

Sécurité routière

Comparatif France – Allemagne

En matière de sécurité routière, l'Allemagne poursuit une politique fondamentalement opposée à celle de la France. Pourtant, ses résultats n'ont rien à envier à ceux de l'Hexagone. En effet, en dépit d'une vitesse limitée à 100 km/h sur les routes nationales et illimitée sur la plupart des autoroutes, la mortalité sur les routes allemandes devraient s'élever à 3 300 décès sur les routes en 2013 soit le même nombre de décès qu'en France, pour 20 millions d'habitants en plus.

I. Les sanctions pour non respect du code de la route

1. En France :

La politique de répression routière en France passe par la mise en place d'amendes et le retrait systématique de points sur le permis de conduire.

Sur les 7,2 millions d'infractions traitées en 2011¹, près de 5 millions d'entre elles ont été constatées pour des dépassements de vitesse inférieurs à 20 km/h. Ces dépassements de vitesse entraînent le retrait d'un point sur le permis de conduire et génèrent des amendes comprises entre 68 et 135 euros.

Cette politique du retrait de points a conduit à la suppression de plus de 12 millions de points en 2011. Cette même année, 85 067 permis ont atteint un solde de points nul.

2. En Allemagne :

En Allemagne, le permis à point comporte 18 points. La politique des retraits de point est également différente de celle de la France². **Jusqu'à des excès de 20 km/h, les contraventions n'engendrent aucun retrait de point et les amendes vont de 10 à 35 euros.**

Il est important de souligner qu'outre-Rhin, existe une distinction significative entre le fait de « glisser » un stop et celui de « griller » un stop. Pour le premier cas, une simple amende de dix euros est adressée au contrevenant tandis que le second cas entraîne une amende de 50 euros et le retrait de 3 points. **Le code de la route allemand sanctionne donc plus lourdement l'erreur de l'automobiliste qui pourrait entraîner la mise en danger d'autrui.** Les autres erreurs relèvent le plus souvent d'un rappel à la loi sous forme d'une petite amende.

Pour résumer, les infractions dangereuses, à savoir la vitesse excessive en agglomération, le franchissement d'un feu rouge avec mise en danger... sont fortement sanctionnées. Ainsi le conducteur est amené à être plus vigilant dans les zones qui le nécessitent.

¹ Bilan permis à point 2011

² http://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/user_upload/eu-consommateurs/PDFs/vos_droits/vehicule/INFRACTIONS_en_Alemagne.pdf

II. Qualité des infrastructures :

1. En France

Le budget d'entretien des routes

Bien que l'argent de la répression routière rapporte toujours un peu plus, avec 1,7 milliards d'euros en 2013, le budget alloué à l'entretien des routes nationales et départementales a été gravement amputé ces dernières années. Il est ainsi passé de 424 millions d'euros en 2009 à 227 millions en 2011. **En 2014, les moyens alloués à l'entretien du réseau routier ont été relevés à 340 millions d'euros mais ne permettront un rythme de renouvellement des couches de surface que de 4 %.**

Selon un sondage SOFRES : **74% des maires** déclarent qu'ils vont rencontrer des difficultés à maintenir le niveau de qualité des infrastructures existantes.³

Une comparaison des crédits strictement liés à l'entretien et à l'exploitation des routes montre, entre 2010 et 2011, une baisse de 25 % des crédits pour l'entretien routier et de presque 30 % pour les actions de rénovation de la chaussée. À titre d'exemple, pour la direction interdépartementale des routes du Nord, les crédits d'entretien sont ainsi passés de 51 millions d'euros en 2010 à 36 millions d'euros en 2011.

Le taux de renouvellement des couches de surface

Le taux de renouvellement des couches de surface était entre 4 et 5 % en 2005-2007. Le rythme optimal de renouvellement annuel des couches de surface, estimé à 8 %, n'a été atteint qu'en 2009, à la faveur du plan de relance. Le taux est ensuite passé à 6 % en 2010 et 5 % en 2011. Il est retombé à 4 % en 2012, ce qui est très insuffisant. Or le projet annuel de performances précise que « les moyens alloués en 2013, équivalents à ceux de 2012, devraient permettre d'assurer le même taux de renouvellement, soit 4 % »⁴ demeure insuffisant pour garantir une durée de vie optimale des chaussées, qui est de 8 à 15 ans et implique donc un taux de renouvellement annuel compris entre 6,7 % et 12 % environ. Il en résulte que la tendance générale à la dégradation du réseau routier national n'est pas encore enrayée.

La dégradation des tunnels

Le magazine *Auto Plus* du 17 janvier 2014 a mené une enquête sur la dégradation des tunnels. Il en ressort un véritable abandon des mesures de sécurités dans de nombreux tunnels (interphones qui ne fonctionnent plus, issues de secours à l'abandon voire verrouillées, bandes d'arrêt d'urgence inexistantes...).

2. En Allemagne

Contrairement à la France, l'Allemagne donne une importance toute particulière à ses infrastructures routières.

La qualité des infrastructures allemandes a été récemment pointée du doigt et a fait l'objet d'un véritable thème de campagne dans la course à la chancellerie.

³ Routes et rues - USIRF

⁴ <http://www.senat.fr/commission/fin/pjlf2013/np/np10/np102.html>

Résultat : l'accord de coalition entre la CDU et le SPD stipule que ce seront 5 milliards d'euros qui seront investis au cours du mandat dans le cadre d'une reprise en main de ces infrastructures en mauvais état.

L'Allemagne a donc usé d'une autre méthode : les radars sont privilégiés en ville, mais aucune limitation de vitesse stricte n'est appliquée sur le réseau autoroutier. Par ailleurs, la sécurité routière fait l'objet de cours spécifiques et réguliers dans le système éducatif.

III. Les chiffres de la mortalité routière

1. En France :

Depuis 1973, la France connaît une baisse continue de la mortalité routière et cela bien avant l'implantation des premiers radars.

En 2012, avec 3 653 personnes tuées, un décrochage important est observé.

En 2013, avec 3 250 personnes tuées, l'évolution à la baisse s'accélère.

Par rapport à 2010, la nouvelle année de référence, la variation du nombre de personnes tuées est de - 18%.

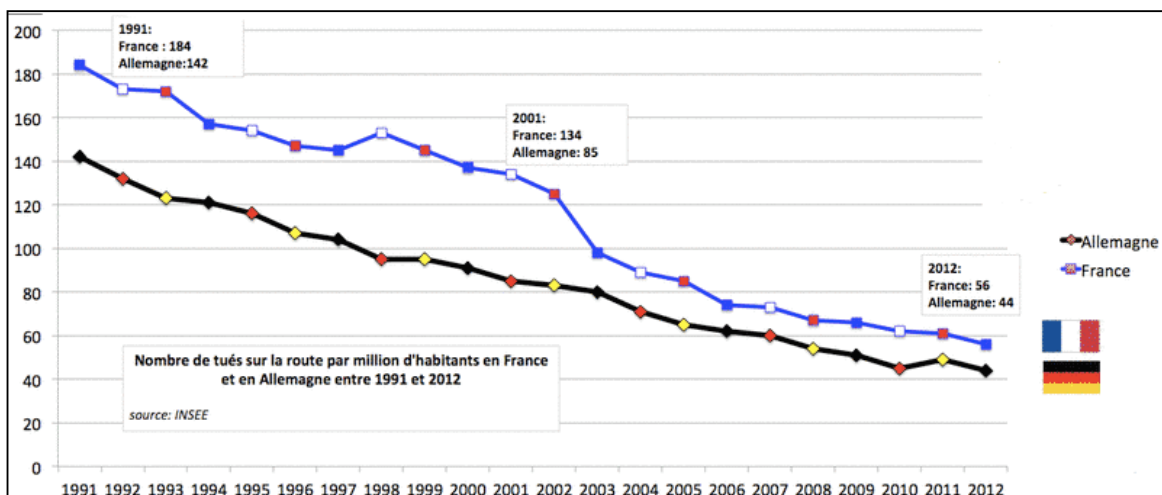
2. En Allemagne :

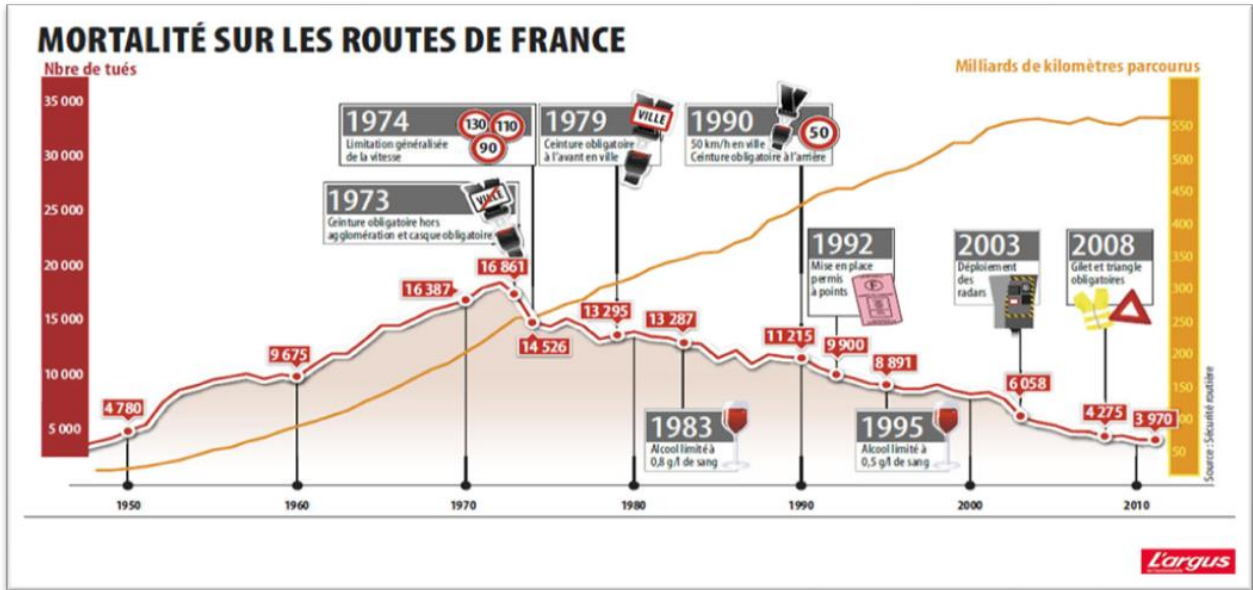
Pas de limitation de vitesse sur de larges portions des **autoroutes**.

La vitesse est limitée à **100 km/h** sur le **réseau secondaire**.

L'Allemagne comptabilise moins de 3 300 morts sur les routes en 2013, soit le même nombre qu'en France, pour 20 millions d'habitants en plus.

Quelques graphiques comparatifs sur évolution de la mortalité routière France – Allemagne





Tableaux récapitulatifs de l'évolution de la mortalité routière entre 1992 et 2013 :

