, nous avons régulièrement des auteurs de rodéos sanctionnés dans ce cadre. En septembre 2020, la police municipale a ainsi mis fin à un gigantesque rodéo lors d'un cortège de mariage avec 89 procès-verbaux dressés pour une somme globale d'amendes de 7900 euros, un total de 252 points supprimés et plusieurs saisies de véhicules. » Depuis trois ans, c'est indéniable, la loi a fait son chemin : en France, les condamnations au pénal sont passées de 92 en 2018, à 991 en 2020. « Ces résultats démontrent que la création de ce délit est un outil utile à nos forces de l'ordre pour réprimer ces méfaits sur le terrain et aussi que la réponse pénale a suivi », commente Natalia Pouzyreff.

Pour autant, d'après les auditions menées dans le cadre de la mission d'information, des difficultés demeurent quant à son application. « C'est un outil législatif utile, mais difficile à mettre en œuvre », constate Thierry Falconnet, maire de Chenôve, dont la commune (14 000 habitants) est régulièrement confrontée à ce phénomène. La difficulté à caractériser l'infraction est l'un des principaux points d'achoppement. « La loi s'applique à partir du moment où la conduite dangereuse et la mise en danger d'autrui sont avérées. Or, il est très compliqué de réunir des éléments de preuve puisque la doctrine d'emploi des forces de l'ordre préconise de ne pas poursuivre les auteurs de rodéos. »

La vidéosurveillance utile pour caractériser le délit

A Roubaix, comme l'a expliqué Margaret Connels lors de son audition, c'est la police municipale qui est aux avant-postes, en partenariat avec la police nationale. Pour lutter contre les rodéos en voiture lors des cortèges de mariage mais aussi les rodéos à moto dans le parc de la ville, la municipalité a déployé un important système de vidéosurveillance. « Nous avons un centre de surveillance urbaine avec deux policiers municipaux assermentés et plus de 150 caméras qui quadrillent la ville, avec un objectif de 450 caméras d'ici à la fin du mandat. Nous avons aussi des effectifs conséquents, 70 policiers municipaux, dont une brigade moto, détaille l'adjointe au maire. Nous pouvons ainsi repérer et suivre facilement les auteurs de rodéos, avoir les immatriculations, les visages des chauffeurs... Et ainsi monter, avec l'officier de police judiciaire des forces de sécurité nationale, une procédure solide. »

Reste que toutes les villes ne peuvent disposer de tels moyens. Certaines, par ailleurs, considèrent que cela ne relève pas des missions de la police municipale. Jeudi, les élus ont ainsi émis le souhait que soit créé dans chaque direction départementale de la sécurité publique (DDSP) une cellule anti-rodéo à l'image de celle mise en œuvre au Havre (Seine-Maritime).

Confiscation des véhicules et recouvrement des amendes

Autre point soulevé lors des auditions : la difficulté à confisquer les véhicules ayant servi à commettre l'infraction, mesure pourtant prévue par la loi. « Lorsqu'il s'agit de véhicule volé, il n'y a pas de problème. Il est saisi et mis en fourrière, note Thierry Falconnet. C'est beaucoup moins simple quand on a affaire à un propriétaire légitime car il faut pouvoir prouver que c'est bien lui qui circulait ce jour-là. Par ailleurs, on observe que de plus en plus de véhicules sont loués à l'étranger ou via des garages plus ou moins fictifs. »

La question du recouvrement des amendes est aussi encore très problématique. « Nous constatons que le traitement policier ou judiciaire des affaires de rodéos diffèrent selon le DDSP (Directeur départemental de la sécurité publique) ou le procureur », poursuit Thierry Falconnet. En Côte d'Or, un travail a été mené en partenariat avec le parquet, la sureté départementale et la direction des finances à cet effet : « Aujourd'hui, nous avons un taux de recouvrement sur les rodéos, et plus largement les infractions routières, de 55 % , ce qui est très bien. Nous réclamons donc, à Villes et Banlieue, une plus grande unité d'action à l'échelle nationale, et une collaboration plus étroite avec la direction des finances publiques. »

Enfin, les élus auditionnés ont souligné l'importance de mener, en sus de cette politique répressive, des campagnes de sensibilisation. « Les rodéos sauvages marquent souvent un acte de transgression vis-à-vis de l'autorité. Pourtant, les règles sont claires et il est utile de les rappeler. La mission doit engager une réflexion sur les meilleures façons de sensibiliser et communiquer auprès du jeune public quant aux risques qu'il encoure et les dangers qu'il peut causer aussi bien aux riverains qu'à lui-même. »

Plusieurs villes vont prendre en charge à titre gracieux les véhicules saisis

Dans une circulaire datée du 18 juin 2021, le garde des Sceaux invite les procureurs à se rapprocher des maires pour signer avec eux des protocoles relatifs à la mise en fourrière des véhicules confisqués dans le cadre de la lutte contre les rodéos urbains. Le ministre indique avoir pris attache avec France urbaine et l'Association des maires de France (AMF), afin de « permettre aux collectivités disposant de fourrières de prendre en charge à titre gracieux les véhicules confisqués ». Un groupe de travail constitué des villes d'Angers, Besançon, Dijon, Douai, Paris, Toulouse, Besançon, Chalon-sur-Saône, Evry et Le Mans a été constitué par l'AMF afin d'expérimenter ce gardiennage. Un protocole-type a été élaboré afin de faciliter la démarche. Pionnière dans la lutte contre les rodéos urbains, Chalon-sur-Saône est la première à l'avoir signé.

DOCUMENT 6

Le Figaro
Par Eugénie Boilait
Publié le 31/08/2021

Extrait

Rodéos urbains : « Il ne faut surtout pas laisser croître le sentiment d'impunité »



«Les condamnations liées aux délits décrits par la loi du 3 août 2018 sont passées de 92 en 2018 à 697 en 2019 puis 991 en 2020.» AFP

FIGAROVOX/ENTRETIEN - Une femme de 77 ans est morte à Toulouse, le 26 août, percutée par une moto qui faisait un rodéo urbain. Il est indispensable que toute la chaîne pénale s'accorde et applique efficacement la loi pour endiguer ce phénomène, explique la députée Natalia Pouzyreff, chargée d'évaluer la loi « renforçant la lutte contre les rodéos motorisés ».

Natalia Pouzyreff est députée des Yvelines (LaRem). Elle a été, en 2018, rapporteur de la proposition de loi « renforçant la lutte contre les rodéos motorisés » adoptée par le Parlement et mène actuellement une mission d'évaluation de cette loi.

FIGAROVOX. - Les rodéos urbains sont de plus en plus nombreux. Pourquoi ce phénomène augmente-t-il ? Y a-t-il un sentiment d'impunité ?

NATALIA POUZYREFF. - Il y a eu une recrudescence des rodéos urbains avec la publication des images et des vidéos sur les réseaux sociaux. Avec l'arrivée des GoPro, les rodéos sont devenus un phénomène très prisé chez certains jeunes. Cela concerne surtout des hommes, jeunes adultes (les mineurs comptent pour environ 30 %), qui vivent souvent dans des quartiers populaires ou des banlieues.

Les nuisances ont augmenté pour les riverains et leur exaspération est de plus en plus forte. Au début de notre mandat, en 2017, les députés de la majorité se sont emparés de cette question et un texte de loi a été voté à l'unanimité. Dorénavant, l'outil législatif est là (loi du 3

août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés) et, même si des choses peuvent être renforcées, il est assez complet. Il pénalise par exemple les instigateurs sur les réseaux sociaux, c'est-à-dire ceux qui organisent des rendez-vous pour ces rodéos ; il existe des sanctions pénales (les peines vont de l'amende à plusieurs mois d'emprisonnement). Mais évidemment la loi n'enraye pas totalement le phénomène.

Nous sommes en mission d'évaluation de la loi avec mon collègue co-rapporteur Robin Reda (Député LR de l'Essonne), pour le compte de la Commission des lois, afin d'étudier l'impact de la loi au bout de trois ans et, à ce titre, nous avons voulu prendre les remontées du terrain. Nous nous sommes rendus à Lyon pour auditionner les communes de l'agglomération, nous avons entendu des représentants de l'AMF et de l'association Ville et Banlieue (association des maires Ville et Banlieue de France), nous avons échangé avec la cellule anti-rodéo du Havre ou encore avec le collectif citoyen de Marseille qui a récemment mené une action en justice contre l'État pour inaction face aux rodéos sauvages qui ont fait rage dans les quartiers nord de Marseille.

Le phénomène se stabilise tout de même. Il y a effectivement une priorité donnée à la lutte contre les rodéos, à la fois par le Ministre de l'Intérieur Gérald Darmanin et par le garde des Sceaux Éric Dupond-Moretti.

Les forces de l'ordre ne sont pas autorisées à prendre en chasse pour ne pas risquer la vie de piétons, de la personne en fuite ou d'eux-mêmes.

Effectivement ces rodéos donnent le sentiment d'impunité, sentiment qu'il ne faut surtout pas laisser croître : la pratique est illégale et la loi doit être appliquée. Cela fait des dégâts, à la fois dans les relations sociales du fait des nuisances sonores, et plus gravement encore, cela tue. Jeudi soir, une femme est morte à Toulouse et le mois dernier, une femme venue assister au rodéo dans une zone commerciale proche d'Amiens est décédée. Nous voulons aussi proposer un suivi de l'accidentologie. Il faut qu'on ait les remontées sur les nombres d'accidents engendrés par les auteurs qui sont souvent, d'ailleurs, les premières victimes.

Quelques syndicats de police disent qu'ils ne peuvent pas intervenir. Pourquoi ?

Il faut ces remontées pour considérer la balance entre les bénéfices et les risques : la doctrine en France est de ne pas poursuivre, de ne pas pourchasser le délinquant sur sa moto. On se penche sur cette question et sur le bien-fondé de cette doctrine. Vient alors l'idée de la balance. Il y a un nombre d'accidents et de décès et il faut prendre tout cela en compte. On peut penser à des brigades dédiées et spécialement entraînées pour rattraper les délinquants. Pour l'instant, il n'y a pas d'intention de changer de doctrine de la part du Ministère, même si quelques syndicats de police le demandent.

Les forces de l'ordre ne sont pas autorisées à prendre en chasse pour ne pas risquer la vie de piétons, de la personne en fuite ou d'eux-mêmes. Personne ne souhaite que le jeune se tue pendant la poursuite ni que la vie des policiers soit exposée. Enfin le drame de Villiers-le-Bel en 2007 reste très présent dans les esprits : si un jeune tombe et se blesse ou se tue, il y a risque d'émeute. Néanmoins, notre mission pose réellement la question du rapport bénéfice risque dans certains cas. L'avis est très partagé.

Les forces de l'ordre sont davantage en faveur d'enquêtes qui seraient étayées au long cours et, pour cela, privilégient les renseignements que peuvent fournir les bailleurs sociaux par exemple et surtout les images enregistrées par les caméras de vidéoprotection ainsi que la connaissance du terrain et les informations issues des polices municipales. Il faut recouper les renseignements et construire des dossiers solides qui seront traités par le parquet. Les juges sont très exigeants en termes de preuves, notamment lorsque le conducteur n'est pas le propriétaire de l'engin. Il faut un maximum de preuves pour que le véhicule ne soit pas restitué,

mais confisqué puis détruit. La confiscation est difficile car les motos sont mises en partage, et les propriétaires se dédouanent en disant qu'ils n'étaient pas au courant de l'utilisation faite, elle est donc rendue. On se heurte au droit de propriété.

Si une moto-cross est utilisée sur nos routes, ou dans nos quartiers, cela renvoie bien à l'intentionnalité de nuire. Pour les riverains, dans tous les cas, l'intention est évidente. Il faut que la justice suive là-dessus pour que cela fonctionne.

Les caméras vidéo donnent des preuves que le véhicule était mis à la libre disposition et il faut pouvoir qualifier l'intention de nuire. Les juges doivent bien tenir compte des éléments et de la parole de l'Officier de police judiciaire. L'intentionnalité, si ce sont toujours les mêmes qui commettent toujours les mêmes délits et que l'OPJ (officier de police judiciaire) en fait part, elle est évidente, mais le dossier doit être solide pour convaincre les juges.

Une moto-cross non homologuée est destinée à la pratique sportive sur des terrains accidentés et est interdite sur la voie publique. Si elle est utilisée sur nos routes, ou dans nos quartiers, cela renvoie bien à l'intentionnalité de nuire. Pour les riverains, dans tous les cas, l'intention est évidente. Il faut que la justice suive là-dessus pour que cela fonctionne.

Concernant les sanctions, de toute évidence la plus dissuasive est la confiscation du véhicule pour qu'il soit détruit. Il y a encore du travail pour que les dossiers permettent une reconnaissance plus large de l'intentionnalité par la justice, car la confiscation est le réel moyen de freiner ces rodéos. C'est un phénomène qui se stabilise, comme je l'ai dit, car il y a des opérations d'envergure de plus en plus nombreuses. Les sanctions pénales ont été multipliées par 10 depuis 2018 : les condamnations liées aux délits décrits par la loi du 3 août 2018 sont passées de 92 en 2018 à 697 en 2019 puis 991 en 2020. De plus, en 2021, on compte déjà plus de 700 interpellations effectuées par les forces de l'ordre et plus de 1 000 saisies d'engins réalisées. L'action est donc efficace mais pas encore suffisante.

Dans le projet de loi qui arrive, concrètement, si un véhicule n'est pas enregistré, il sera détruit automatiquement. Et s'il est enregistré, le délai pour le récupérer en fourrière ne sera plus de 15 jours mais seulement de 7 jours.

Vous avez été rapporteure de la proposition de loi du 3 août 2018 « renforçant la lutte contre les rodéos motorisés ». Faut-il durcir quelques points ? Que proposez-vous pour endiguer ces rodéos ?

Il faut bien sûr travailler pour que toute la chaîne pénale s'approprie la loi et qu'elle l'applique efficacement. Ensuite, le projet de loi relatif à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure, que nous aurons à examiner à l'Assemblée nationale à la rentrée, porte sur des dispositifs de lutte contre les rodéos : il renforce l'obligation d'inscription au DICEM, c'est un registre qui prend les numéros de série des véhicules non homologués, qui ne sont pas immatriculés, comme les moto-cross. Ce registre est un système informatisé aujourd'hui plus robuste et qui va être ouvert aux polices municipales. Ce système va être plus généralisé. Dans le projet de loi qui arrive, concrètement, si un véhicule n'est pas enregistré, il sera détruit automatiquement. Et s'il est enregistré, le délai pour le récupérer en fourrière ne sera plus de 15 jours mais seulement de 7 jours. Il y aura plus d'obligations entre vendeurs et acheteurs qui devront tous deux déclarer la vente. Il y aura aussi des obligations pour les loueurs, car beaucoup de motos sont louées et sont donc embarquées à bord de camionnettes : le loueur devra relever la plaque d'immatriculation des camionnettes.

Cela va améliorer la traçabilité des engins non homologués, car les moto-cross sont les principales sources des rodéos, il y a moins de quads. Il faut voir aussi comment responsabiliser les vendeurs et les loueurs de motocross dès lors qu'il y a doute sur l'utilisation faite et ne pas évidemment pénaliser les adeptes d'une pratique sportive et de loisir.

Le Phare Dunkerquois
Par Lucas Gellé
Publié le 08/10/2018

Extrait

Contre les rodéos, la police municipale obligée de verbaliser

Contre le phénomène récurrent des rodéos sauvages et de délinquance routière, les équipes de la police municipale occupent le terrain pour éviter tout dérapage.

On aurait pu croire qu'avec la chute du mercure, le phénomène de rodéo sauvage aurait diminué. Mais, même par 10 degrés, il suffit d'aller au bout de l'avenue des Bancs-de-Flandres un soir de week-end pour démontrer le contraire.

Sur le parking de la coopérative maritime de Dunkerque, un groupe d'automobilistes se retrouve pour tailler le bout de gras, causer bagnoles et passer la soirée ensemble. Jusque-là, rien d'illégal. Mais ce qui turlupine les autorités, ce sont les comportements dangereux qui découlent de ces rassemblements. Car la réunion de passionnés d'automobile se transforme souvent en piste de course improvisée où les moteurs vrombissent et où les pilotes amateurs se défient. Pour contrer le phénomène, les hommes de la police municipale sont sur le pont toute la soirée. *« De 20 h à minuit, on tourne dans le secteur. On contrôle les véhicules et leur conducteur et, s'il le faut, on verbalise »*, explique Yves, policier municipal.

Crissement de pneus et véhicules non conformes

Ce vendredi soir-là, les clients ne vont pas se faire attendre. Vers 21 h, les premiers véhicules arrivent à l'angle de l'avenue des Bancs-de-Flandres et de la rue des Islandais. Juste devant le Frac, une BMW prend son virage à toute vitesse, faisant crisser ses pneus. Dommage pour le conducteur, il ne se doutait pas que, de l'autre côté de la rue, se trouvait un équipage de la municipale prêt à la recevoir. *« Pour celui-là, ce sera 90 euros d'amende. »* Le contrevenant ne conteste pas la conduite dangereuse et signe son PV sans demander son reste. *« Généralement, c'est plutôt bon enfant comme rassemblement. On retrouve même des gens qui viennent passer la soirée en famille, avec les enfants. Mais le problème, c'est que certains ne comprennent pas que leur comportement peut être dangereux »*, poursuit Yves.

La crainte des policiers : qu'un accident grave ne se produise.

Vers 22 h, un groupe de cyclomotoristes arrive. Parmi eux, un quad qui n'a manifestement pas envie de se faire contrôler. À la vue des policiers, l'homme s'enfuit à travers un bosquet, au guidon de son engin. Une brève course-poursuite s'engage, mais les policiers doivent le laisser filer pour éviter tout accident. Qu'à cela ne tienne, la plaque est relevée, le quadiste sera retrouvé plus tard. La présence des policiers aura permis d'éviter tout incident ce soir-là. *« Le but, c'est de montrer qu'on est présents et qu'ils ne peuvent pas faire n'importe quoi ici. »* À minuit, le dispositif est levé et quelques contraventions auront été dressées. Tandis que les fous du volant auront ravalé leur envie d'adrénaline, coupé dans leur élan par la présence des forces de l'ordre.

DOCUMENT 8

La Gazette.fr
Par Géraldine Bovi-Hosy
Le 22/10/2018

Rodéos motorisés : comment caractériser les nouvelles infractions ?

Véritable fléau pour les riverains des zones où ils sont devenus des phénomènes de mode, les rodéos de véhicules motorisés ont fait l'objet d'une loi au cours de l'été 2018 avec, à la clé, la création de délits spécifiques. Il s'agit d'un signal fort de la part du législateur afin de proposer des solutions face à cette pratique dangereuse. Mais quels sont les contours des nouvelles incriminations ? Décryptage avec notre juriste, Géraldine Bovi-Hosy.

Jusqu'à l'été 2018, les rodéos motorisés faisaient l'objet de poursuites judiciaires sur la base d'infractions au code de la route comme le non-respect des vitesses, des feux tricolores, des sens de circulation ou bien encore la circulation d'un véhicule non réceptionné.

Il était également possible, dans certaines circonstances, de retenir le délit de mise en danger délibérée de la vie d'autrui (article 223-1 ^[1] du code pénal). Cependant les moyens juridiques étaient insuffisants ou difficiles à mettre en œuvre, en particulier concernant la confiscation du véhicule.

Un nouveau délit

Afin de mieux lutter contre cette délinquance, le gouvernement a soutenu une proposition de loi visant à lutter contre la pratique des « rodéos motos » ou « cross bitume ». La loi n° 2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés insère dans le code de la route, un délit spécifique (article L236-1) :

« I.- Le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du présent code dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende. »

Éléments constitutifs de l'infraction

Cette infraction exige toutefois de caractériser les différents éléments constitutifs, matériel et psychologique, exigés par le texte. Ainsi, elle ne s'applique qu'aux véhicules terrestres à moteur et serait donc exclue en cas de comportements dangereux de cycles non motorisés.

La notion de répétition a pour conséquence qu'un seul comportement semble insuffisant, mais il suffit que des comportements successifs soient constatés en un laps de temps très court, ce qui est généralement le cas. Sur ce point, une circulaire du ministère de la Justice du 3 septembre 2018 destinée aux parquets, donne comme exemple le fait de ne pas respecter plusieurs feux rouges fixes de suite ou de circuler à plusieurs reprises sur le mauvais côté de la chaussée.

Il est également indispensable de caractériser le caractère intentionnel des manœuvres. Un conducteur qui perdrait le contrôle de son véhicule et ferait des embardées n'est pas concerné.

La conduite du véhicule doit constituer des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par le code de la route. Il peut s'agir de vitesse excessive, de non-respect des sens de circulation, de non port du casque...

Dernière condition et non des moindres : les comportements en question doivent avoir lieu dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique (conditions alternatives).

Le fait de compromettre la sécurité des usagers est plus aisé à caractériser que le danger immédiat pour autrui de la mise en danger du code pénal. Cependant, la nouvelle infraction ne devrait pas être retenue dans l'hypothèse où un véhicule terrestre à moteur adopte un comportement dangereux sur un terrain alors même qu'il n'y a aucun autre véhicule, ni aucun piéton.

Dans un certain nombre de cas, il sera cependant possible de caractériser le trouble à la tranquillité (proximité des habitations, appels de riverains se plaignant du bruit...), sans qu'il y ait de risque pour la sécurité des usagers. Le simple constat par l'agent ou l'exploitation a posteriori des images de vidéoprotection devrait permettre d'établir cette circonstance. Ainsi des témoins n'auraient pas à être sollicités systématiquement.

Un délit et des circonstances aggravantes

Plusieurs circonstances entraînent une aggravation des peines. Ainsi en cas de commission en réunion (2 ans d'emprisonnement et 30.000 € d'amende) ou en cas de conduite sous l'emprise de stupéfiants ou d'alcool ou bien encore d'absence de permis (3 ans d'emprisonnement et 45.000 € d'amende). S'il y a cumul de deux circonstances sur trois (conduite en état d'ivresse, sous stupéfiants, sans permis), les peines sont portées à 5 ans d'emprisonnement et 75.000 € d'amende.

Le fait qu'il s'agisse d'un délit, alors que précédemment, les infractions les plus aisées à caractériser étaient des contraventions au code de la route, permet de mettre en œuvre des outils et des procédures d'enquête plus efficaces (flagrance, garde à vue, réquisitions judiciaires des images, procédure de comparution immédiate...). Il est attendu de la mise en œuvre de ces procédures, un effet dissuasif à terme. Il en est de même des peines complémentaires encourues.

Peines complémentaires dissuasives

On notera en effet parmi les peines complémentaires prévues pour cette infraction (article L. 236-3 [6]), la confiscation obligatoire du véhicule, la suspension ou l'annulation du permis de conduire ou l'interdiction de conduire certains véhicules.

Si le juge peut déroger à une confiscation obligatoire par une décision motivée, son caractère automatique permet d'appliquer cette peine, même si la juridiction oublie de la prononcer. L'existence de la peine complémentaire obligatoire de confiscation permet aux préfets de décider de l'immobilisation et de la mise en fourrière du véhicule pendant une durée de sept jours en application de l'article L. 325-1-2 [7] du code de la route. Le procureur de la République décidera par la suite de prolonger l'immobilisation afin de permettre la confiscation effective du véhicule.

Selon une réponse ministérielle récente, une circulaire (datée du 9 août 2018) « a donné aux préfets de département les instructions nécessaires à l'application de cette loi du 3 août 2018

afin qu'ils définissent, en associant les procureurs de la République, une stratégie d'action associant la police et la gendarmerie nationales, les polices municipales et l'ensemble de leurs partenaires permettant une prise en compte adaptée de ces comportements ».

De nouveaux comportements réprimés

Le fait d'inciter, de promouvoir, d'organiser un rassemblement destiné à permettre la commission de ces rodéos, est puni désormais de deux ans d'emprisonnement et de 30.000 euros d'amende (article L236-2 du code de la route). Il s'agit de viser la provocation même indirecte à commettre un fait, par exemple par la publication sur les réseaux sociaux d'images en faisant la promotion. Si certains comportements pouvaient déjà tomber sous le coup de la complicité, des conditions strictes étaient nécessaires, comme le fait que l'infraction que l'on provoque ait été effectivement commise (article 121-7 du code pénal).

Avec cette nouvelle incrimination, dans le cadre des rodéos motorisés, les poursuites sont possibles même si l'incitation ou la promotion n'ont pas été suivies d'effet. En outre, à la différence de la complicité, les peines en l'espèce sont doublées pour celui qui organise, incite ou provoque, par rapport à celui qui participe au rodéo.

Situation des polices municipales

Ces nouvelles infractions ne relèvent pas de la compétence « procès-verbal » des agents de police municipale et des gardes champêtres. Il leur est toujours possible d'intervenir dans le cadre de la flagrance, mais également de rédiger un rapport de constatation du délit.

Sur la question de l'interpellation, sur le fait, des auteurs de rodéos, le rapporteur de la proposition de loi évoque des consignes pour les forces de l'ordre étatiques visant à ne poursuivre les véhicules en fuite qu'en cas de situation grave et de privilégier le recueil d'éléments de preuves permettant une interpellation ultérieure à moindre risque. Il est évident que la plus grande prudence s'impose pour les policiers municipaux également. Il est important sur ce point de se rapprocher des autorités étatiques (préfet, police nationale ou gendarmerie, procureur...) afin de déterminer des modalités d'action cohérentes, comme le prévoit la circulaire d'août 2018.

Par ailleurs, la circulaire du ministre de la justice précise que « des contacts préalables pourront intervenir avec le DDSF en liaison le cas échéant avec les élus locaux afin de programmer des interventions des forces de l'ordre pour procéder aux constatations et interpellations nécessaires ».

Les faits constatés devront donner lieu aux réponses pénales les plus adaptées à leur gravité, à la personnalité de leurs auteurs et au contexte local.

"Rodéos urbains" : quelles pistes pour y mettre un terme ?

Pierre Coudurier

Marianne.net - 18 juin 2021

Le 9 juin à Strasbourg, un chauffard sans permis se livrant à un rodéo urbain renverse un enfant de dix ans. Jugé en comparution immédiate cinq jours plus tard, il a écopé d'un an de prison. Ce 14 juin à Besançon, dans le Doubs, plusieurs jeunes adeptes de rodéos urbains ont roué de coups deux habitants de leur quartier qui se plaignaient des nuisances. Pire encore, alors qu'une des deux victimes était en train de déposer plainte au commissariat, son domicile a été dégradé par des jets de pierre et de gaz lacrymogène, en guise d'intimidation, [rapporte l'Est Républicain](#).

Cinq ans auparavant, toujours à Besançon, un accident mortel avait coûté la vie à un homme de 76 ans, percuté frontalement par un motard. Entretemps, la législation a changé. Depuis 2018, les organisateurs de ces courses à moto sont passibles de deux ans de prison et de 30 000 euros d'amende. À cela viennent s'ajouter la confiscation systématique du véhicule et la suspension du permis de conduire.

Cet arsenal juridique ne semble pas décourager les intéressés. Pour tenter d'endiguer le phénomène, Gérald Darmanin a demandé à Frédéric Veaux, directeur général de la police nationale, de se déployer dans « *les lieux les plus touchés* », rapporte *Le Figaro*, mercredi 16 juin. L'objectif consiste à « *identifier préventivement les lieux de stockage et saisir systématiquement les deux roues et quads* » ainsi que « *d'occuper massivement les axes et espaces empruntés* ».

Courses-poursuites

Sur le terrain, certains policiers se plaignent de ne pas pouvoir intervenir en cas de flagrant délit. En cause, le problème des courses-poursuites qui virent parfois au drame, et peuvent entraîner des émeutes, comme à Villiers-le-Bel, en 2007. Dans plusieurs départements, comme le Val-de-Marne, les fonctionnaires de police sont encouragés à poursuivre une voiture ou une moto en délit de fuite : une situation désastreuse, selon Paul*, membre de la BAC, la brigade anticriminalité, dans ce département depuis dix-huit ans. « *Il y a un manque de courage de la part du pouvoir politique et de notre hiérarchie*, explique-t-il à *Marianne*. *Lorsque l'on décide de poursuivre les individus, nous mettons notre carrière en jeu. Car s'ils se tuent ou se blessent, ce sera toujours la faute de la police.* »

Selon un sondage de l'institut CSA pour *CNews*, 78 % des Français sont toutefois favorables à ce que les forces de l'ordre engagent des courses-poursuites. « *À Londres, pour arrêter les voleurs, les policiers ont expérimenté la percussion tactique* » relève Paul. Cette technique consiste à percuter le véhicule poursuivi. Mais ce modus operandi n'est pas plébiscité par Yves Cellier, directeur départemental de la sécurité publique (DDSP) dans le Doubs. « *Parfois les individus sont juste en défaut de permis. Nous n'allons pas risquer de les tuer juste parce qu'ils refusent de s'arrêter* », explique-t-il à *Marianne*. Et d'ajouter : « *Pour les policiers qui ont à cœur de faire leur métier, la notion de renoncement est difficile à accepter* ».

Saisies

La saisie des véhicules en amont reste plébiscitée. Selon une note du ministère de l'Intérieur révélée par *Le Figaro*, « depuis le début de l'année 2021, en zone de police, 597 engins ont été saisis et 459 personnes ont été interpellées ». Le ministre Gérard Darmanin a donné des consignes afin « d'intensifier considérablement les efforts en la matière ». Pourtant les saisies s'effectuent en ordre dispersé. « Les motos sont cachées dans des camions ou des fourgons qui servent de dépôt, parfois même dans des appartements ou en haut de tours de 18 étages relate Paul. Nous effectuons toujours des petites saisies. Il est presque impensable de retrouver dix motocross dans un même box. »

Selon Nicolas Daragon, maire de Valence, dans la Drôme, la plupart des engins sont dérobés, ce qui rend plus difficile l'identification des suspects. « Sur quinze motos saisies, douze sont volées » relate-t-il à *Marianne*. Comme les auteurs des vols ne sont pas toujours identifiés, ils ne peuvent donc pas toujours être interpellés. Pour davantage d'efficacité, l'édile demande à ce que « le procureur puisse autoriser les visites de caves dans le cadre privé pour aller saisir les motos en amont ou après les faits », détaille Nicolas Daragon.

Si les policiers sont déjà coutumiers de la traque de ces engins motorisés sans plaques, la lettre de Gérard Darmanin peut-elle accélérer le processus ? Oui selon Yves Cellier. « Quand il y a une impulsion du sommet, cela vient encourager les effectifs. C'est positif » explique-t-il.

Quadrillage

L'une des solutions préconisées par Gérard Darmanin est « l'occupation massive des axes empruntés » par les auteurs des rodéos. Une mesure qui a déjà fait ses preuves à Valence, selon le maire. « Quand on quadrille un quartier avec les CRS ou les gendarmes mobiles, il n'y a pas de rodéo moto », assure Nicolas Daragon.

Le maire de Valence affirme que la police peut anticiper précisément certaines courses car elles sont annoncées sur les réseaux sociaux. « La semaine dernière, un rassemblement pour tourner un film était annoncé sur les réseaux, détaille-t-il. On a régulièrement les informations en amont. »

Ce quadrillage de la zone présente aussi l'intérêt de mieux pouvoir identifier les auteurs des rodéos. « À Besançon, des patrouilles sont systématiquement projetées sur place, commente Yves Cellier. Elles peuvent paraître désarmées, mais le recueil de renseignements permet d'éloigner le trouble. » Mais les moyens physiques et matériels pour déterminer l'identité des délinquants ne suffisent pas. « D'après les témoins oculaires et les vidéosurveillances, on peut repérer les tenues vestimentaires des chauffeurs, mais la plupart conduit masqué », regrette Nicolas Daragon.

Le quadrillage d'un quartier est cependant loin de convaincre la police du Val-de-Marne, qui fait face à des chauffeurs qui brouillent les pistes. « C'est gaguesque, s'exaspère Paul, de la BAC. Les individus n'empruntent jamais le même circuit. Cette proposition montre bien que ceux qui prennent certaines décisions sont complètement déconnectés du terrain. » Plutôt que d'empêcher les rodéos, le quadrillage ne finirait-il pas simplement par les déplacer ailleurs ?

Prévention vs. sanction

Au lieu de passer uniquement par la sanction, certaines villes tentent aussi d'encadrer les courses de motocross, comme à Vaulx-en-Velin, dans le Rhône. En partenariat avec la préfecture et l'association d'aide à l'enfance Synergie Family, la ville va proposer des circuits homologués au sein du dispositif « Vaux Cross ». « *Développer des pistes de motocross pour ces personnes permet de mieux prévenir les risques et d'encadrer la pratique* », affirme Yves Cellier.

Au Havre, où la ville dispose d'une cellule anti-rodéo, la mairie a axé une partie de sa lutte sur la prévention routière. Elle a mis en place depuis 2019 des stages sur ce sujet. « *Une action qui permet de responsabiliser les mineurs sur cette conduite à risques et de les informer sur les risques encourus* », présente la mairie. Le DDSF du Doubs est quant à lui moins emballé par la prévention des jeunes. « *Elle peut être une issue même si je suis plus sceptique* », estime Yves Cellier.

Le maire de Valence Nicolas Daragon, lui, fait preuve de bien plus de pessimisme quant aux mesures de prévention. « *On a essayé au début du précédent mandat, mais peu de contacts ont été établis pour les pistes de motocross, déplore l'élu. Leur sujet n'est pas de faire du motocross mais d'utiliser un engin rapide devant tout le monde* ». Selon lui, il n'y a guère d'autres issues que de « *passer au stade suivant : la répression. Je suis conscient que ça aura un impact humain, poursuit-il, mais il y a bien un moment où il faudra passer le cap* ». Des mesures sécuritaires éloignées des recommandations de Gérard Darmanin. Tous les acteurs contactés par Marianne s'accordent en tout cas à dire que ces préconisations n'annoncent rien de vraiment nouveau pour lutter contre les rodéos urbains.

PREVENTION – SECURITE ROUTIERE

Des stages contre les rodéos urbains

Pour lutter contre les rodéos urbains, la Ville du Havre organise des stages de prévention routière sur les conduites à risque.

Alors que la police nationale vient de créer une cellule anti-rodéo, la Ville du Havre avec le Conseil Local de Sécurité Prévention de la Délinquance et de la Radicalisation et le service territorial éducatif de milieu ouvert du Ministère de la Justice (STEMO), mettent en place du 21 au 23 mai un stage expérimental de prévention routières. Une action qui permet de responsabiliser les mineurs sur cette conduite à risques et de les informer sur les risques encourus en rencontrant des professionnels de la santé, de la police, de la justice.

« Pour faire face à la recrudescence de ces courses sauvages et motorisés et des conduites sans permis qui génèrent de la nuisance pour le voisinage et constitue un véritable danger sur la route, nous avons souhaité sensibiliser les jeunes à ces problèmes. Cette initiative de prévention et de responsabilisation vient en complément de cellule anti-rodéo pour lutter contre ce danger », commente Régis Debons, adjoint au maire en charge de la sécurité.

Sensibiliser plutôt que de sanctionner

Depuis l'été 2018, pratiquer des rodéos urbains est devenu un délit. La Loi adoptée par l'Assemblée nationale prévoit des peines pouvant aller jusqu'à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende.

Pour prévenir ce phénomène qui mêle incivilités et dangers pour la sécurité des personnes, ce stage est proposé pour tenter de sensibiliser des mineurs, suivis par le STEMO dans le cadre d'une mesure pénale suite à un délit routier (conduite sans permis, rodéos,...) sur les dangers de la route et les conséquences de leurs actes au niveau de leur santé, l'impact financier, des suites judiciaires, leur parcours scolaire, leur vie professionnelle ou leur vie familiale.

Ce stage est également l'occasion de rencontrer des professionnels de la santé, de la police, de la justice... au cours d'animations favorisant les échanges et d'ateliers ludiques et pédagogiques.

Un certain nombre de sujets seront ainsi abordés grâce aux partenaires (le lycée Lavoisier, les pompiers, la police municipale, le Parquet, l'association Nautilia, LiA, l'association les électrons libres...), comme par exemple : la prévention routière avec la Police Municipale, la visite du lycée Lavoisier, la formation et des tests du code de la route, des entretiens avec le Parquet – Tribunal de Grande Instance, les addictions avec Nautilia, l'atelier désincarcération, des rencontres avec le SDIS et LiA...

Au terme de ces 3 jours un bilan sera établi avec les stagiaires pour constater un changement de comportement. Cette première initiative organisée au Havre pourrait être renouvelée en fonction de sa réussite.