

15ème législature

Question N° : 9972	De Mme Lise Magnier (UDI, Agir et Indépendants - Marne)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Réduction vitesse maximale sur les axes secondaires	Analyse > Réduction vitesse maximale sur les axes secondaires.
Question publiée au JO le : 26/06/2018 Réponse publiée au JO le : 11/09/2018 page : 8092		

Texte de la question

Mme Lise Magnier attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la réduction de la vitesse maximale à 80km/h sur les axes secondaires. La diminution de la vitesse maximale sur les axes secondaires aura, inévitablement, des incidences sur le retrait des points de permis et provoquera une perte de permis plus rapide. La perte du permis de conduire peut constituer un réel handicap pour toutes les personnes qui utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ou pour travailler, les transports en commun n'étant pas présents sur l'ensemble du territoire national. La réduction de la vitesse maximale sur les axes secondaires augmentera la perte de points de permis puisque les petites infractions de moins de 10 km/h sont les plus nombreuses. Aussi, elle lui demande s'il pourrait être envisagé de cesser de retirer des points de permis pour les infractions de moins de 10 km/h tout en maintenant les sanctions financières.

Texte de la réponse

La volonté du Gouvernement est d'agir sur la vitesse pour diminuer le nombre d'accidents de la route et leur gravité. La vitesse est la première cause de mortalité routière. Les routes nationales et départementales à double-sens de circulation, sans séparateur central, représentent environ 40 % du réseau routier et 55 % des accidents mortels. En réduisant la vitesse de 90 à 80 km/h sur ce type de route, entre 300 et 400 vies par an peuvent être sauvées. Face à cet enjeu de sécurité routière, l'argument le plus souvent opposé est celui de la lenteur des déplacements et de la perte de temps que va engendrer la mise en oeuvre de cette mesure pour les conducteurs, notamment dans les zones rurales insuffisamment desservies par les transports en commun. Un autre argument est celui du risque d'une perte plus rapide des points du permis de conduire et des conséquences en termes d'emploi, en cas d'invalidation du permis. Il est scientifiquement démontré que le temps passé sur la route, pour un même trajet, n'est que très légèrement supérieur lorsqu'il est effectué à 80 km/h au lieu de 90 km/h (1min 32s sur un parcours de 40 km, etc.). L'argument selon lequel seule la possibilité de rouler plus vite permettrait un gain de temps est donc peu convaincant et devrait conduire à repenser l'organisation de ses déplacements. S'agissant de la perte de points, elle n'interviendra, comme précédemment, que si et seulement si la vitesse maximale autorisée de 80 km/h n'est pas respectée. Dire que l'abaissement de la vitesse aura inévitablement des conséquences sur la perte de points revient à laisser supposer que la règle ne sera que peu respectée. Cette attitude engage alors la responsabilité des conducteurs concernés. Outre la mise en oeuvre d'une politique forte en termes d'éducation et de prévention, le contrôle sanction a largement contribué à la baisse de la mortalité routière. Chaque perte de points a certes un caractère répressif, mais surtout un objectif préventif et pédagogique et doit servir d'alerte au conducteur pour qu'il modifie son



comportement vers une conduite apaisée, plus respectueuse des règles du code de la route et des autres usagers. Les pouvoirs publics n'envisagent pas d'écarter de ce dispositif les infractions souvent considérées comme mineures (« petits » excès de vitesse, oublis de clignotant, distances de sécurité non respectées, etc.), d'autant qu'elles sont à l'origine de la plupart des accidents mortels.