

6 points de perdus pour les refus de priorité aux piétons : derrière les préoccupations sur la sécurité routière, l'avènement de l'ère de l'arbitraire pour les automobilistes français



Les refus de priorité aux piétons seront plus fortement sanctionnés à l'avenir. Les automobilistes subissent de plus en plus de règles contraignantes faisant planer la menace de pertes de points.

Avec Jean-Baptiste
Iosca

Atlantico : Un décret instaurant notamment un durcissement des sanctions pour les "refus de priorité" aux piétons et élargissant le recours aux éthylotests antidémarrage (EAD) vient d'être publié. Quelle est la limite de ces règles imposées aux automobilistes ?

Maître Jean-Baptiste Iosca : Le retrait de 6 points est totalement disproportionné : c'est l'équivalent d'un excès de vitesse de plus de 50 km/h, d'une conduite en état alcoolique délictuelle (0,40 mg/l d'air expiré ou 0,80 g/l de sang) ou d'une conduite sous l'empire de stupéfiants.

On laisse donc place à l'arbitraire : un excès de vitesse de plus de 50 km/h est basé sur une vitesse enregistrée par un appareil homologué, un taux d'alcool supérieur au taux légal est révélé par un éthylomètre soumis à une réglementation stricte ; pour un refus de priorité, c'est à l'appréciation de l'agent... ;

Egalement, le fait qu'il n'y pas d'arrestation constitue une aubaine pour la contestation : ces refus de priorité seront constatés (en grande majorité) par des vidéos surveillance. Dès lors, il sera très facile de les contester sur la base de l'article L. 121-3 du code de la route. Le conducteur sera impossible à identifier formellement sur la vidéo, il sera donc relaxé par le Tribunal de Police et ne perdra pas ses points ;

La généralisation des éthylotests anti démarrage (EAD) est dans la loi depuis 7 ans : la loi LOPPSI du 14 mars 2011 a créé une nouvelle sanction judiciaire pour l'auteur d'une conduite en état alcoolique : l'obligation (pour l'avenir) de conduire un véhicule équipé d'un éthylotest anti démarrage. La loi « Taubira » du 15 août 2014 a repris cette mesure. Autrement dit, cette mesure existe depuis plus de 7 ans dans les textes mais n'a jamais été mise en œuvre.

De plus, elle est inapplicable : aucun garage ne propose la pose d'éthylotests anti démarrage, leur installation est très complexe mêlant électronique et mécanique (le tableau de bord et le moteur).

Quel est le bilan d'autres mesures instaurées de la même manière, contre l'avis des associations

d'automobilistes ?

Après deux mois à 80 km/h sur les routes secondaires, le bilan est notamment une explosion du nombre de flashes. Les caisses de l'Etat se remplissent comme prévu. Mais qui peut sérieusement croire que les excès de vitesse entre 1 et 20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée sont responsables des morts sur les routes ? Aucune étude sérieuse ne le démontre, évidemment. Et les Français ne sont pas dupes non plus.

Le paradoxe, c'est que si le nombre de flashes explose, c'est que le nombre d'infractions routières explose en même temps. Or, on nous annonce que la mortalité baisse très légèrement depuis le passage à 80 km/h sur les routes secondaires. Des routes plus dangereuses avec moins de morts ? Cela ne répond à aucune logique ;

Dans le même temps, c'est une erreur de cible : on cible les petits excès de vitesse car ce sont les seules infractions (avec les feux rouges) que l'on peut contester massivement avec des radars ; pratique et rentable !