



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## contraventions

Question écrite n° 59201

### Texte de la question

M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur la nécessité de mieux graduer les sanctions en fonction de la gravité des infractions au code de la route. En effet, le non-respect de la réglementation en matière de circulation automobile est certainement l'une des causes du nombre élevé des accidents de la route en France depuis des années. L'objectif de tolérance zéro affiché par le Gouvernement a dans ce contexte commencé à porter ses fruits, et a certainement contribué à changer les mentalités en la matière. Cependant, l'application extrêmement stricte de certaines dispositions réglementaires du code de la route, qui ne prennent pas en compte la gradation des infractions, est de ce fait perçue comme source d'injustice par nombre d'automobilistes qui se sentent traités comme des délinquants pour des infractions « à la limite ». Ainsi, l'automobiliste qui redémarre son véhicule juste avant l'arrêt complet devant un panneau « stop » après avoir réduit très largement la vitesse en deçà de 5 km/h, et s'être assuré de l'absence de tout autre véhicule sur la voie qu'il s'apprête à croiser, encourt-il les mêmes sanctions que celui qui ignore totalement la signalisation et franchit le « stop » sans même ralentir, soit une amende et un retrait de quatre points du permis de conduire. Or, de toute évidence, ces deux cas de figure, qui induisent la même sanction pour l'automobiliste, présentent deux comportements distincts, et deux niveaux de dangerosité totalement différents. Il serait alors juste, sans remettre en cause le principe d'une sanction dans les deux cas, qu'elle soit plus lourde pour celui qui ignore la signalisation, et que celui qui a ralenti suffisamment pour s'assurer de l'absence d'un véhicule sur la voie prioritaire soit verbalisé sans que son permis de conduire soit remis en cause par le retrait de quatre points. Il lui demande en conséquence, tout en sachant qu'il faut aussi poser des limites, s'il entend néanmoins adapter les dispositions réglementaires du code de la route de sorte que la sanction soit proportionnelle à la gravité de l'infraction, et qu'elles ne soient pas perçues comme des injustices, mais comme des sanctions méritées car adaptées à la faute. - Question transmise à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

### Texte de la réponse

Le non-respect de la réglementation en matière de circulation est l'une des causes du nombre encore trop élevé d'accidents sur le territoire français, même si l'objectif d'un meilleur respect des règles par tous les usagers fixé par le Gouvernement commence à donner des résultats encourageants. Toutefois, dans ce nouveau contexte de contrôle accru des manquements à la règle, l'honorable parlementaire exprime le souhait d'une modulation plus grande des sanctions encourues en fonction du comportement constaté. La modulation des sanctions est déjà une réalité puisque, outre de nombreux délits, dont certains ont vu leur répression aggravée par la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière, un grand nombre de contraventions de différentes classes viennent sanctionner les divers comportements incriminés. Cette modulation se retrouve également dans la possibilité ciblée d'immobilisation du véhicule, la palette des peines complémentaires et l'éventuel retrait de points, lui-même objet d'une gradation. En ce qui concerne les règles de priorité évoquées, le non-respect de celles-ci est générateur d'un grand nombre d'accidents, ce qui conduit les différentes autorités détentrices du pouvoir de police à prendre des mesures de prescription complémentaires à la règle de principe de priorité à

droite prévue par l'article R. 415-5 du code de la route : implantation d'un « stop » ou d'un « cédez-le-passage ». Ainsi, si les sanctions prévues par les articles R. 415-6 et R. 415-7 du code de la route pour le non-respect de ces deux signalisations sont identiques, le comportement attendu de l'utilisateur est différent, puisqu'il doit, dans le premier cas, marquer un temps d'arrêt, ce qu'il n'est pas tenu de faire dans le second. Cette différence de prescription trouve le plus souvent son fondement dans une configuration d'intersection à visibilité réduite ou bien intervenant entre deux sections de routes de gabarits différents, parfois assortis de différentiels de limitation de vitesse, justifiant l'implantation du panneau « stop ». Ce temps d'arrêt important permet au conducteur prioritaire d'être assuré que le conducteur à l'arrêt ne va pas intempestivement s'engager dans l'intersection à son approche et permet, dans le même temps, au conducteur à l'arrêt d'apprécier au mieux l'absence ou l'arrivée, même lointaine, de véhicules dont il n'est pas toujours à même d'apprécier la vitesse de déplacement. Ainsi, si les autorités de police préfèrent ériger un panneau « stop » à un panneau « cédez-le-passage », le motif de meilleure prévention des accidents ne saurait conduire à consacrer dans la sanction appliquée un déclasserement de fait de cette réglementation.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jacques Myard](#)

**Circonscription :** Yvelines (5<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 59201

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** transports et mer

**Ministère attributaire :** équipement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er mars 2005, page 2136

**Réponse publiée le :** 26 avril 2005, page 4296