



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

contraventions

Question écrite n° 92799

Texte de la question

M. Franck Marlin appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les mesures prises en matière de sécurité routière qui demeurent incomprises pour de nombreux usagers de la route. En effet, il est souvent reproché le positionnement des radars automatiques qui, placés hors zones dites accidentogènes, ne sont pas considérés comme des outils de prévention mais comme un système de perception d'amendes. Ce n'est qu'en les installant dans des secteurs dangereux que cette mesure peut être comprise et acceptée, notamment au regard de la configuration et de l'état même de certains axes pour lesquels les travaux s'avèrent nécessaires pour améliorer la sécurité. Si l'on peut se réjouir des effets bénéfiques de la politique menée en matière de sécurité routière, force est toutefois de constater que les 7,5 millions de points supprimés, les 3 millions d'infractions et les 52 000 permis annulés en 2005 semblent particulièrement importants et suscitent également de vives interrogations sur la graduation des sanctions. Ainsi, considérant qu'il ne faut pas confondre excès de vitesse et vitesse excessive et que si les fautes graves doivent être sévèrement réprimées un cumul de fautes vénielles ne mérite pas obligatoirement la même sévérité, ils sollicitent que les infractions au dépassement de vitesse, par exemple inférieur ou égal à 5 km/h, soient sanctionnées uniquement par une amende. Il lui demande donc sa position sur ces différents points.

Texte de la réponse

Lors du comité interministériel de la sécurité routière du 1er juillet 2005, il a été décidé de poursuivre les implantations de radars automatiques par le lancement d'une nouvelle tranche de 500 appareils au cours de l'année 2006. Le Gouvernement a ainsi montré sa volonté de poursuivre un programme dont les effets sur l'accidentalité ne sont aujourd'hui plus à démontrer. Les préfetures, responsables dans le choix des emplacements en fonction de l'accidentologie et en concertation avec les autorités locales, ont été saisies dès la rentrée de septembre 2005 afin de proposer de nouveaux sites. Pour ce qui concerne les appareils embarqués, les préfets et les procureurs de la République veillent à ce que leur utilisation s'inscrive dans une stratégie définie de lutte contre l'insécurité routière en ayant le souci de ne pas « piéger » les automobilistes. Si l'automatisation se traduit par une constatation systématique des infractions, elle garantit cependant l'égalité de tous devant la loi, ce qui n'était pas toujours le cas avec les contrôles conventionnels. La mise en oeuvre de cette politique a permis de réduire de façon significative le décalage entre les règles édictées par le code de la route et l'interprétation, plutôt libérale qui en était faite parfois par les conducteurs, qui les discutaient trop souvent et les transgressaient trop largement. Le choix avait été fait par le Gouvernement de n'accepter aucune marge de tolérance en ce qui concerne les contrôles routiers, si ce n'est la marge technique des appareils (de 5 km/h jusqu'à 100 km/h et de 5 % au-delà). Afin de répondre à la principale revendication de nos concitoyens devant la répression identique des petits et grands excès de vitesse, le Gouvernement, par mesure d'équité, a adopté le décret du 6 décembre 2004. Jusqu'à cette date, la même amende forfaitaire devait être acquittée par les usagers, qu'ils dépassent la vitesse autorisée de 1 km/h ou de 49 km/h. Il a donc été décidé d'adapter l'échelle des peines applicables dans ce domaine et d'introduire davantage de proportionnalité dans les sanctions en instituant une contravention de troisième classe pour les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h

commis en un lieu où la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h, donc principalement hors agglomération. Parallèlement, le décret susvisé sanctionne plus sévèrement les excès de vitesse de 50 km/h et plus. La réduction de points du permis de conduire est ainsi portée de 4 à 6 points, ce qui implique l'invalidation du permis durant la période probatoire. Cette progressivité des sanctions permet de faire partager par le plus grand nombre, le bien fondé des mesures engagées par le Gouvernement depuis trois ans. Elle répond à l'objectif de celui-ci qui est, non pas d'augmenter les recettes tirées du produit des amendes par l'État, mais bien de sauver des vies par un meilleur respect des règles. Cette politique semble être bien comprise et admise par la majorité des usagers. Le dernier sondage semestriel sur « les Français et la sécurité routière », réalisé sur 1001 personnes et publié en novembre 2005 par l'IFOP, montre en effet que 76 % d'entre eux pensent que les radars automatiques sont efficaces ; 65 % estiment que leur mise en place aura un effet durable sur les comportements des automobilistes ; 58 % jugent que l'automatisme du relevé des infractions est une bonne chose car trop de personnes qui avaient été verbalisées pour excès de vitesse arrivaient auparavant à échapper à la sanction. La nécessité d'une lutte accrue contre la délinquance routière a conduit le Gouvernement depuis plus de trois ans, sous l'impulsion du chef de l'État, à créer une rupture dans les habitudes comportementales de nos concitoyens, lesquels n'étaient que peu contrôlés jusqu'alors. Cette politique nous permet d'assister à un déclin régulier du nombre d'accidents, de tués et de blessés, sans précédent dans son ampleur depuis une trentaine d'années.

Données clés

Auteur : [M. Franck Marlin](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 92799

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 avril 2006, page 4378

Réponse publiée le : 20 juin 2006, page 6655