



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

contraventions

Question écrite n° 39548

Texte de la question

M. Robert Lamy attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les conséquences pratiques de la mise en oeuvre de la « tolérance zéro », particulièrement pour les professionnels de la route. En effet, le Gouvernement, sous l'impulsion du Président de la République, s'est lancé dans une politique durable de lutte contre l'insécurité routière. Depuis le 26 octobre 2003, les contrôles sont exercés, en plus des radars traditionnels, par des radars numériques, fixes ou mobiles, « nouvelle génération » très performants. Ce dispositif a permis une baisse significative de la vitesse dans des endroits à risque. Toutefois, il constate que la tolérance ou marge technique par rapport à la limite supérieure de vitesse à ne pas dépasser a été fortement réduite, passant de 10 à 2 %. À cet égard, il tient à lui signaler que de nombreux conducteurs ont été particulièrement décontenancés de recevoir une contravention de 90 euros et d'apprendre le retrait de 1 point sur leur permis de conduire pour un excès de vitesse inférieur à 10 %, voire 5 %, de la vitesse autorisée. Il lui rappelle que la plupart des voitures n'ont pas de régulateur ou de limiteur de vitesse, et les conducteurs peuvent commettre sans le savoir un « léger » excès de vitesse, à moins de garder les yeux fixés sur le compteur. Cette quasi-absence de marge est un véritable problème pour l'ensemble des professionnels de la route. En effet, ils seront nombreux à ne plus pouvoir conduire en raison du retrait de 12 fois 1 point. Dès lors, vu que le seuil de tolérance appliqué jusqu'ici lors des contrôles radar a pratiquement disparu, ne faudrait-il pas revenir à une tolérance de 10 % ? Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser ses intentions afin de rassurer les professionnels de la route.

Texte de la réponse

La tolérance zéro en matière de non-respect de la vitesse maximale autorisée, qui reste l'une des principales causes d'accidents en France, concerne tous les usagers de la route, y compris, bien sûr, les professionnels. Elle est aujourd'hui possible grâce à la mise en place du contrôle-sanction automatisé, dont les objectifs sont les suivants : accroître et améliorer le contrôle des infractions les plus dangereuses et les plus fréquentes au code de la route (non-respect des vitesses, mais aussi des feux rouges ou des distances de sécurité), libérer les forces de l'ordre de tâches administratives fastidieuses, afin de leur permettre d'être plus présentes sur les routes pour contrôler d'autres infractions nécessitant une interception du véhicule, comme celles relatives à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants, rendre la règle incontournable pour tous les usagers, en supprimant toute possibilité d'indulgence, simplifier les procédures pour rendre la sanction plus rapide et donc plus pédagogique pour le conducteur, imposer une conduite apaisée sur la route. Le fonctionnement de ce système permet à l'État d'être beaucoup plus efficace dans une répression routière plus systématique et plus égalitaire. Le positionnement des radars automatiques, qu'ils soient fixes ou mobiles, doit être systématiquement signalé en amont aux automobilistes par un panneau routier, contrairement aux radars traditionnels. Ceux-ci continuent d'être utilisés, mais les résultats ne peuvent être aussi performants car ils induisent un traitement administratif lourd, contraignant les forces de l'ordre à être sélectives. De ce fait, tout contrôle automatique faisant apparaître un dépassement de la vitesse maximale autorisée, compte tenu des marges techniques de l'appareil, donne lieu à la poursuite de l'infraction. Ces marges sont dans tous les cas,

pour les cinémomètres à poste fixe, de 5 km/h en plus ou en moins lorsque la vitesse limite est inférieure à 100 km/h et de 5 centièmes de la vitesse lorsque la vitesse limite est égale ou supérieure à 100 km/h. Pour les cinémomètres installés dans un véhicule en mouvement (radars mobiles), elles sont de 10 km/h, lorsque la vitesse limite est inférieure à 100 km/h et de 10 centièmes de la vitesse, lorsque la vitesse est égale ou supérieure à 100 km/h. Les professionnels de la route, confrontés quotidiennement aux dangers qu'elle représente, se doivent d'être exemplaires en matière de respect des règles du code de la route. Par ailleurs, le gain de temps apporté par le non-respect des limitations de vitesse est extrêmement limité au regard des dangers engendrés par un tel comportement, y compris à l'égard des autres usagers de la route. Par exemple, sur autoroute, rouler à une vitesse de 150 km/h au lieu des 130 imposés ne permet de gagner que moins de 6 minutes sur un trajet de 100 km. D'autre part, les retraits successifs de points du permis de conduire, fragilisant celui-ci, doivent les inciter à modifier leur comportement. En tout état de cause, il leur est possible de participer, pour reconstituer en partie leur capital (quatre points au maximum tous les deux ans), à un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Enfin, à la demande des pouvoirs publics, les constructeurs français devraient progressivement équiper, en série ou en option, leurs modèles de limiteurs de vitesse adaptables par le conducteur. Les résultats des efforts de tous sont encourageants mais restent encore précaires. Des progrès sensibles vers une meilleure sécurité routière ne pourront intervenir que si chacun, à son niveau, respecte la règle, sans assouplissement possible.

Données clés

Auteur : [M. Robert Lamy](#)

Circonscription : Rhône (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39548

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 18 mai 2004, page 3579

Réponse publiée le : 21 septembre 2004, page 7335