

Le 15 juillet 2021,

Observations du Syndicat de la magistrature devant la mission d'évaluation de l'impact de la loi du 3 août 2018 *renforçant la lutte contre les rodéos motorisés*

Le respect de la tranquillité publique et la lutte contre les nuisances de toutes sortes, qui suscitent une exaspération réelle d'une partie non négligeable de la population, font l'objet d'une politique de sécurité du Gouvernement régulièrement affichée comme prioritaire.

L'existence même de la présente mission d'évaluation atteste d'ailleurs de cet intérêt, voire d'une certaine focalisation, les responsables politiques n'hésitant pas à qualifier la pratique des rodéos dits urbains de « fléau » - comme si cette délinquance pétaradait au rythme chaotique de ces engins -, étant observé que l'excès rhétorique permet très souvent de justifier l'action excessive.

Le Syndicat de la magistrature considère toujours, comme en 2018 lors des débats parlementaires, que répondre par l'arme du droit pénal à des comportements déviants, qui en l'occurrence peuvent s'analyser s'agissant des rodéos motorisés comme un fait social, est une option inadaptée et un choix peu ambitieux. Vouloir éradiquer un phénomène par la sanction - tout en s'indignant - sans se préoccuper sérieusement des causes de tels comportements relève d'une stratégie politique court-termiste et parfois contre-productive, surtout lorsque des enjeux socio-économiques entrent en ligne de compte comme ici.

Il va sans dire - malheureusement - que vos travaux ne vont pas conduire à remettre en cause cette législation spécifique mais qu'au contraire la question de son renforcement va se poser vu le contexte sécuritaire dominant.

Pourtant, la palette juridique, qui s'est en effet stratifiée et a été largement renforcée ces dernières années, ne nécessite aucune consolidation (I), d'autant qu'à la lecture des chiffres disponibles la répression a battu son plein en la matière depuis l'adoption de la loi du 3 août 2018 (II). En vrai, pour ceux qui considèrent encore qu'il faudrait durcir la législation pour contrer ce type de délinquance, il serait décidément temps de penser et financer des politiques de la ville d'ampleur (III) afin de conjurer les phénomènes de ghettoïsation et de relégation sociale de certains territoires, où le désœuvrement peut rendre possible ce genre de comportements, considérés comme des actes

de délinquance ou des incivilités insupportables alors qu'ils symbolisent des formes d'abandon de l'État.

I- Un arsenal juridique pléthorique

En matière de lutte contre les rodéos motorisés, le ministère de l'Intérieur le reconnaît lui-même et n'hésite pas à l'afficher : « *les forces de sûreté intérieure (FSI) disposent donc d'un arsenal juridique adapté et suffisamment dissuasif pour que la tranquillité et l'État de droit puissent être assurés* »¹.

1- Une loi dédiée qui a fait consensus au Parlement

Il est assez rare qu'un sujet fasse quasi l'unanimité lors de débats parlementaires, ce qui du reste n'a pas manqué de nous étourdir à l'époque au Syndicat de la magistrature tant le choix de la voie répressive ne suscite plus vraiment de questionnements, ni d'atermoiements, et la réflexion sur des modes alternatifs de gestion des troubles à l'ordre public est réduite à une pensée permissive et soi-disant inefficace.

Une incrimination pénale spécifique : la loi n° 2018-701 du 3 août 2018 *renforçant la lutte contre les rodéos motorisés* ainsi adoptée prévoit, dans le code de la route, une définition d'un délit spécifique car jusque-là les rodéos ne faisaient pas l'objet d'une incrimination pénale autonome. Cette loi a inséré dans le code de la route les articles L. 236-1 à L. 236-3 permettant de poursuivre non seulement les usagers de la route qui s'adonnent à des rodéos motorisés, mais également ceux qui en font la promotion et/ou qui organisent un rassemblement destiné à permettre la commission de ces infractions.

Ainsi, 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 15 000 euros d'amende.

Par ailleurs, le fait d'inciter directement autrui à commettre ce type d'infraction et le fait d'inciter, de promouvoir, d'organiser un rassemblement destiné à permettre la commission de ces rodéos, sont punis de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. Des peines allant jusqu'à cinq ans d'emprisonnement peuvent être prononcées si l'infraction est commise par un conducteur sous l'empire de l'alcool, de produits stupéfiants ou n'est pas titulaire du permis de conduire.

Ces nouvelles pénalités visent tout véhicule terrestre à moteur et s'appliquent ainsi aux rodéos impliquant les grosses cylindrées, les quads, les pocket bikes, les deux roues motorisés, qu'ils soient

¹ Réponse du ministère de l'Intérieur du 9 avril 2019 à la question écrite n° 15977 de M. Jean-Louis Thiériot, député.

ou non soumis à réception. Par ailleurs, 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...). Il convient de constater que ces précisions présentent l'avantage de simplifier la constatation du délit.

En revanche, le travail de caractérisation de l'infraction n'est pas toujours aisé concernant la condition de violation intentionnelle d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du code de la route, comme c'est d'ailleurs déjà le cas pour le délit de risque causé à autrui de l'article 223-1 du code pénal.

Une peine complémentaire de confiscation facilitée : la confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction, en tant que peine complémentaire, est obligatoire si la personne en est le propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, si elle en a la libre disposition².

L'existence de cette peine complémentaire obligatoire 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 du code de la route. Le procureur de la République peut par la suite décider de prolonger l'immobilisation afin de permettre la confiscation effective du véhicule.

Il convient toutefois de noter que les peines complémentaires prévues à l'article L. 236-3 du code de la route (créé par la loi du 3 août 2018) s'inspirent directement de celles prévues à l'article L. 233-1 du code de la route qui sanctionne le fait pour tout conducteur d'omettre d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un fonctionnaire ou agent chargé de constater les infractions. La seule nouveauté apportée par la loi du 3 août 2018 est le 6° de l'article 236-3 qui prévoit l'interdiction de conduire certains véhicules terrestres pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé.

En juridiction, la confiscation peut s'avérer être un véritable enjeu pour les personnes poursuivies. Or, les dispositions du code de la route relatives à l'immobilisation et à la mise en fourrière (articles L. 325-1 à L. 325-1-2), assez techniques, ne sont pas toujours dûment mises en œuvre par les agents interpellateurs, ce qui peut conduire à des difficultés d'application lors de la phase de jugement.

2- Des outils pénaux et partenariaux à tous les étages

En sus de cette qualification pénale autonome, et des incriminations classiques tels que le refus d'obtempérer, la mise en danger de la vie d'autrui ou les dégradations volontaires, les autorités disposent de pouvoirs réglementaires très larges et d'un maillage partenarial dense.

Des pouvoirs de police locaux : plusieurs infractions pénales répriment le fait de porter atteinte à la tranquillité publique. C'est notamment le cas de l'article R. 623-2 du code pénal qui réprime les

² La confiscation est régie notamment par l'article 131-21 du code pénal aux termes duquel « *La confiscation porte sur tous les biens meubles ou immeubles, quelle qu'en soit la nature, divis ou indivis, ayant servi à commettre l'infraction ou qui étaient destinés à la commettre, et dont le condamné est propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, dont il a la libre disposition* ».

bruits ou tapages injurieux ou nocturnes, et de l'article R. 1337-7 du code de la santé publique qui réprime le fait d'être à l'origine d'un bruit particulier de nature à porter atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme. Ces infractions sont punies de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe, soit 450 euros au plus. Les personnes coupables de tapages encourrent également la peine complémentaire de confiscation de la chose qui a servi à commettre l'infraction.

Par ailleurs, en application de l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales, il appartient au maire, au titre de son pouvoir de police administrative générale, de « *réprimer les atteintes à la tranquillité publique telles que les rixes et disputes accompagnées d'ameutement dans les rues, le tumulte excité dans les lieux d'assemblée publique, les attroupements, les bruits, les troubles de voisinage, les rassemblements nocturnes qui troublent le repos des habitants et tous actes de nature à compromettre la tranquillité publique* ». Plus spécifiquement, en matière de police de la circulation, l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales prévoit que les maires peuvent, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre la tranquillité publique. Dans ces secteurs, les maires peuvent, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles, les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

S'agissant des nuisances sonores³, en dehors des opérations de contrôle de bord de route, les forces de l'ordre peuvent, dans le cadre du premier alinéa de l'article R. 318-3 du code de la route, réprimer sans appareil de mesure, les comportements entraînant des gênes pour les riverains. Elles peuvent aussi appliquer le second alinéa qui cible les modifications effectuées sur le dispositif d'échappement ou l'usage de dispositifs défectueux ou non homologués, des constats pouvant être effectués visuellement. L'article R. 318-3 sanctionne d'une amende pour les contraventions de 3ème classe toute émission de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains. L'immobilisation du véhicule peut également être prescrite. Par ailleurs, l'article R. 321-4, 3ème alinéa, dispose que le commerce des pots d'échappement non homologués est puni d'une contravention de quatrième classe.

Dernièrement, la loi relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique, adoptée par le Parlement le 27 décembre 2019, a renforcé les moyens à disposition du maire pour sanctionner diverses infractions simples qui nuisent à la tranquillité publique.

Une coordination locale mise en avant : le Gouvernement s'enorgueillit également de la réussite des partenariaux locaux en matière de lutte contre les rodéos motorisés.

³ Les limites des nuisances sonores des deux-roues motorisés imposées aux constructeurs sont fixées par le règlement 168/2013 du parlement et du conseil européen du 15 janvier 2013, pour les véhicules produits entre 1995 et 2013 par les directives européennes 95-1 CE ou 2002/24 CE et, pour les véhicules produits avant 1995, par la réglementation nationale. Les méthodes d'essai et les exigences les plus récentes sont fixées quant à elles par le règlement 134/2014 du Parlement et du conseil européen du 17 juin 1997. Ce règlement fixe également les conditions d'homologation des dispositifs d'échappement commercialisés en tant qu'équipement adaptable. L'arrêté du 18 juillet 1985 relatif au contrôle du niveau sonore des véhicules à moteur fixe la méthodologie qu'appliquent les forces de l'ordre.

Ainsi, côté police, sont mis en avant les groupes de partenariat opérationnel mis en place par les services territoriaux de la direction centrale de la sécurité publique au titre de la police de sécurité du quotidien (PSQ) qui permettent le partage d'informations sur les rodéos entre la police nationale et d'autres acteurs locaux (bailleurs, mairies...). Cet échange d'informations aboutit par exemple régulièrement à l'organisation d'opérations de contrôle dans des parties communes d'immeubles d'habitation. Les délégués à la cohésion police-population employés dans le cadre de la PSQ mènent également des actions de sensibilisation sur les dangers des rodéos.

Pour ce qui concerne la gendarmerie, les escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR) sont impliqués dans la lutte contre les rodéos. Les unités qui leur sont rattachées se trouvent à l'origine de diverses actions comme :

- des actions de prévention et de sensibilisation à l'égard de tout public, mais également à l'attention de publics plus ciblés comme les scolaires, les élus, voire les magistrats ;
- une médiatisation des interpellations, que ce soit par le biais des réseaux sociaux ou via les médias traditionnels ;
- l'élaboration de fiches réflexes par les militaires de l'EDSR au profit des officiers de police judiciaire territorialement compétents ;
- des opérations de sécurisation en coordination avec les polices municipales et les bailleurs (visites de caves et de halls) ;
- la reconnaissance et la surveillance des aires propices aux rodéos, avec des moyens banalisés et une veille des réseaux sociaux, ces dispositifs étant complétés par une implication des gérants de stations-services et des auto-écoles.

Des actions préventives sont en outre initiées localement entre certaines mairies et bailleurs sociaux pour favoriser le signalement de cycles suspects sur des terrains publics ou dans des parties communes d'immeubles, afin de permettre leur enlèvement ou leur destruction administrative. D'autres ressorts ont mis en place dans le cadre des CLSPD ou des CISPd des actions visant à proposer des améliorations d'aménagements des voies et espaces publics destinés à mettre un terme à ces agissements. Des dispositifs provisoires spécifiques ont également été organisés : tel a été le cas, par exemple, à Nantes avec la création en avril 2019 d'une cellule de lutte contre les rodéos urbains et *runs* - décrite ci-après - ou au Havre avec la mise en place de mai à septembre 2019 d'une cellule de lutte contre les rodéos⁴.

Ce bref état des lieux des leviers juridiques et partenariaux suffit à démontrer l'inutilité d'un renforcement de la législation en matière de rodéos motorisés, sauf à vouloir - une fois de plus - s'inscrire dans une surenchère pénale stérile et d'affichage.

II- Une répression détonante

Il s'avère que l'arsenal pénal en vigueur depuis 2018 a été investi par les forces de l'ordre et l'autorité judiciaire, même s'il est quelque peu malaisé d'analyser les statistiques en la matière dans la mesure où les chiffres disponibles ne différencient pas toujours (quasiment pas avant l'entrée en vigueur de la loi de 2018) les faits spécifiques de rodéos motorisés, lesquels peuvent être englobés

⁴ Réponse du Gouvernement du 5 novembre 2019 à la question écrite n° 23586 de M. Thierry Michels, député.

dans d'autres délits au code de la route comme le refus d'obtempérer ou la mise en danger de la vie d'autrui.

1- Des chiffres qui font beaucoup de bruit

En 2017, 8 700 rodéos motorisés ont été constatés par la police nationale, et 6 600 par la gendarmerie nationale⁵, celle-ci ayant connu une hausse de ses interventions de 19,3 % par rapport à l'année précédente⁶.

Pour les seuls services de la Direction Centrale de la Sécurité Publique (DCSP), ont été observés au cours des 5 derniers mois de 2018 : 455 faits liés à un rodéo constatés, 233 individus mis en cause pour des faits de rodéo, 189 personnes placées en garde à vue ; puis au cours des 7 premiers mois de 2019 : 965 faits liés à un rodéo constatés, 386 individus mis en cause pour des faits de rodéo, 268 personnes placées en garde à vue⁷.

Depuis l'adoption de la loi, plus de 45 000 interventions ont été réalisées et plus de 4 600 infractions ont été relevées sur son fondement⁸. En 2020, les forces de l'ordre ont constaté 2 880 faits, soit +24,73% d'infractions relevées. Les agents de la sécurité publique, du 17 mars 2020 au 20 janvier 2021, ont procédé à la saisie de 1331 véhicules.

Les condamnations liées à la conduite d'un véhicule compromettant la sécurité des usagers ou la tranquillité publique sont également en constante augmentation depuis leur création par la loi de 2018. En 2020, 609 condamnations ont ainsi été prononcées pour des faits de rodéos motorisés poursuivis sur le fondement de l'article L. 236-1 I du code de la route, contre 441 en 2019 et 43 en 2018. S'agissant des faits de rodéos motorisés commis en réunion, prévus par l'article L. 236-1 II du code de la route, le nombre de condamnations connaît également une augmentation. En effet, 276 condamnations ont été prononcées pour ces faits en 2020, contre 167 en 2019 et 30 en 2018. De manière plus globale, l'ensemble des faits de rodéos motorisés prévus par l'article L. 236-1 du code de la route (qu'ils soient ou non aggravés par la circonstance de réunion ou par une ou plusieurs autres circonstances), ont donné lieu en 2020 à 991 condamnations contre 697 en 2019 et 92 en 2018⁹.

Enfin, en 2019, les contrôles portant sur l'éclairage, l'équipement et l'état des véhicules à moteur ont conduit les forces de l'ordre à constater 174 084 infractions, dont 5 417 concernant spécifiquement

⁵ Gérard Collomb le 4 juillet 2018 lors des questions au Gouvernement à l'Assemblée nationale.

⁶ Rapport fait au nom de la commission des lois de l'Assemblée nationale par Natalia Pouzyreff le 30 mai 2018 sur la proposition de loi *renforçant la lutte contre les rodéos motorisés*.

⁷ Réponse du Gouvernement du 5 novembre 2019 à la question écrite n° 23586 de M. Thierry Michels, député.

⁸ Réponse du Gouvernement du 15 septembre 2020 « Premiers bilans de la loi renforçant la lutte contre les rodéos motorisés » à la question écrite de M. Rémy Rebeyrotte, député.

⁹ Réponse du ministère de la Justice à la question écrite n° 19872 de Hugues Saury, publiée dans le JO Sénat du 25/03/2021.

l'usage abusif de l'avertisseur sonore et 2 822 concernant plus généralement l'émission de bruits gênants¹⁰.

Ces chiffres sont éloquentes et témoignent d'un très fort investissement des autorités judiciaires dans ce contentieux, ce qui tend à contredire le discours de certains élus qui fustigent le soi-disant laxisme des juges.

2- Une implication judiciaire vrombissante

Sur le plan répressif, les forces de l'ordre peuvent s'appuyer sur tous les moyens utiles pour mener des enquêtes pouvant conduire à l'identification et à la condamnation des auteurs (constatations de terrain, recours à la vidéo-surveillance, analyse de traces papillaires, exploitation des réseaux sociaux...).

Il est important pour les faits les plus graves et/ou répétés, qui nécessitent une réponse pénale plus ferme notamment parce qu'ils engendrent des atteintes aux personnes - et pas seulement des nuisances -, de ne pas forcément privilégier des interpellations en flagrance, lesquelles s'avèrent fréquemment complexes compte tenu des dangers que peut représenter le comportement des conducteurs tant pour eux-mêmes que pour autrui.

Le Syndicat de la magistrature est ainsi opposé à toute course-poursuite pour ce type de délit - excepté en cas d'atteinte grave aux personnes -, ce moyen d'interpellation apparaissant totalement disproportionné tant du point de vue des enjeux judiciaires que de celui des risques encourus en terme de sécurité. Le nombre important de morts ou de blessés graves engendrés par de telles courses-poursuites suffit à justifier l'interdiction d'une telle méthode policière.

Plus généralement, ce type de délinquance ne justifie pas non plus d'opérer systématiquement sous le régime de la flagrance, d'autant que les investigations nécessaires à l'identification du mis en cause et du propriétaire du véhicule utilisé ne sont pas toujours évidentes - surtout si la circonstance aggravante de la réunion est visée -, de même que la caractérisation de la condition de violation intentionnelle d'obligations particulières de sécurité ou de prudence.

Par ailleurs, preuve encore de la priorisation de ce contentieux, la circulaire de politique pénale générale du 1^{er} octobre 2020 a rappelé l'attention particulière que doivent porter les procureurs généraux et procureurs de la République à ces agissements et les a invités à développer les moyens nécessaires à une politique pénale de saisie et confiscation systématiques des engins utilisés pour la commission des faits. A cette fin, la conclusion de conventions avec des acteurs locaux permettant d'assurer le gardiennage à titre gracieux desdits véhicules est encouragée. Afin d'accompagner au

¹⁰ La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a complété l'article L. 130-9 du code de la route par un alinéa ainsi rédigé : « *Un décret en Conseil d'Etat fixe la procédure pour l'expérimentation de la constatation des niveaux d'émissions sonores des véhicules par des appareils de contrôle automatique fixes et mobiles. Cette expérimentation est de deux ans* ». Cette expérimentation doit permettre de définir les fonctions et de finaliser le développement d'appareils de contrôle automatisé du niveau sonore des véhicules, qui soulageront les forces de l'ordre de nombreux contrôles, des contrôles inopinés pouvant toujours être réalisées, selon les disponibilités des forces de l'ordre. Le travail avec les industriels sur les solutions techniques est en cours avec la réalisation de tests sur piste.

niveau national la conclusion de tels accords, le ministère de la Justice a pris attache avec les principales associations de maires, afin d'encourager la conclusion de ce type de convention et assure le suivi d'un groupe de travail destiné à expérimenter le gardiennage, à titre gracieux, des engins saisis à la suite de rodéos urbains, par les collectivités territoriales disposant d'une fourrière publique.

Finalement, le Syndicat de la magistrature ne peut que souligner l'investissement pénal massif et privilégié - pour ne pas dire disproportionné en comparaison avec d'autres contentieux engendrant des préjudices bien plus graves - des forces de l'ordre et de l'autorité judiciaire pour répondre aux inquiétudes liées à cette délinquance. La question est donc désormais de savoir si l'investissement des autorités publiques ne devrait pas - et n'aurait pas dû - se situer ailleurs, autrement dit en élaborant des politiques publiques de prise en charge régulatrice de ces passages à l'acte qui donnent à voir autre chose que le fait délinquant.

III- Le rodéo motorisé, un fait social à ne pas mettre en sourdine

Il n'est pas anecdotique de constater que selon les chiffres du ministère de l'Intérieur, durant le confinement lié à l'épidémie de covid-19, la pratique du rodéo motorisé s'est accrue dans les quartiers dits sensibles, de même que les incidents qui en découlent parfois, comme des faits de violences avec les forces de l'ordre. Les interventions pour des faits de rodéos urbains ont ainsi augmenté de 15 % pendant le confinement. Ont également été constatés une hausse de faits de rodéos en groupes ainsi que, dans des zones plus rurales, une « délocalisation » des rodéos des quartiers d'habitation, sous la pression des forces de l'ordre ou de la population. Les engins sont alors transportés dans des fourgons pour se tenir jusqu'à plusieurs dizaines de kilomètres des sites habituels dans des chemins ou des champs à l'écart des agglomérations.

Ces constatations illustrent la porosité de ce phénomène avec l'environnement socio-économique et territorial et le contexte de vie de ceux qui y sont impliqués. Or, la réponse sécuritaire, au point de devenir hégémonique, n'a pas d'effets magiques, preuve en est que les rodéos urbains n'ont pas été éradiqués, loin s'en faut.

Le Syndicat de la magistrature considère que mettre l'accent sur une conception de l'action publique sensible à des exigences de justice, voire de transformation sociale, et engager une réflexion sur les voies possibles de dépassement de la vocation prioritairement répressive de la police qui s'est affirmée au cours des dernières décennies, est fondamental. Il apparaît donc indispensable de s'interroger sur les origines sociologiques et institutionnelles de ces débordements routiers et de mener des actions ciblées et des politiques publiques d'envergure à destination et en collaboration avec les citoyens concernés, lesquels sont à bien des égards pas seulement oubliés mais relégués.

Une transgression adolescente : être « les rois ou les pirates du bitume », comme ils se nomment parfois eux-mêmes, témoigne de ce que l'idée d'expérimentation et de transgression, propres aux conduites adolescentes, est très présente dans les rodéos.

Comme le décrit la sociologue Anaïck Purenne, cette pratique s'avère être une activité très genrée, qui concerne majoritairement des garçons âgés de 16 à 25 ans et qui sont attirés par les sports mécaniques, la vitesse et le risque. *« C'est juste devenu une activité complètement banale qui, pour eux, ne prête pas à conséquences. Ils n'emploient d'ailleurs pas souvent le terme rodéo, c'est plutôt l'idée de « bonne balade entre potes » qui revient. Les jeunes mettent aussi en avant le « fun », l'envie de s'amuser, de « s'ambiancer ». Dès qu'il fait beau, les week-ends et pendant les vacances, ils « sortent les cross ». [...] Mais comme souvent dans les pratiques transgressives, le souci des autres disparaît derrière l'excitation. Le dialogue n'est pas toujours possible, mais parfois il y a une certaine forme de régulation sociale, qui aboutit à limiter l'amplitude horaire ou l'espace où se font les rodéos »*¹¹.

S'affranchir des règles, telles que celles du code de la route, fait somme toute partie de la construction de soi, ce dont sont d'ailleurs témoins les tribunaux pour enfants qui ont à connaître de faits de rodéos motorisés et qui n'ont pas les moyens de mener des accompagnements éducatifs souvent très utiles dans ce domaine. Or, appliquer une logique punitive à ce type de comportement apparaît complètement disproportionné, voire hors-sujet, d'autant que le discours de fermeté tenu depuis plus de vingt ans par les dirigeants politiques - tel qu'illustré plus haut - s'est accompagné d'une fragilisation relative de l'institution policière, désormais souvent incapable d'inspirer confiance et obligée de surenchérir dans la répression pour se faire respecter.

C'est pourquoi, l'idée de donner accès, et donc de financer des lieux aménagés, pour permettre à ces adeptes de la mécanique et de sensations fortes de pratiquer le motocross, est intéressante. Ce serait également une manière d'occuper ces mineurs ou ces jeunes majeurs, parfois traversés par une force d'inertie ou une certaine oisiveté, que seules des incitations extérieures et séduisantes pourraient contrer.

Le déploiement de ces aménagements et activités mécaniques permettrait par ailleurs d'organiser des formations et des stages de sensibilisation à la sécurité routière, mais pourrait également constituer des points de relais pour les épreuves du permis de conduire et du brevet de sécurité routière (BSR), lequel devrait d'ailleurs être obligatoire pour la conduite de tout type de véhicule terrestre à moteur.

Un symptôme du malaise entre police et population : faire du rodéo c'est aussi afficher une volonté d'affirmer sa présence dans l'espace public, voire de se le réapproprier en réponse à certaines violences institutionnelles.

Comme l'analyse Anaïck Purenne, *« Pour certains, il peut s'agir de se montrer, d'exister, d'affirmer sa présence face aux discriminations qu'ils subissent quand ils veulent aller s'amuser comme tout le monde dans les centres-villes »*¹².

Un ensemble d'études, de recherches et de rapports (le CNRS, différentes universités, l'Institut national d'études démographiques (INED) avec l'enquête « Trajectoires et Origines » (TeO), les

¹¹ Entretien avec Anaïck Purenne recueilli par Nathalie Birchem, « Les rodéos urbains, une façon de tuer l'ennui », *La Croix*, 12 juillet 2020.

¹² Henri Seckel, « Les rodéos urbains, un défi pour les autorités », *Le Monde*, 10 août 2020.

organes de protection des droits fondamentaux comme le Défenseur des droits en 2017 ou avant lui, dès 2011, l'Agence européenne pour les droits fondamentaux) a objectivé les pratiques discriminatoires dont fait l'objet une partie de la population de la part de la police. Cette situation favorise les tensions et, ce faisant, des comportements délinquants d'un côté et des pratiques policières déviantes de l'autre, auxquels le phénomène des rodéos urbains n'échappe pas.

Sans revenir en détails sur cette question de la défiance croissante entre la police et les populations défavorisées, il est utile de constater que les procédures judiciaires relatives à des faits de rodéos motorisés sont souvent l'illustration de cette tension entre la police et les individus poursuivis et qu'il n'est pas rare que des infractions d'outrage sur personnes dépositaires de l'autorité publique ou de rébellion soient connexes aux faits de rodéo. Il est également possible de constater, à la lecture de ces procédures, que des « antécédents » entre mis en cause et agents interpellateurs polluent la constatation des faits.

Alors que les « quartiers difficiles » sont demandeurs de police, il s'avère que la forme actuelle de réponse policière offerte n'est pas conforme à ce qu'ils attendent en termes d'égalité¹³.

Selon le Syndicat de la magistrature, faire fi de ces problématiques, qui font système et qui ont des conséquences directes sur les procédures judiciaires, demeure une erreur - y compris stratégique - en termes de politiques pénales.

Pourquoi pas une police de « proximité » ? La police « de proximité » - terme inventé par Charles Pasqua en 1995 - inspirée de modèles anglo-américains de police connus sous le nom de *community policing*, a été mise en œuvre par le gouvernement Jospin en 1998. Elle consistait à installer des policiers en uniforme dans les quartiers urbains, au contact permanent de la population, dans le triple but de prévenir la délinquance, répondre aux demandes locales de sécurité et instaurer une relation de confiance entre agents et citoyens. Dénoncée cinq ans plus tard par Nicolas Sarkozy, pour qui les policiers sont chargés avant tout de la poursuite des criminels et « ne sont pas des travailleurs sociaux », elle a été abandonnée en 2003.

Pour ceux que le sujet irrite, il serait peut-être rassurant de leur rétorquer que cela ne serait pas un aveu d'échec que de renouveler cette police de proximité. La présence d'une police visible, au sens où elle serait transparente et offerte au regard du public et travaillerait dans une grande proximité avec les habitants, à l'image de la *Metropolitan Police* britannique du XIX^{ème} siècle, s'avèrerait aujourd'hui nécessaire et répondrait à nombre de besoins territoriaux. Dans le cas des rodéos urbains, mieux connaître et pouvoir interagir avec les personnes, les familles ou les groupes qui s'adonnent à ce type d'activités délinquantes, au-delà du dialogue purement répressif, serait dans bien des cas salvateurs.

Comme l'a analysé le sociologue Erving Goffmann, cette police « ostensible » et de contact apparaît bien comme une police de l'interaction. « *Plus que de la loi ou de l'éducation des consciences, celui-ci [l'ordre social] procéderait de l'inter-connaissance et de la co-existence des regards* ». Inoculer des agents dans des quartiers permettrait d'investir ces espaces qui relèvent de «

¹³ Audition de Fabien Jobard et de Sebastian Roché devant la Mission d'information sur l'émergence et l'évolution des différentes formes de racisme et les réponses à y apporter, présidée par Robin Reda, du 9 juillet 2020.

l'infra-judiciaire » et de mettre en œuvre une co-régulation de la rue. Les « micro-échanges », voire les confrontations, au quotidien et au plus proche des lieux de tensions, devraient faire partie de la mission policière, l'appropriation de l'espace urbain passant justement par ces petits arrangements, ces régulations informelles. Les agents doivent s'adapter aux exigences hiérarchiques mais également aux situations sur le terrain. Il s'agit moins d'une disciplinarisation de l'espace social qu'une mise en place heurtée et complexe d'un ordre partagé et négocié. *« Si la police se fonde sur la possession de la force, elle ne peut exercer ses fonctions sans un consentement minimal de la population, qui n'apparaît jamais acquis mais sans cesse construit »*¹⁴.

La position de la Commission nationale consultative des droits de l'homme est très claire sur ce sujet : *« il est urgent de rétablir une authentique police de proximité dont la priorité soit la reconstruction d'une relation privilégiée et bienveillante avec la population, se substituant à la réponse principalement réactive et punitive actuelle. Une présence policière accrue, assurée par un maillage territorial resserré et des agents ancrés dans leurs territoires, disponibles et à l'écoute des citoyens, faciliterait les échanges avec toutes les catégories de la population. Des partenariats doivent être systématiquement mis en place avec les maires, les bailleurs sociaux, les associations de résidents et de quartier, et se traduire par l'organisation de rencontres fréquentes entre les habitants et les policiers affectés à leur territoire. La revalorisation des missions sociales de la police est essentielle. [...] La CNCDH est convaincue de la nécessité d'encourager ce type d'initiatives pour favoriser le dialogue et restaurer la confiance, tout en répondant au sentiment d'insécurité des habitants. Les spécialistes soulignent combien la qualité du lien social est importante pour maintenir la qualité du renseignement. En outre, l'instauration d'un climat de confiance entre les agents de police et les jeunes d'un quartier sensible s'avérera plus efficace sur le long terme qu'une approche exclusivement répressive pour prévenir les incivilités et la petite délinquance »*¹⁵.

Le Syndicat de la magistrature est convaincu, sur la base d'une vision à moyen et long termes, qu'un métier policier construit autour d'une co-gestion de la sécurité pourrait en l'occurrence répondre au phénomène des rodéos motorisés mais aussi à d'autres contentieux qui relèvent de la « petite délinquance ». L'autorité ne se décrète pas, elle s'articule.

La police de résolution des problèmes (PRP) : d'aucuns - notamment dans plusieurs pays anglo-saxons - ont compris que la répression pénale constitue une forme de réponse parmi d'autres aux phénomènes générateurs d'insécurité, qui n'est pas nécessairement la plus adaptée ni la plus efficace.

¹⁴ Quentin Deluermoz, La « police de proximité, un projet neuf ? Retour sur l'expérience parisienne au XIX^{ème} siècle », *La Vie des idées*, 25 février 2011.

¹⁵ Avis sur les rapports entre police et population de la Commission nationale consultative des droits de l'homme 2021.

Ainsi, comme le décrivent Thierry Delpeuch et Jacqueline E. Ross¹⁶ après avoir étudié les instruments policiers d'intelligence¹⁷, la police de résolution de problème considère qu'il vaut mieux supprimer un problème une bonne fois pour toutes en s'attaquant proactivement à ses causes sous-jacentes qu'en traiter réactivement les symptômes au coup par coup.

C'est ainsi que les créateurs et promoteurs de la PRP s'efforcent de diffuser une philosophie bien particulière des rapports police-population, qualifiable de « territorialisée-préventive ». Cette conception vise une meilleure inscription territoriale de l'action policière et un rapprochement des forces de police avec leurs publics et partenaires institutionnels. Elle donne la priorité à l'amélioration de la qualité de vie de la population plutôt qu'à la lutte contre la criminalité. La police est invitée à placer l'accent sur les problèmes quotidiens qui préoccupent les administrés et suscitent chez eux un sentiment d'insécurité, même si les phénomènes en question sont sans lien avec la commission de délits. L'analyse stratégique joue, à cet égard, un rôle important, puisqu'elle permet de hiérarchiser les problèmes selon divers critères tels que les dommages économiques qu'ils génèrent, les dégâts et conflits sociaux qu'ils causent, le sentiment d'insécurité qu'ils provoquent, ou encore la perte de confiance dans les institutions publiques qu'ils engendrent.

Sur la base de cette doctrine, très utilitariste finalement mais qui englobe une expertise de l'environnement sécuritaire local, une enquête de terrain a été réalisée par ses tenants sur les dispositifs mis en place à Nantes sur les rodéos urbains, constituant un parfait exemple d'action publique couplant police de résolution de problème, analyse stratégique et approche territorialisée-préventive.

Ce dispositif se décline ainsi comme suit : *« cette politique s'inscrit dans le double cadre d'un projet urbain de transformation d'un quartier classé en zone de sécurité prioritaire (ZSP), lancé en 2014, et d'un contrat local de sécurité (CLS) signé en 2009. Elle vise à réduire les atteintes à la tranquillité publique dans les « micro-territoires » où se concentrent les désordres. Elle cible, en particulier, les occupations conflictuelles de l'espace public telles que les rodéos. Préalablement à cette initiative, a été réalisé un diagnostic approfondi de la situation du quartier. Celui-ci a été conduit par des « ateliers citoyens » qui rassemblaient des consultants en urbanisme, des élus, des associations et des habitants. Pour alimenter leur réflexion stratégique, ces comités ont organisé des réunions publiques d'information, des « diagnostics en marchant » et des ateliers thématiques, dont plusieurs ont été consacrés au problème des rodéos.*

Côté police a été mise en place une unité de coordination et de partenariat (UCP). Le principal objectif de cette cellule est de drainer vers les services de voie publique les informations détenues par les partenaires (mairie, bailleurs, transporteurs en commun), puis de les croiser avec les renseignements collectés en interne, et ce afin d'avoir une connaissance aussi précise et actualisée

¹⁶ Thierry Delpeuch, Jacqueline E. Ross, « Les instruments policiers d'intelligence influent-ils sur les relations police-population ? », *Droit et Société* 2017/3, n°97.

¹⁷ Les instruments policiers d'intelligence sont « des systèmes à la fois organisationnels, professionnels et techniques, qui ont pour fonction d'étayer, de guider et d'alimenter le travail de réflexion qu'effectuent les responsables policiers lorsqu'ils prennent des décisions. Ces outils fournissent à leurs utilisateurs des ressources cognitives et normatives qui les aident à appréhender intellectuellement leur environnement de travail, à comprendre les situations auxquelles ils font face et à trouver des prises sur elles pour intervenir avec une certaine efficacité. Les techniques d'enquête, les systèmes d'information et de communication internes, les méthodes d'analyse criminelle, certaines réunions de service ou comités partenariaux constituent quelques exemples d'outils d'intelligence parmi beaucoup d'autres ».

que possible des troubles à la tranquillité publique dans le quartier. Les données rassemblées sont analysées dans le but d'identifier les causes des troubles repérés (trafic de rue, désœuvrement d'un groupe de jeunes, conflit de voisinage...) et d'en évaluer la gravité. L'UCP détermine les « points chauds » – qualifiés de « micro-territoires » – qui requièrent une attention prioritaire. Le thème des rodéos urbains constitue l'un des principaux centres d'intérêt de cette cellule, qui élabore des « messages d'ambiance » et une cartographie opérationnelle à leur propos.

Quand l'UCP estime que l'action policière n'est pas une manière adaptée de répondre au phénomène perturbateur, ou qu'elle risque d'accroître les tensions, son chef sollicite les partenaires ayant la capacité de mettre en œuvre une solution plus appropriée : équipes de médiation sociale de quartier, éducateurs de rue, services d'animation-jeunesse de la mairie, services sociaux, organismes pouvant prendre des mesures de prévention situationnelle, associations de soutien à la parentalité et d'aide aux enfants en difficulté scolaire, procédure d'expulsion locative, etc.

L'action partenariale de résolution de problème est coordonnée par une cellule de veille intitulée groupes d'action territoriale tranquillité publique (GATTP). Cette instance de concertation proche du terrain est organisée de manière à favoriser la prise de décisions opérationnelles : réunions fréquentes, définition commune des micro-territoires prioritaires, réalisation d'un diagnostic partagé des troubles, tenue d'un tableau de bord, définition de plans d'action ».

A travers cet exemple de la PRP, il est aisé de constater que la logique pénale s'inscrit dans le réel, dont la compréhension est plurielle, et qu'elle ne peut susciter l'adhésion que si cette compréhension est acquise par tous.