

# Petits excès de vitesse : plus de tolérance... sauf en ville ?

Le ministère de l'Intérieur propose de ne plus supprimer un point pour les dépassements de vitesse inférieurs à 5 km/h.

ÉMILIE TORGEMEN

**ET SI LA CONDUITE** en ville était l'angle mort de la réforme imaginée par le ministère de l'Intérieur ? « Je suis surpris que la question centrale n'ait pas été plus évoquée », fait remarquer M<sup>e</sup> Rémy Josseaume, avocat spécialisé dans le droit de la route et membre de l'Automobile Club des avocats (ACA). Alors que la Place Beauvau réfléchit à ne plus retirer un point (contre un aujourd'hui) pour les excès de vitesse de moins de 5 km/h tout en laissant les contraventions, l'ACA réclame que cet assouplissement ne concerne pas les rues où l'on roule à 30 ou 50 km/h.

Le député (UDI) de la Lozère Pierre Morel-À-L'Huissier a d'ailleurs déposé ce lundi après-midi une proposition de loi en ce sens. « Ce n'est pas du populisme, dans les départements ruraux comme le mien, l'idée que l'on puisse perdre son permis pour 1 ou 2 km au-dessus de la limite passe mal », insiste l'élu de la Lozère.

## « Une pure mesure de sécurité »

Dans ce débat initié la semaine dernière et où les positions sont très tranchées, l'Automobile Club des avocats veut trouver « un terrain d'entente » et se défend de



L'Automobile Club des avocats réclame que cet assouplissement ne concerne pas les rues où l'on roule à 30 ou 50 km/h.

vouloir préserver sa clientèle de contrevenants. « La proposition de ne plus faire perdre de point est une bonne proposition, insiste M<sup>e</sup> Josseaume, mais il faut trouver un juste milieu, ne serait-ce que pour que cette mesure passe le cap psychologique. »

Exclure de cette possible réforme les rues où l'on ne doit pas dépasser 30 ou 50 km/h est « une pure mesure de sécurité », car, en ville, piétons, cyclistes, trottinettes partagent la route avec les automobiles. Or ces usagers y sont « particulièrement vulnérables ».

En fait, si ces usagers sans habitacle sont les plus fragiles, les derniers chiffres de la Sécurité routière ne racontent pas, toutefois, exactement la

même histoire. Que l'on prenne le nombre de tués ou le nombre de blessés, la situation est plutôt meilleure en ville que sur les routes : au mois d'avril, par exemple, il y a eu 24 tués de plus hors agglomération par rapport au mois d'avril 2019, contre un mort de plus en agglomération. Chez les cyclistes, le nombre de blessés augmente aussi plus sur route que dans la rue.

Certes, « mais les zones limitées à 50 km/h présentent une dangerosité avérée, il faut une vigilance bien plus importante », insiste le député Pierre Morel-À-L'Huissier. Et de rappeler que, quand une voiture percute un piéton, toute différence de vitesse, même infime, est à prendre en compte.