

SOCIÉTÉ

Fin du retrait de point pour les « petits excès » de vitesse : cette mesure qui divise

Les dépassements inférieurs à 5 km/h ne sont plus sanctionnés par la perte d'un point sur le permis de conduire.

ANGÉLIQUE NÉGRONI
anegroni@lefigaro.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE De nombreux automobilistes en rêvaient, Gérard Darmanin l'a fait. Depuis le 1^{er} janvier, conformément à l'annonce faite par le ministre de l'Intérieur il y a quelques mois, les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h ne sont plus sanctionnés par la perte d'un point sur le permis de conduire. En revanche, le contrevenant reste touché au porte-monnaie avec une amende inchangée : de 45 à 135 euros selon les voies où a lieu l'infraction.

La mesure est censée faire fondre le volume annuel de points retirés aux conducteurs. En réponse à une sénatrice qui l'interrogeait sur ce sujet, Gérard Darmanin avait indiqué que, en 2020, plus de 7,2 millions d'avis de contraventions avaient été envoyés « pour des excès de vitesse compris entre 1 et 5 km/h ». Soit environ 55 % de tous les dépassements inférieurs à 20 km/h, sanctionnés par la perte d'un seul point. En 2022, le nombre de petits excès de vitesse était très sensiblement en hausse, atteignant les 7,9 millions, selon les chiffres de la Sécurité routière.

C'est sans doute l'assouplissement de règles le plus significatif depuis des années en matière de Sécurité routière. Il faut remonter à 2011 pour relever quelques concessions accordées aux usagers de la route. Sous la pression d'associations d'automobilistes dénonçant un matraquage permanent des conducteurs, deux mesures avaient alors été adoptées : la baisse du délai pour récupérer automatiquement le point perdu (six mois au lieu d'un an) et la possibilité d'effectuer un stage de récupération de points tous les ans (contre tous les deux ans auparavant).

Pour les associations qui luttent contre la violence routière, cette nouvelle mesure sur les « petits excès » de vitesse témoigne d'un changement de cap « inquiétant » de la part du gouvernement. Après l'échec des 80 km/h sur le réseau secondaire, Emmanuel Macron, qui déclarait en septembre dernier « adorer la bagnole », est accusé de lâcher du lest pour des raisons électoralistes. « Ce qui est certain, c'est que ce n'est pas une mesure de Sécurité routière », assène Anne Lavaud, déléguée générale de la Prévention routière. Pour elle, cet assouplissement affaiblit des années d'efforts pour bâtir une politique de lutte contre la violence routière. « C'est un mauvais message adressé aux automobilistes, qui vont rouler plus vite », redoute-t-elle. Selon les travaux des chercheurs Goran Nilsson et Rune Elvik, qui font référence dans ce domaine depuis les années 1980, une diminution de la vitesse moyenne de 1 % entraîne une baisse de la mortalité de 4,6 % sur les routes hors agglomération et les autoroutes, et de 3 % en ville. Une augmentation de la



la vitesse produirait donc, a contrario, plus de drames.

« Parler de petits excès de vitesse est un abus de langage, insiste Anne Lavaud. 46 % des accidents mortels sont provoqués par des excès de vitesse inférieurs à 10 km/h. » D'après elle, avec cette nouvelle réglementation, l'objectif pris par les membres de l'Union européenne en 2020 de réduire de moitié la mortalité routière en 2030 ne pourra plus être atteint. « En France, 3244 personnes avaient perdu la vie en 2019, dernière année de référence avant le Covid. Dans sept ans, il faudrait donc ramener le nombre de tués à 1622. C'est impossible », assure-t-elle.

« Jusqu'à 143 km/h sur autoroute »

En ville, on pourra rouler jusqu'à 60 km/h si on est sanctionné par un fixe et jusqu'à 65 km/h si on est pris par un mobile. Or, selon lui, il aurait fallu « sanctuariser » les agglomérations, ne pas y changer la règle. « Rouler un peu plus vite en milieu urbain, qui concentre tous les modes de déplacement, peut avoir de graves conséquences », estime-t-il. Parmi les députés qui avaient milité pour la fin de la perte de points en cas de « petits excès » de vitesse, certains, comme Pierre Morel-A-L'Huissier ou Alain Chrétien, s'étaient d'ailleurs orientés vers cette sanctuarisation des villes.

En matière de sécurité routière, une phrase du ministre de l'Intérieur, prononcée lors du vote du texte sur l'immigration, pourrait parfaitement s'appliquer : « Être gentil avec les gentils et méchant avec les méchants. » Car s'il desserre l'étoupe d'un côté, le gouvernement compte en effet punir plus sévèrement les comportements dangereux. Après l'affaire Palmade, la première ministre, Elisabeth Borne, avait annoncé en juillet dernier une série de sanctions plus lourdes. En cas de prise d'alcool et de drogue, la perte de points sera de 8 unités, contre 6 actuellement, en plus des sanctions infligées, comme l'emprisonnement et le confisqué.

Le véhicule sera aussi systématiquement immobilisé et confisqué. Par ailleurs, toute conduite sous emprise de stupéfiants ou d'alcool entraînera la suspension obligatoire du permis de conduire par le préfet, une mesure qui était jusqu'alors facultative. Enfin, le gouvernement avait annoncé qu'il s'attaquerait aux « grands excès » de vitesse, supérieurs à 50 km/h. Ils seront plus durement sanctionnés et deviendront automatiquement un délit, puni de deux mois d'emprisonnement, de 3750 euros d'amende et d'un retrait de 6 points. Autant de dispositions qui nécessitent un texte législatif. Mais, pour l'heure, aucun calendrier n'a été annoncé.

Les excès de vitesse supérieurs à 5 km/h restent sanctionnés par la perte d'un point sur le permis de conduire, en plus de l'amende allant de 45 à 135 euros selon les voies où a lieu l'infraction.

SEBASTIEN BOZON/AFP

ZOOM

Nuit du Nouvel An : moins de véhicules brûlés et moins de violences

Les incidents, les violences et les dégradations traditionnellement observés en France lors du réveillon du 31 décembre connaissent une baisse notable cette année. Le ministre de l'Intérieur, Gérard Darmanin, a dressé lundi à Montargis (Loiret) le bilan de la nuit de la Saint-Sylvestre annonçant « 380 interpellations » (à 7 heures), en baisse de 10 % par rapport à l'an dernier, et « 745 véhicules brûlés », en baisse également de 10 %. Le « premier flic de France » s'est ainsi félicité de « la nuit calme » du réveillon. « À Paris, a-t-il souligné, plus de 1 million de personnes étaient sur les Champs-Élysées, sans aucun incident important. » Il a également relevé qu'il y avait eu « 80 % d'attaques de mortiers d'artifice en moins » par rapport à l'an passé et « 40 % en moins de policiers et gendarmes blessés ». À quelques mois des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, le Nouvel An sur les Champs-Élysées faisait figure de test sur la capacité de la capitale à accueillir sans incident plusieurs centaines de milliers de spectateurs. De son côté, la préfecture du Bas-Rhin a souligné une « forte diminution des violences urbaines » et affiché « le bilan le plus maîtrisé depuis 2019, en particulier dans la ville de Strasbourg, qui connaît une baisse d'un tiers des véhicules brûlés par rapport à 2022 ». Reste que, malgré l'interdiction des pétards et engins pyrotechniques, six personnes ont été blessées dont une fillette de deux ans.

On faisait perdre des points à des automobilistes qui ne sont pas des chauffards mais qui, par distraction, commettaient des dépassements de vitesse. Cette disposition était attendue depuis des années

RÉMY JOSSEAUME,
AVOCAT SPECIALISTE
EN DROIT
DE L'AUTOMOBILE

Applaudi par les uns et décrié par les autres, le permis à 17 ans ne fait pas non plus l'unanimité

VA-T-ON assister à une ruée des mineurs dans les auto-écoles ? Depuis le 1^{er} janvier, tout jeune âgé de 17 ans peut se présenter à l'examen du permis de conduire. Le décret autorisant l'abaissement de l'âge a été publié le 20 décembre dernier.

Concrètement, les candidats pourront passer l'épreuve théorique - le fameux code - dès leur 16^e anniversaire ou 15 ans s'ils sont inscrits dans une démarche de conduite accompagnée. En cas de réussite, ils pourront se pré-

senter à l'épreuve pratique, à compter de leur 17^e anniversaire.

Si elle réjouit les adolescents pressés de pouvoir conduire, notamment ceux vivant dans des territoires reculés et mal desservis par les transports publics, cette promesse faite en juillet dernier par la première ministre, Elisabeth Borne, n'est pas du goût des acteurs de la Sécurité routière. La réforme est même vue comme une aberration par des syndicats d'auto-écoles qui rappellent que les jeunes conduc-

teurs, inexpérimentés, sont davantage impliqués dans les accidents que leurs aînés. Selon les données de la Sécurité routière, les 18-24 ans, qui constituent 10 % de la population française, représentent 17 % des tués sur la route.

Une tranche d'âge vulnérable sur la route

En cause, notamment, les conduites addictives mêlant drogues et alcool, les excès de vitesse et l'imprudence au volant liée à

l'utilisation du téléphone portable. Pour protéger cette tranche d'âge particulièrement vulnérable à 17 ans. Le syndicat Unic et les dirigeants de l'auto-école en ligne En voiture Simone avaient notamment demandé l'interdiction de rouler le samedi, voire le week-end entier, tout en préservant la mobilité des jeunes en semaine. Des propositions qui n'ont pas été retenues et qui ne figurent donc pas dans le décret. ■ A. N.