

Bonjour à vous,

Je partage votre analyse.

Ce constat m'a conduit à déposer plusieurs Proposition de Loi à l'Assemblée.

Je reste mobilisé sur ce sujet, soyez-en assuré.

Bien cordialement,

Thierry BENOIT

Député d'Ille-et-Vilaine

Conseiller Départemental du canton de Fougères 1

Président du Pays de Fougères

1 bis boulevard Leclerc

35300 FOUGERES

Tél 02.99.171.171

Fax 02.99.171.172

Avant d'imprimer, pensez à l'Environnement

Toute l'actualité du député sur le **site** <http://www.thierry-benoit.fr/>

Vous pouvez également suivre Thierry Benoit sur **Facebook** ou sur **Twitter** @ThierryBenoit35
S'inscrire à la Newsletter du député sur <http://www.thierry-benoit.fr/newsletter/newsletters.html>



N° 999

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 mai 2018.

PROPOSITION DE LOI

instaurant un système de bonus-malus pour le permis de conduire,

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Thierry BENOIT, André CHASSAIGNE, Jean-Christophe LAGARDE, Sophie AUCONIE, Nathalie BASSIRE, Thibault BAZIN, Olivier BECHT, Grégory BESSON-MOREAU, Ian BOUCARD, Jacques CATTIN, Paul CHRISTOPHE, Stéphane DEMILLY, Vincent DESCOEUR, Sarah EL HAÏRY, Nadia ESSAYAN, Yannick FAVENNEC BECOT, Agnès FIRMIN LE BODO, Olivier GAILLARD, Laurent GARCIA, Philippe GOMÈS, Philippe GOSSELIN, Meyer HABIB, Michel HERBILLON, Antoine HERTH, Patrick HETZEL, Stéphane LE FOLL, Marc LE FUR, Vincent LEDOUX, Maurice LEROY, Lise MAGNIER, Emmanuelle MÉNARD, Pierre MOREL-À-L'HUISSIER, Christophe NAEGELEN, Bertrand PANCHER, Bernard PERRUT, Bérengère POLETTI, Didier QUENTIN, Frédéric REISS, Jean-Luc REITZER, Franck RIESTER, Jean-Marie SERMIER, Éric STRAUMANN, Jean-Charles TAUGOURDEAU, Nicolas TURQUOIS, Isabelle VALENTIN, Francis VERCAMER, Philippe VIGIER, Patrick VIGNAL, André VILLIERS, Stéphane VIRY, Daniel LABARONNE,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Cette proposition est née de la même logique que celle qui a introduit un système aujourd'hui incontesté qu'est le permis probatoire. C'est-à-dire la prise en compte de l'expérience dans l'aménagement des règles. Le Premier ministre lui-même a indiqué qu'un travail devait être fourni pour trouver une solution réglementaire afin de valoriser les comportements exemplaires sur la route.

Pour beaucoup de nos concitoyens, notamment ceux vivant en dehors des grandes métropoles, le véhicule personnel (auto, moto et camion) est un outil de travail permettant de pallier les insuffisances des transports en commun. Or, le durcissement récent de la législation en matière de sécurité routière semble ne pas prendre en compte cette dimension humaine du problème. S'inscrivant légitimement dans une logique de réduction du nombre de tués et de blessés de la route, la réglementation routière pourrait être améliorée en abondant dans le sens d'une prise en compte du caractère bénéfique du véhicule personnel, comme outil d'insertion sociale.

Les dispositions actuelles produisent parfois des effets pervers, contraires à ceux escomptés. En effet, le nombre de conducteurs « déçus » continuant à circuler sans permis a largement augmenté (9 756 personnes contrôlées sans permis en 2004 avant le début de la politique des contrôles automatisés de la vitesse, et 33 030 en 2005 après le début des contrôles de vitesse automatisés, nous avons aujourd'hui atteint 128 000 défauts de permis de conduire en 2014 et 132 000 en 2015). De plus ces chiffres cachent un plus grand nombre : celui des conducteurs circulant sans permis qui ne sont pas verbalisés et donc non comptabilisés. Les plus modestes prennent souvent le risque de rouler sans permis pour continuer notamment à exercer leur profession. La perte d'emploi est trop souvent la conséquence d'une suspension de permis de conduire, plongeant ainsi des familles entières dans des situations de détresse sociale auxquelles il convient de remédier.

De même, le durcissement de la législation est inéquitable parce qu'il touche plus directement ceux qui sont contraints d'utiliser leur véhicule de façon permanente de par leur activité professionnelle. Les personnes faisant de longs trajets quotidiennement sont davantage soumises aux risques de commettre une infraction mineure. Bien que la pénalisation des infractions soit compréhensible, nous considérons que la prise en compte de leur situation doit l'être tout autant. Par opposition les usagers qui ont une

conduite occasionnelle (uniquement les fins de semaine ou pour les vacances) peuvent avoir une faible expérience de la route, voire même dans certains cas avoir une conduite à risque. Pourtant, du fait de leur faible exposition au système de répression routière, ces conducteurs gardent un solde de points du permis de conduire qui leur permet toujours de circuler. Quand dans certains cas un retrait de permis aura lieu, il aura de toute façon des conséquences mineures puisqu'ils n'ont pas besoin de conduire pour maintenir leur activité professionnelle.

Considérant les dispositions actuelles nécessaires afin d'inciter les conducteurs à être vigilants, cette proposition de loi n'entend pas assouplir la législation mais la compléter en faisant en sorte que personne ne subisse une forme d'acharnement réglementaire qui tendrait à l'exclusion sociale *in fine*. Le permis à points pourrait être adapté au système des bonus-malus en vigueur au niveau des assurances automobiles. Le bonus-malus consiste à adapter le montant de la prime ou cotisation d'assurance au comportement du conducteur. L'application de cette logique au permis à points suppose la possibilité de récupérer des points plus rapidement tout en maintenant le seuil actuel de douze points.

La présente proposition de loi laisse inchangées les conditions et modalités de retrait de points ainsi que le permis probatoire instauré. Elle introduit la possibilité de récupérer des points à partir de plusieurs critères qui peuvent se combiner : l'ancienneté du permis (nombre d'années à partir de la date d'obtention), le nombre de kilomètres effectués, le nombre d'accidents responsables ainsi que le comportement du conducteur (fréquence d'infractions et/ou délits). La prise en compte de l'ancienneté permet ainsi de valider les acquis de l'expérience. Comme il est légitime d'être plus strict avec les jeunes conducteurs (permis probatoire), les usagers plus expérimentés doivent tout autant mettre à profit leur vécu d'automobiliste. Cependant, le nombre d'années de permis ne permettant pas de prouver la fréquence de circulation d'un automobiliste, la prise en considération du nombre de kilomètres parcourus pendant une période donnée semble être pertinente. Il en va de même du comportement du conducteur sur la route, apprécié à travers la fréquence de ses infractions et des accidents responsables causés. La combinaison de ces quatre facteurs pourrait permettre d'obtenir un indicateur de risque qui le cas échéant indiquerait la créditation des points du permis de conduire plus rapidement.

Cette réforme permettra de rééquilibrer des situations inéquitables où des travailleurs se sont vus privés de leur outil de travail. Plus souvent soumis au risque de commettre une infraction, les automobilistes réguliers

auront désormais la possibilité de faire valoir leur expérience pour créditer leur permis et éviter ainsi des situations pénalisantes aussi injustes que disproportionnées.

Enfin, il convient de préciser que cette proposition de loi se veut complétive. Elle ne remet pas en cause la politique de sécurité routière initiée en 2002 en vue de limiter le nombre d'accidents, qui doit rester l'axe des services du ministère de l'intérieur.

La présente proposition de loi a donc pour objet d'introduire la possibilité de récupérer plus rapidement des points perdus.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Au dernier alinéa de l'article L. 223-1 du même code, les mots : « Le premier alinéa de l'article L. 223-6 n'est pas applicable » sont remplacés par les mots : « Les premier et quatrième alinéas de l'article L. 223-6 ne sont pas applicables ».
- ③ 2° Après le troisième alinéa de l'article L. 223-6 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Le délai de récupération des points du permis de conduire perdus en raison d'infractions mineures est réduit de moitié si le titulaire du permis a répondu aux exigences prévoyant une créditation plus rapide. »

Article 2

Un décret en Conseil d'État définit les modalités d'application de la présente loi.



N° 872

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 avril 2018.

PROPOSITION DE LOI

*relative au pouvoir de police des maires
et des présidents de conseils départementaux en matière
de circulation routière,*

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Thierry BENOIT, Philippe VIGIER, Sophie AUCONIE, Olivier BECHT, Pierre-Yves BOURNAZEL, Guy BRICOUT, Paul CHRISTOPHE, Charles de COURSON, Laure de LA RAUDIÈRE, Stéphane DEMILLY, Béatrice DESCAMPS, Philippe DUNOYER, Yannick FAVENNEC BECOT, Agnès FIRMIN LE BODO, Philippe GOMÈS, Meyer HABIB, Antoine HERTH, Yves JÉGO, Jean-Christophe LAGARDE, Vincent LEDOUX, Maurice LEROY, Lise MAGNIER, Pierre MOREL-À-L'HUISSIER, Christophe NAEGELEN, Bertrand PANCHER, Franck RIESTER, Maina SAGE, Nicole SANQUER, André VILLIERS, Francis VERCAMER, Jean-Luc WARSMANN, Michel ZUMKELLER,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 9 janvier 2018, à l'occasion d'un comité interministériel, le Premier ministre a annoncé 18 mesures pour renforcer la sécurité routière. Si la plupart d'entre elles méritent d'être appliquées, tout du moins d'être sérieusement étudiées, il en est une qui apparaît moins opportune puisque son efficacité incertaine et inégale ne justifie pas les préjudices qu'elle causerait.

Il s'agit de la réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, dont l'entrée en vigueur est annoncée pour juillet 2018.

La mortalité routière étant malheureusement repartie à la hausse depuis 2014, il faut à l'évidence renforcer l'efficacité de la lutte contre l'insécurité routière et il appartient naturellement au Gouvernement de prendre les mesures permettant de sauver plus des vies sur nos routes. Pour autant, nous regrettons cette mesure qui serait particulièrement injuste et discriminante pour la plupart des usagers, selon le territoire dans lequel ils vivent et les routes qu'ils empruntent quotidiennement.

En effet, l'efficacité d'une telle mesure n'a jamais été démontrée, que ce soit en France ou à l'étranger. D'autant qu'aucune étude n'a été commanditée pour la justifier, seul est cité un rapport périmé et biaisé puisqu'il visait à étudier l'impact du changement de sens de la circulation en 1967 en Suède.

Une baisse généralisée de la vitesse maximale autorisée n'entraîne pas nécessairement une diminution de la mortalité routière. Ce raisonnement qui peut paraître logique est pourtant simpliste, en témoignent l'exemple de l'Allemagne, pays qui compte près de 20 millions d'habitants de plus que la France et où la vitesse maximale autorisée y est plus élevée alors que la mortalité routière y est équivalente, ou encore celui du Danemark, qui est récemment parvenu à faire baisser le nombre d'accidents en augmentant de 10 km/h la vitesse maximale autorisée.

Aussi, il apparaît que le véritable enjeu est moins la vitesse que le comportement des automobilistes. D'autres leviers – certainement bien plus efficaces – existent pour faire baisser le nombre de morts sur le réseau routier secondaire qui est effectivement le plus accidentogène : lutte contre l'alcool, l'usage de stupéfiants et la somnolence, respect des distances de

sécurité, sensibilisation des jeunes conducteurs, état des routes, des signalisations et des éclairages, etc.

Par ailleurs, cette mesure apparaît particulièrement injuste et discriminante à l'égard de nos millions de concitoyens vivant dans les territoires ruraux et de montagne, généralement mal desservis par des infrastructures de transport autres que les routes nationales et départementales.

Cette réduction généralisée de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur l'ensemble du réseau routier à double sens sans séparateur central ne tiendrait donc pas compte des spécificités ni des territoires, ni des 380 000 km de routes concernées. S'il est opportun de baisser la vitesse sur les routes où elle est un facteur d'accidents, ce n'est pas le cas de celles où une vitesse de 90 km/h ne présente pas de dangerosité particulière et dont les usagers seraient alors inutilement et injustement pénalisés.

C'est pourquoi, par cette proposition de loi, nous souhaitons remédier aux préjudices que causerait cette mesure tout en prévoyant un dispositif qui s'appliquerait à l'ensemble des voies nationales, départementales et communales soumises au pouvoir de police de la circulation des maires et des présidents de conseils départementaux.

L'objectif est de permettre aux autorités détentrices du pouvoir de la circulation, en l'espèce les maires et les présidents de conseils départementaux, d'aménager au cas par cas la vitesse maximale autorisée prévue par le code de la route pour les voies dont ils ont la charge, non seulement pour pouvoir fixer une vitesse inférieure, ce qui est déjà permis par la loi, mais également pour pouvoir fixer une vitesse supérieure dans la limite de 10 km/h, ce qui est l'objet de cette proposition de loi.

Naturellement, ces modifications des limitations de vitesse devront être pertinentes, raisonnables et justifiées par des nécessités de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.

Par ailleurs, la proposition de loi prévoit que toute décision prise en la matière doit recueillir au préalable l'avis conforme de la commission départementale de la sécurité routière qui est prévue aux articles R. 411-10 à R. 411-12 du code de la route. Cette commission, présidée par le préfet et composée de représentants des services de l'État, d'élus locaux et de représentants des associations d'usagers, sera le gage de la concertation indispensable au renforcement de la sécurité routière.

L'**article 1^{er}** vise ainsi à permettre au maire, après avis conforme de la commission départementale de la sécurité routière, de fixer pour les routes dont ils ont la charge une vitesse maximale autorisée supérieure, dans la limite de 10 km/h supplémentaires, ou inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.

L'**article 2** poursuit le même objectif en permettant au président de conseil départemental d'aménager la vitesse maximale autorisée des voies dont il a la charge, dans les mêmes termes et conditions.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Au premier alinéa, après le mot : « route » sont insérés les mots : « supérieure, dans la limite de 10 km/h supplémentaires, ou ».
- ③ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Préalablement à toute décision prise en application de cet article, le maire recueille l'avis conforme de la commission départementale de la sécurité routière prévue aux articles R. 411-10 à R. 411-12 du code de la route. »

Article 2

- ① Après l'article L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales, insérer l'article L. 3221-4-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3221-4-1.* – Sans préjudice de l'article L. 3221-4, le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies départementales ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée supérieure, dans la limite de 10 km/h supplémentaires, ou inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.
- ③ « Préalablement à toute décision prise en application de cet article, le président du conseil départemental recueille l'avis conforme de la commission départementale de la sécurité routière prévue aux articles R. 411-10 à R. 411-12 du code de la route. »