



Baisse des limitations de vitesse : « une explosion des PV » en perspective (Maître Lesage)

Spécialiste du droit routier, Maître Lesage nous donne son point de vue sur l'éventualité d'une baisse des limitations de vitesse après les propositions du CNSR.

Fin novembre, le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) devrait se prononcer en faveur **d'une baisse de 10 km/h des limitations de vitesse actuelles**, soit 80 km/h sur route et 120 km/h sur autoroute. Libre ensuite au ministère de l'Intérieur d'appliquer ou non ces recommandations ; Manuel Valls a annoncé la couleur cet été en estimant cette mesure « inéluctable »...

Déjà mis à rude épreuve par l'omniprésence des radars, les automobilistes ont tout à craindre de cet éventuel nouveau tour de vis. Maître Lesage, avocat au barreau de Paris et vice-président de l'Automobile-Club des avocats, dénonce le simplisme des arguments en faveur de la baisse des limitations de vitesse et nous en dit plus sur ce qui nous attend si cette proposition est appliquée.

Dans quelle mesure une baisse des limitations de vitesse de 10 km/h sur autoroute et sur nationale se justifie-t-elle d'un point de vue accidentologique ?

Maître Lesage : La baisse des limitations de vitesse est le fer de lance des politiques de sécurité routière depuis plus de dix ans, notamment par la généralisation du déploiement des radars automatiques en 2003. Et il est vrai qu'une baisse continue du nombre de morts accompagne cette politique.

Cependant, il n'est pas moins vrai que la mortalité routière diminue depuis quarante ans. Et cette baisse n'a pas de lien direct et exclusif avec la baisse des limitations de vitesse.

La sécurité routière porte sur cinq facteurs principaux :

- la sécurité des véhicules (les constructeurs n'ont de cesse d'apporter des améliorations de ce point de vue) ;
- l'état du parc des véhicules (le contrôle technique obligatoire permet un bon état général du parc ; de même, les primes à la casse engendrent une modernisation du parc) ;
- l'état des infrastructures routières ;
- l'efficacité des secours (leur temps d'intervention s'est raccourci, et la médecine progresse) ;
- le comportement des conducteurs (parmi lesquels la vitesse n'est qu'un paramètre, avec la somnolence, l'alcool ou les stupéfiants, le respect des règles de priorité ou des distances de sécurité, le port du casque ou de la ceinture de sécurité).

Ainsi, selon l'association Prévention routière, la cause « malaise fatigue » apparaît dans 8% des accidents mortels sur l'ensemble du réseau, et atteint même 21% sur les autoroutes. Le facteur vitesse est donc certes important, mais il ne mérite pas d'être l'outil principal des politiques de sécurité routière.

Serait plus judicieux, et emporterait l'adhésion du plus grand nombre, un audit général sur la qualité des infrastructures routières, notamment du réseau secondaire, où l'on enregistre le plus grand nombre d'accidents de la route. Toujours selon l'association Prévention routière, la présence d'un obstacle fixe (arbre, véhicule en stationnement, glissières, mur, poteau, panneau de signalisation, bordure de trottoir, fossé, etc...) engendre de très nombreux accidents. Ce facteur intervient « *pour les accidents occasionnant 36, 5% des tués.* »

Une limitation des vitesses se justifie encore moins sur autoroute, où le nombre de tués est vraiment bas. Rappelons que 130 km/h est la vitesse maximale autorisée sur le réseau autoroutier, mais que dans de

nombreuses portions, la vitesse maximale autorisée est très largement inférieure, parfois abaissée à 90 km/h. Quant aux jeunes conducteurs, ils ne peuvent pas rouler à une vitesse supérieure à 110 km/h.

L'équation de la sécurité routière ne peut se résumer à une baisse permanente des limitations de vitesse.

Quelles seraient les implications pratiques d'une baisse des limitations pour l'automobiliste ? Faudrait-il s'attendre à une explosion immédiate du nombre de PV et de points perdus ?

Il est à craindre qu'une nouvelle baisse des limitations de vitesse occasionne une explosion des PV d'excès de vitesse.

Ceci est d'autant plus vrai que l'immense majorité des excès de vitesse par le biais des radars automatiques, sont des petits excès de vitesse, inférieurs à 20 km/h : Selon un rapport du ministère de l'Intérieur, en 2012, « 93,5% des excès de vitesse sont inférieurs à 20 km/h. Ils sont 4,3% entre 20 et 30 km/h, 1,2% entre 30 et 40, et 0,5% entre 40 et 50 km/h. Au-delà, ils représentent 0,4%, soit 52.115 infractions. »

Les automobilistes sont donc, dans leur très grande majorité, respectueux des limitations de vitesse, et lorsqu'ils les dépassent, c'est par faible amplitude. La baisse à 80 km/h risque de voir se multiplier encore les petits excès de vitesse, entre 80 et 90 km/h. Et les pertes de points en conséquence...