

Contribution au grand débat

Thème L'organisation de l'Etat

Analyse et propositions utilisant l'exemple de la sécurité routière

Claude Got

www.securite-routiere.org
www.sante-publique.org
www.securite-sanitaire.org
gotclaude7@gmail.com

Après deux textes sur l'organisation du grand débat et la transition écologique, ce troisième texte traite de l'organisation de l'Etat.

Préambule

Pour réduire ou supprimer un défaut de qualité, il est indispensable d'analyser des séquences qui ont abouti à un échec. Les exemples que j'utilise se situent dans mon domaine de recherche le plus ancien : la sécurité routière.

J'utilise un schéma d'analyse qui m'est familier. La construction d'une procédure décisionnelle doit exploiter une séquence logique distinguant et analysant les éléments suivants : **connaissance – compréhension – objectif – décision – gestion – évaluation.**

La **connaissance** de la relation entre la vitesse et l'accidentalité est reconnue depuis la création des voitures. Elle a d'abord été qualitative. Sa quantification a été établie par des travaux publiés de 1964 (D.Solomon) à 1982 (G.Nilsson). Ces résultats ont été constamment confirmés depuis.

- La **compréhension** de la différence entre les multiples facteurs de risque que nous sommes incapables de réduire de façon importante (alcoolisation excessive, drogues, fatigue, distraction, usage du téléphone...) et la diminution de la vitesse, qui peut agir sur chacun de ces facteurs. Cette évidence a permis de prendre en 2002/2003 des décisions améliorant le contrôle de la vitesse. Elles ont divisé par deux la mortalité.
- L'**objectif** proposé par les experts du Conseil national de la sécurité routière en 2013 a été une réduction de la mortalité annuelle par une action sur la vitesse « *de l'ordre de 350 à 400 vies* » (rapport final page 9). Cette proposition a été bloquée par le ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve et la mortalité sur les routes a poursuivi son augmentation.
- La **décision** de limiter à 80 km/h la vitesse maximale sur le réseau non autoroutier hors agglomération où l'on observe la majorité de ces accidents a été proposée par le Premier ministre en décembre 2017 et adoptée par le Comité interministériel de la sécurité routière en janvier 2018.
- La **gestion** capable d'assurer la réussite maximale de cette décision a été gravement défaillante. **Réorganiser la mise en œuvre des décisions prises est à mes yeux l'objectif le plus important du thème concernant le fonctionnement de l'Etat.**
- Les **évaluations** détaillées indispensables pour corriger les insuffisances du dispositif ne sont pas rendues publiques, ce qui est un mauvais signe.

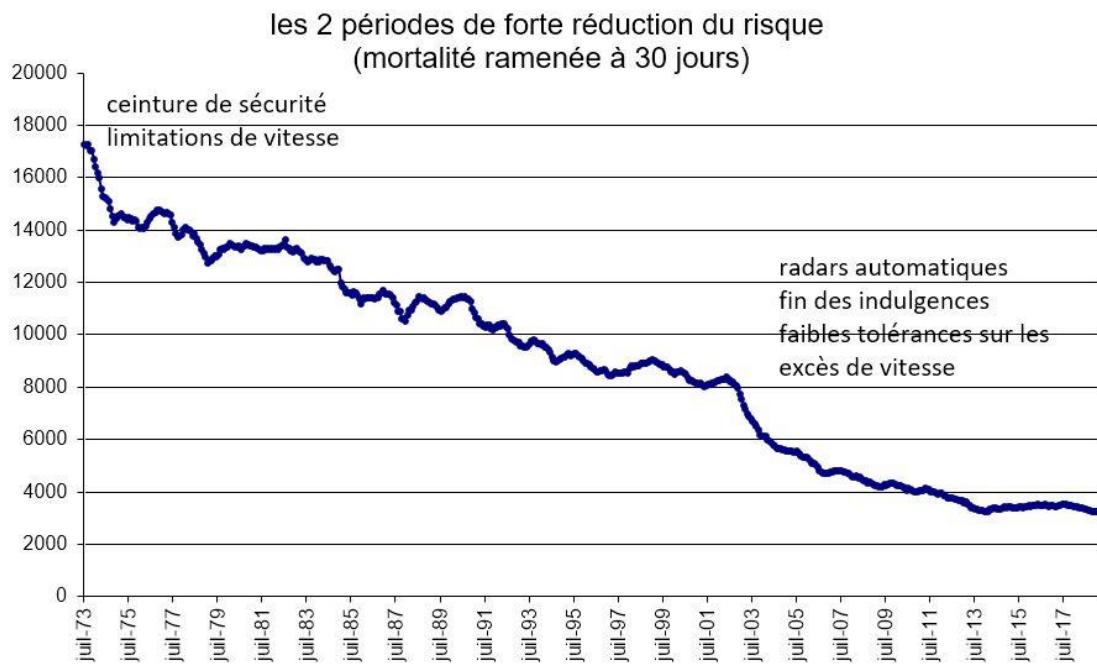
Les erreurs les plus importantes :

- 1/ Ne pas avoir développé à un niveau opérationnel les solutions de remplacement des radars fixes
- 2/ Ne pas avoir interdit l'usage des avertisseurs de radars et du signalement des contrôles de police et de gendarmerie
- 3/ Ne pas avoir assuré la qualité du retrait des points de permis
- 4/ Ne pas avoir développé l'observation des vitesses sur les routes au niveau local et leur lien avec le trafic et l'accidentalité.

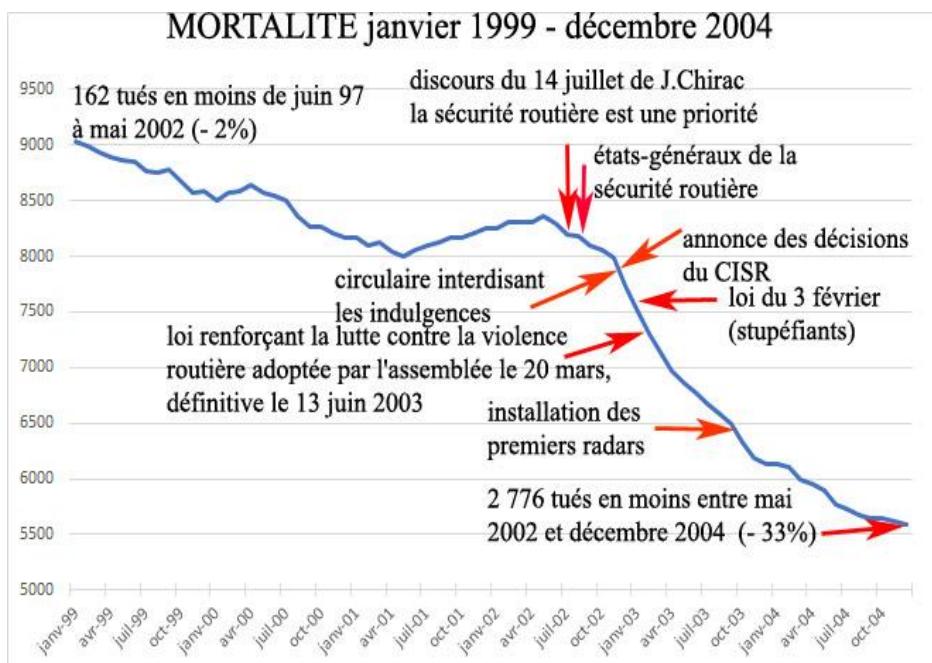
Il est indispensable d'utiliser des exemples concrets de ce type pour comprendre et corriger des mécanismes d'erreurs, liés à des organisations inadaptées. Avoir une administration à la structure pyramidale incapable d'exploiter les capacités d'un chef de projet, doté de moyens adaptés et d'une obligation de résultats, conduit inévitablement à l'échec. Le succès des décisions de 2002/2003, établissant le contrôle automatisé de la vitesse, a prouvé l'efficacité d'un tel dispositif. L'Etat a créé l'outil réglementaire indispensable pour répondre à ce besoin de chefs de projets, il s'agit du Décret n° 2008-382 du 21 avril 2008, relatif aux emplois d'expert de haut niveau et de directeur de projet des administrations de l'Etat et de ses établissements publics. Il doit être utilisé systématiquement quand un projet important est retenu.

La sécurité routière : une évolution favorable depuis 1972

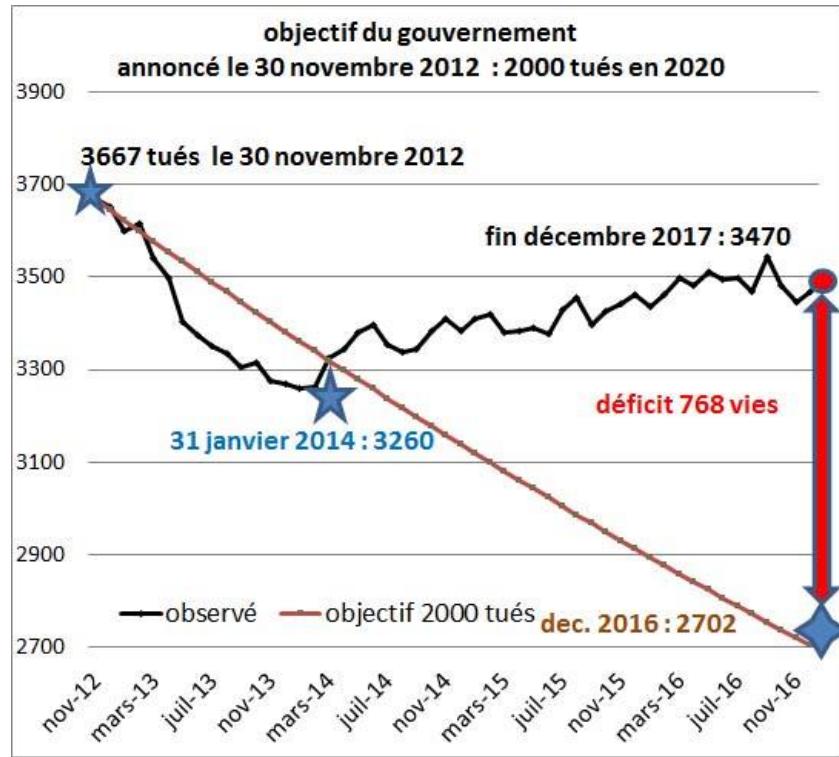
1/ L'évolution des 55 dernières années a associé une réduction régulière de la mortalité, assurée par les actions sur les véhicules et l'infrastructure et des réductions très importantes dans un délai court établies par des décisions modifiant le comportement des usagers.



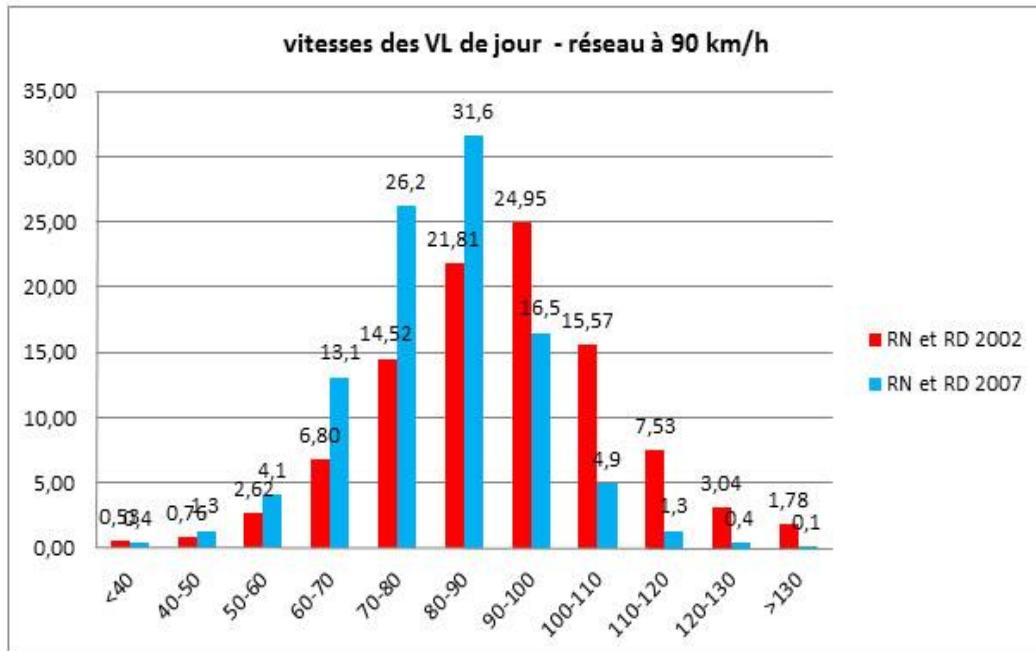
2/ Succès des décisions de décembre 2002



3/ Echec du projet gouvernemental de 2012



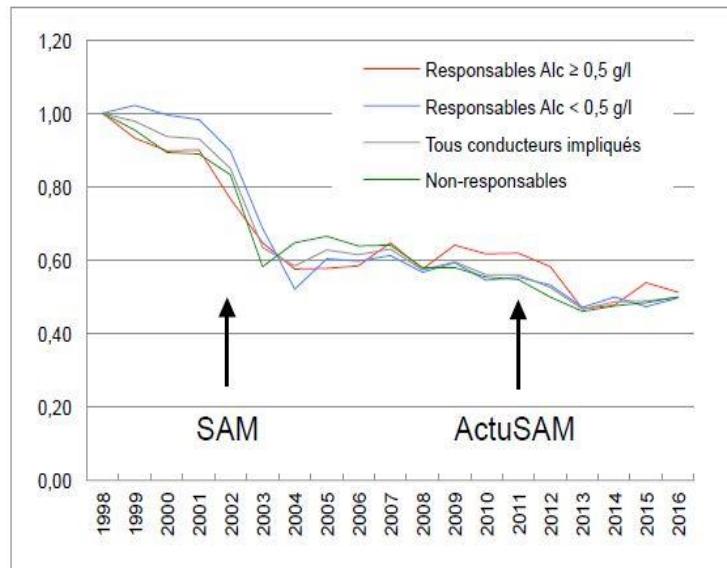
4/ L'évolution de la vitesse sur le réseau non autoroutier entre 2002 et 2007



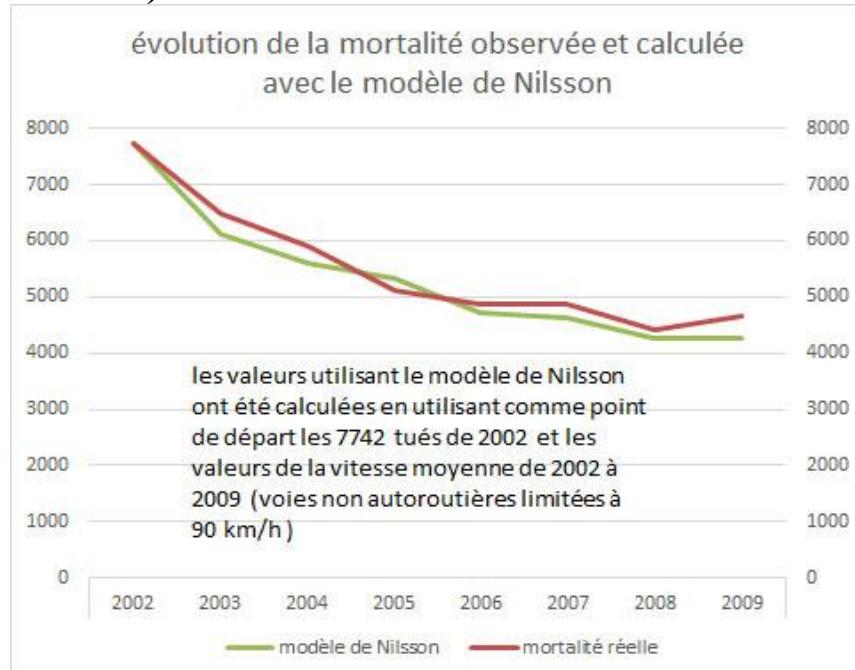
5/ la preuve de l'efficacité globale des décisions de 2002 qui ont provoqué une réduction importante de la vitesse

Ce graphique de Bernard Laumon a une importance majeure, il met en évidence l'effet identique de la réduction de vitesse sur des catégories d'usagers aux caractéristiques très différentes (usagers non responsables, usagers alcoolisés ou non). Les flèches SAM et Actu SAM indiquent les dates des 2 études sur le rôle des stupéfiants et de l'alcool dans l'ensemble des accidents mortels.

Figure 1 - Évolution du nombre de conducteurs impliqués dans un accident mortel selon leur alcoolémie et leur responsabilité ou non (source : BAAC, base 1,00 en 1998).



6/ La preuve de la relation étroite observée en France entre mortalité et vitesse dans la période 2002-2009 (graphique de l'auteur)



I – Résumé de la situation

Les partenaires

Pour prendre des décisions dans le domaine de la sécurité routière, il faut avoir une connaissance minimale des rôles respectifs des 3 acteurs principaux de la sécurité routière.

L'Union Européenne définit par des normes les règles destinées à assurer la sécurité. De nombreuses décisions ont été pertinentes, mais des conflits d'intérêts ont toujours bloqué les mesures de sécurité les plus importantes, notamment la limitation à la construction de la vitesse maximale que peut atteindre un véhicule, comme c'est le cas pour les poids-lourds, les tracteurs, et les cyclomoteurs. Les dispositifs limitant la vitesse d'un véhicule à la valeur autorisée localement (LAVIA, ou ISA dans la désignation anglo-saxonne) sont au point, et plusieurs modèles de véhicules en sont équipés, mais le dispositif peut être débrayé. L'Allemagne s'est constamment opposée à de telles limitations. La sauvegarde du climat est reconnue comme un objectif majeur et on est autorisé à commercialiser des voitures qui peuvent dépasser 200 km/h et ont une consommation de carburant pouvant être deux ou trois fois plus importante que celle d'une voiture adaptée aux besoins des usagers.

L'Etat a la responsabilité d'assurer la sécurité. Il s'agit d'une fonction régaliennne. Les vitesses maximales au niveau d'un type de voie donné (agglomération, hors agglomération, sur autoroutes) sont définies dans le code de la route et ce rôle de l'Etat n'a jamais été contesté. Les dérogations à ces limites sont définies dans des conditions fixées par la réglementation. Les responsables locaux peuvent réduire les valeurs maximales pour s'adapter à un profil de chaussée ou à une intersection, mais ils ne peuvent pas fixer des valeurs qui dépassent le maximum défini au niveau national.

Les Collectivités locales assurent maintenant la gestion de la majorité des voies. Dans le domaine de la sécurité, des progrès très importants ont été assurés par l'aménagement des voies, notamment en intersection (ronds-points). Les insuffisances se situent au niveau des accotements des voies, notamment en présence d'arbres, de poteaux ou de bus non protégés. La responsabilité dans ce domaine est au niveau des collectivités locales. Contrairement à ce qui est souvent affirmé, il y a peu de dispositions réglementaires ou législatives obligatoires, concernant l'expertise des infrastructures et le traitement des infrastructures dangereuses. Une route peut être limitée en vitesse à 80 km/h et bordée de platanes, sans glissière de sécurité. Les responsables de l'infrastructure au niveau départemental ont souvent contesté le rôle de l'Etat dans la définition de la vitesse maximale hors agglomération, mais ils sont souvent très insuffisants dans le domaine des expertises des infrastructures, qui doivent associer la compétence de ceux qui les assurent et la publicité des résultats. Ceux qui réclament le retour à 90 km/h sur une partie de leur réseau départemental sont incapables de produire des cartes décrivant les voies qui seraient concernées en indiquant le nombre d'accidents mortels constatés à leur niveau depuis 10 ans (ces données sont

disponibles, je les ai publiées il y a un an) et le résultat des évaluations du risque au niveau de ces voies, utilisant des critères d'expertise précis, notamment ceux définis au niveau européen.

Le déroulement des faits les plus importants

La sécurité routière de la période 1997/2002 a été caractérisée par la stagnation de la mortalité. 8561 tués en mai 1997 durant les 12 derniers mois précédant l'alternance de 1997 et 8368 en mai 2002 soit 2,25% en moins. Une telle stagnation pendant 5 ans n'avait pas été observée depuis la réforme de 1973.

A la fin de ce quinquennat, le Gouvernement a utilisé le décret du 18 novembre 1998 qui a instauré le Conseil national de l'évaluation, pour établir le bilan des défaillances du dispositif de contrôle et de sanction. Michel Ternier a présidé cette expertise. 5 000 procédures ont été étudiées et nous avons pu préciser l'étendue du désastre. Elle confirmait les travaux de Claudine Perez-Diaz publiés dans son livre « Jeux avec les règles pénales ». Près de la moitié des infractions constatées n'aboutissaient pas à l'exécution de la sanction qui s'imposait.

La dégradation des résultats a justifié la décision de Jacques Chirac de placer la sécurité routière en tête de ses priorités de santé publique. Les conclusions de la commission Ternier ont facilité la prise de décision. Il était indispensable de mieux assurer le respect des règles concernant la vitesse.

Le contrôle automatisé des vitesses de circulation a été annoncé à l'issue d'un CISR le **18 décembre 2002**. Un préfet a été nommé comme chef de projet. Les cahiers des charges (radars, transmission des données, modalités du contrôle de l'infraction, du retrait de points de permis et du paiement des infractions) ont été définis au début de l'année 2003 et la mise en service a été effective fin octobre 2003. Cette méthode de contrôle a joué un rôle majeur dans la division par deux de la mortalité sur les routes au cours de cette décennie. Son efficacité s'est progressivement réduite sous l'influence d'un ensemble de facteurs bien identifiés. Nous avons là un exemple de très bonne décision, bien construite, bien appliquée, suivie d'une série de dégradations au cours des années suivantes.

Il est important de résumer cette histoire d'un intérêt exceptionnel pour comprendre comment l'Etat peut réussir dans un délai court à mettre en œuvre un dispositif coordonnant plusieurs acteurs très différents. Ce succès met en évidence l'importance et l'efficacité du recours à un dispositif autonome associant un chef de projet, une scientifique experte dans le domaine émergeant des radars automatiques et des sous-traitants de qualité. Ce type de dispositif est rare. Il est en rupture complète avec le fonctionnement « traditionnel » de l'administration multipliant le nombre d'intervenants appartenant à une structure hiérarchisée, dont les caractéristiques sont la lenteur de la réalisation des projets et l'absence de connaissance des procédures techniques qui seront mises en œuvre. Un succès acquis en 6 mois a été partiellement détruit en 15 ans par une administration inefficace associée à des responsables politiques ignorants ou craintifs.

L'histoire de la dégradation de ce dispositif d'une qualité exceptionnelle commence par un rapport de 87 pages : « *impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière* » qui était une commande du Délégué interministériel à la sécurité routière, Rémy Heitz. Il a été publié en **mars 2006**. Je faisais partie du groupe qui l'a rédigé.

La page 62 résumait neuf recommandations, deux sont particulièrement importantes :

« Les radars fixes, dans leur usage actuel avec panneaux de pré-signalisation, relèvent plus de la pédagogie visant à restaurer la crédibilité de la règle que de la sanction. L'accroissement de leur nombre ne doit plus être l'objectif prioritaire ».

« Il est important, à côté des radars fixes et des radars mobiles (dans un véhicule à l'arrêt ou au sol) de développer l'usage des radars embarqués dans des véhicules en déplacement qui porteront la dissuasion de l'excès de vitesse dans des zones où le contrôle fixe est impossible car trop dangereux pour ceux qui le mettent en œuvre et pour les usagers. L'expérimentation et l'homologation de ce type de radars est une urgence ».

Je conserve mes archives et j'ai le texte provisoire avec mes remarques manuscrites. Le paragraphe que j'avais ajouté était le suivant :

« Il est important, à côté des radars fixes et des radars mobiles (dans un véhicule à l'arrêt ou au sol) de développer l'usage du CSA dans des véhicules en déplacement ». L'ajout dans la version finale de l'argument : « qui porteront la dissuasion de l'excès de vitesse dans des zones où le contrôle fixe est impossible car trop dangereux pour ceux qui le mettent en œuvre et pour les usagers » était inapproprié. Si l'on souhaitait ajouter une motivation, elle devait être : « pour étendre la dissuasion sur l'ensemble du réseau routier, sans la réduire aux segments de voies équipées de radars automatiques fixes ».

Au cours des années suivantes, l'accidentalité a été réduite dans des proportions significatives et les mesures de vitesse ont mis en évidence la différence entre deux types de ralentissement : ceux très importants à proximité des radars signalés et ceux plus diffus et modérés en dehors des zones équipées de radars.

Le développement progressif des avertisseurs de radars a démontré la fragilité du dispositif.

Cet échec imposait le développement des radars automatiques installés dans des véhicules en déplacement. Il s'agissait en réalité d'un redéploiement, car ce type de radars était déjà rendu possible par un arrêté du **7 janvier 1991** : « *Le présent arrêté s'applique aux cinémomètres de contrôle routier, ci-après dénommés cinémomètres, c'est-à-dire aux instruments permettant de mesurer soit à partir d'un poste fixe, soit à partir d'un véhicule en mouvement, la vitesse de véhicules régis par le code de la route, ainsi qu'aux dispositifs complémentaires destinés à imprimer ou enregistrer les résultats des mesures effectuées par ces instruments* ». Des véhicules ont été équipés de ce type de radars, mais leur usage a été considéré comme trop coûteux en personnel. Ils seront abandonnés après la mise en service des radars automatiques fixes.

Nous avons été plusieurs à insister, dans des écrits et lors de démarche auprès de la Déléguée interministérielle de la sécurité routière, Michèle Merli, sur la nécessité de réactiver les radars mobiles. Le décret du **4 juin 2009** a été une mise à jour de celui de 1991.

A la suite d'un accroissement de l'accidentalité, à la suite d'un affaiblissement du permis à point par le Parlement à la fin de l'année 2010, le Gouvernement annonce dans un CISR du **11 mai 2011** deux décisions importantes : « *Les avertisseurs de radars, qui sont une incitation à enfreindre les règles en matière de limitation des vitesses, seront interdits. Les panneaux indiquant la présence de radars fixes seront supprimés et les cartes d'implantation des radars ne seront plus rendues publiques. L'information sur le positionnement des radars fixes incite en effet certains conducteurs à ne respecter la réglementation des vitesses qu'à leur proximité* ». L'échec est complet. La première décision a été abandonnée et la seconde rendue inefficace par la transformation du signaléement des radars en signaléement des « dangers ».

La volonté de réactiver l'usage des radars mobiles se concrétise au **début de l'année 2013**. Le dispositif est simple et efficace. Un conducteur est associé à un passager qui peut assurer la validité de la signalisation de la vitesse maximale autorisée et du réglage du radar. La communication sur la mise en place de ce nouveau dispositif est bien assurée et l'année 2013 enregistre la plus faible accidentalité mortelle depuis les statistiques disponibles (1948).

Nouveau signal de vulnérabilité des dispositifs fixes en 2013 avec le mouvement des « bonnets rouges ». Des portiques mis en place pour établir le paiement de la taxe carbone sont détruits en Bretagne et le dispositif est abandonné.

L'usage des radars mobiles n'est pas mis en œuvre à un niveau dissuasif. Les usagers constatent rapidement la faiblesse du risque d'être constaté en excès de vitesse et l'accidentalité est croissante en 2014, 2015 et 2016, stable en 2017. Nous n'avions jamais observé une telle dégradation depuis les réformes de 1973.

Cette dégradation provoque une réaction adaptée du Gouvernement, et plus particulièrement du Premier ministre. La décision est prise de limiter la vitesse maximale à 80 km/h sur les voies hors agglomération ne séparant pas les sens de circulation. Elle est accompagnée par l'annonce d'un programme de mise en service de radars mobiles d'un type nouveau. Une sous-traitance et l'automatisation du dispositif doivent permettre de faciliter son usage. Le marché avec l'entreprise qui doit développer cette nouvelle forme de contrôle automatisé de la vitesse par des véhicules opérant en déplacement date de **novembre 2017**.

La limitation de la VMA à 80 km/h est effective à partir du **1^{er} juillet 2018**. La mise au point des « radars 2018 » n'est toujours pas achevée. L'indication de la délégation à la sécurité routière est la suivante : « *Ces voitures vont tourner jusqu'à la fin de l'année en Normandie pour parfaire le système technique. À partir de l'an prochain on va les diffuser région par région. Fin 2020, le dispositif tournera sur toute la France* ». Les résultats ne sont pas disponibles.

Autrement dit :

- Les deux années d'expérimentation de la VMA à 80 km/h seront achevées avant la mise en œuvre de ce type de radar sur l'ensemble du territoire.
- La vulnérabilité des radars fixes risque de se poursuivre et leur coût de remplacement sera sans commune mesure avec le coût d'un développement important des radars opérant en déplacement (version 2013 - les opérateurs sont des gendarmes ou des policiers).
- Le gouvernement n'a pas annoncé de décision concernant la mise en œuvre de radars fixes indétectables et l'interdiction du signalement des contrôles de vitesse, rendu indispensable par la destruction de nombreux radars fixes.
- Le bilan du premier semestre de mise en service des radars mobiles n'est pas publié.
- 18 mois ont été insuffisants pour assurer une adaptation des méthodes de contrôle renforçant l'efficacité de la limitation de la vitesse maximale à 80 km/h.

L'histoire de ces 15 années, nous faisant passer d'un succès d'une qualité exceptionnelle divisant par deux la mortalité sur les routes, au risque d'un affaiblissement de l'efficacité produite par la réduction de la vitesse maximale à 80 km/h, résume une caractéristique destructrice de notre structure politique et administrative : **L'incapacité d'organiser la gestion de décisions importantes en désignant un chef de projet doté de moyens adaptés, fixant des objectifs qui seront évalués, notamment le respect des délais. Le Décret n° 2008-382 du 21 avril 2008 a défini cette possibilité, il est insuffisamment utilisé.**

Une fois identifiée cette succession d'erreurs, il est indispensable d'analyser les plus importantes dans le détail, pour comprendre les conditions de leur production.

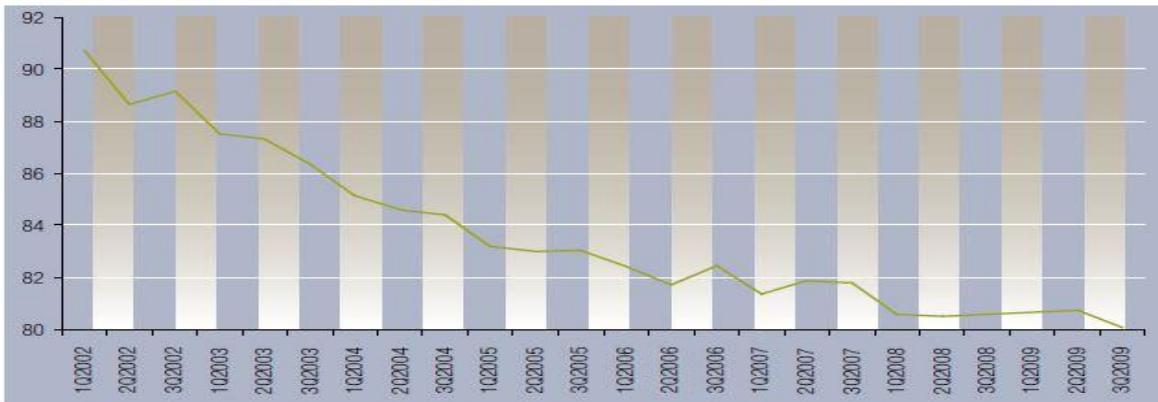
Cette partie est la plus difficile car elle implique l'identification des producteurs d'erreurs. Certains ont pris de mauvaises décisions, d'autres n'ont pas pris celles qui s'imposaient.

II - Analyse des erreurs

Erreur 1 : avoir laissé se dégrader l'efficacité des radars automatiques fixes

Il faut connaître les détails de la dégradation de l'efficacité des radars automatiques pour être capables de prendre de nouvelles décisions concernant les contrôles de la vitesse. Le point de départ fut le succès de la réduction des vitesses en 2003.

ÉVOLUTION DE LA VITESSE MOYENNE PRATIQUÉE DE JOUR PAR LES VÉHICULES LÉGERS TOUS RÉSEAUX CONFONDUS PAR QUADRIMESTRE



Dès les premières années qui ont suivi l'installation de ces radars, des études de terrain ont mis en évidence une pratique prévisible des usagers consistant à ralentir à l'approche d'un radar et à reprendre sa vitesse initiale ensuite. Deux facteurs ont favorisé cette dégradation localisée du dispositif :

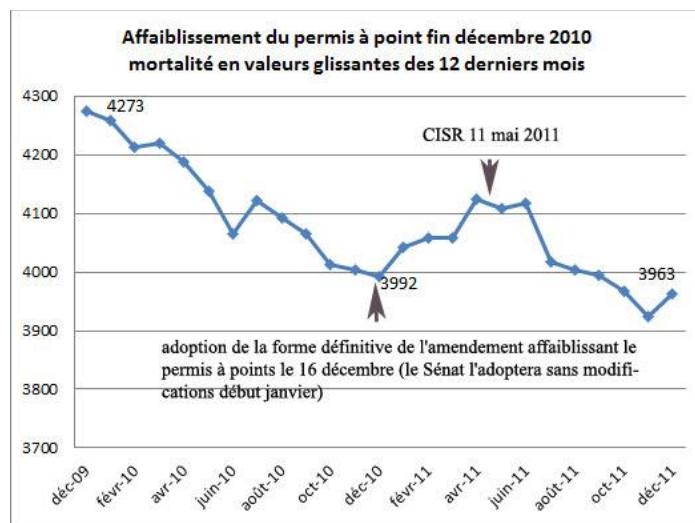
- Le signalement des radars par des panneaux spécifiques, installés dès le début de la mise en œuvre des radars automatiques. Ils étaient destinés à faciliter l'acceptation de ce dispositif nouveau et très rigoureux. Il avait en outre l'avantage d'assurer une égalité d'identification des lieux d'implantation des radars entre les usagers locaux qui les connaissaient et ceux qui n'étaient pas utilisateurs habituels des voies équipées.
- Le signalement des radars automatiques par des médias et des organismes qui ont développé leur audience ou leurs revenus en assurant ce signalement.

- L'erreur initiale de 2010/2011

Au cours du dernier trimestre 2010, le sénateur Alain Fouché a déposé un amendement affaiblissant le dispositif de retrait de points. L'Assemblée a négocié une modification de l'amendement permettant de faire un stage annuel de récupération de points, de récupérer un point perdu au bout de six mois au lieu d'un an, et l'intégralité de ses points au bout de deux ans au lieu de trois. Le Sénat a voté en l'état le texte modifié le 16 décembre et tous les médias de la sphère automobile ont annoncé le succès de la démarche initiée par Alain Fouché. Les usagers ont alors été assurés de l'affaiblissement du permis à points. Un tel signal n'allait pas transformer les usagers en chauffards, mais le résultat a illustré la sensibilité du dispositif et le fait qu'une facilitation de la récupération de points réduit l'attention portée au respect des règles et accroît immédiatement l'accidentalité.

Le 19 janvier 2011, le Sénat a voté sans la modifier la version de l'Assemblée qui devenait alors définitive. Le sénateur François Zucchetto a prononcé la phrase prémonitoire suivante :

"N'annonçons surtout pas un changement du dispositif ! Cela aurait immédiatement pour effet d'infléchir le comportement de certains conducteurs et de faire aussitôt repartir à la hausse le nombre de tués sur les routes, ce que personne ne souhaite je suppose ». L'accidentalité était décroissante avant l'adoption de cet amendement (100 tués en moins entre août et décembre 2010, le bilan annuel passant au-dessous du seuil de 4000 tués (3992). Dès le vote décisif de décembre, confirmé par le Sénat le 19 janvier, la tendance s'est inversée pendant chacun des 4 mois suivants (131 tués en plus) et la mortalité sur 12 mois est remontée à 4123.



- La tentative de correction de cette erreur

Pour contrecarrer les effets destructeurs liés à l'affaiblissement du permis à points, le Gouvernement a décidé, dans l'urgence et sans préparation sérieuse (une semaine de délai), un CISR qui s'est tenu le 11 mai 2011. Il a tenté de limiter la dégradation de l'efficacité des radars

fixes en supprimant les panneaux qui les signalait et en interdisant l'usage des avertisseurs de radars. Le compte rendu du CISR indiquait que :

- *Les panneaux indiquant la présence de radars fixes seront supprimés et les cartes d'implantation des radars ne seront plus rendues publiques. L'information sur le positionnement des radars fixes incite en effet certains conducteurs à ne respecter la réglementation des vitesses qu'à leur proximité. ».*
- *Les avertisseurs de radars, qui sont une incitation à enfreindre les règles en matière de limitation des vitesses, seront interdits.*

- La destruction du projet gouvernemental

Ces décisions ont entraîné un arrêt immédiat de l'accroissement de la mortalité des quatre mois précédents, mais également un lobbying très professionnel de l'Association Française des Fournisseurs et Utilisateurs de Technologies d'Aide à la Conduite (AFFTAC) créée par Coyote, Inforad et Wikango, dont l'objectif était de « *promouvoir et défendre l'ensemble des technologies embarquées permettant l'aide à la conduite et un usage serein et sécurisé de la route.* ».

Quelques enlèvements de panneaux signalant les radars, très médiatisés à la télévision, ont illustré la volonté d'agir du Gouvernement, ils ont rapidement été interrompus pour négocier un protocole d'accord avec le lobby des avertisseurs de radars. Ce protocole a été signé au cours de l'été. Il s'est révélé être un marché de dupes. Le texte était pourtant précis :

« *Les parties s'engagent : Pour l'AFFTAC à :*

- *Dénommer l'ensemble de ses produits comme des outils d'aide à la conduite et supprimer toute référence aux avertisseurs de radars ;*
- *Ne pas indiquer la localisation précise des radars fixes ou mobiles, ni celle des contrôles routiers opérés par les forces de l'ordre ;*

Initialement le mot « *précise* » n'était pas dans le projet d'accord, il a été à l'origine de la neutralisation du dispositif. L'hypothèse sournoise et fausse était de considérer que les radars étaient placés dans des « zones dangereuses » et donc que ces zones pouvaient être signalées. Nous étions alors en 2011 dans une période où le risque prédominant était au niveau des voies supportant un trafic important et non au niveau des « points noirs » (les zones d'accumulation d'accidents dans le vocabulaire des gestionnaires des routes). Ces derniers ont été traités et sont maintenant minoritaires dans la production d'accidents.

Le rôle de l'agence Havas dans cette action de lobbying a été décrit avec précision, notamment en 2014 dans un article « *"Jeu d'influences : les stratégies de la communication" de Luc Herman et Gilles Bovon.* Le plus inquiétant est de constater qu'une grande agence comme Havas se vante de l'efficacité d'une action profondément asociale. Signaler les radars réduit leur efficacité et accroît le nombre d'accidents. Les propos les plus explicites sont les suivants :

« Benoit VIALA Havas pôle influence: "on est appelé par Coyote. Ils ont immédiatement compris que leur industrie pouvait mourir dans quelques semaines. Claude Guéant signait l'arrêt de mort de cette industrie". Une petite industrie, toute jeune et florissante. Deux millions d'automobilistes abonnés à l'époque en France. Pour leurs détracteurs, ces avertisseurs de radars permettent surtout de rouler plus vite sans être flashés. Chez Coyote c'est la panique. Pour survivre, les actionnaires choisissent l'agence HAVAS. C'est le 6ème groupe mondial de communication et de publicité. Dans l'affaire Coyote, la mission de Benoit VIALA c'est de faire plier le Gouvernement : BV; "La vitesse à laquelle on a dû réagir, a été extrêmement forte. Immédiatement on constitue ce qu'on appelle une task force qui travaille jour et nuit aux côtés de Coyote. Chez HAVAS, à la tête de la cellule de crise pour Coyote, **YVES PAUL.** »

Depuis la déroute gouvernementale de l'été 2011, rien n'a été fait pour neutraliser Coyote ou d'autres acteurs du signalement des contrôles de vitesse qui se sont joints aux destructeurs d'un facteur important de la sécurité routière, notamment Waze qui n'hésite pas à indiquer sur la page d'accueil de son site internet ; « *Toujours savoir ce qui se passe sur la route avec Waze. Même si vous connaissez le chemin, Waze vous informe en temps réel de la circulation, des travaux, de la police, des accidents* ».

Le 30 novembre 2011, lors d'une réunion à l'Elysée, Nicolas Sarkozy commentait les conséquences de l'amendement Fouché dans des termes dépourvus d'ambiguïté : « *Et pourtant, cette année 2011 fut elle aussi une année de contrastes. Le message perçu par les Français à la suite des modifications des règles de récupération des points sur le permis de conduire, a conduit à une dégradation brutale des comportements sur la route au cours des premiers mois de l'année. Ce fut une erreur lourde de conséquences, contre laquelle j'avais mis en garde* ».

L'acceptation de l'amendement facilitant la récupération de points et le développement des avertisseurs de radars et des signalements des contrôles de police ont joué un rôle majeur dans l'arrêt des progrès de la sécurité routière. Les mesures qui seront prises pour redonner une crédibilité optimale aux contrôles de vitesse vont avoir un rôle important dans l'évolution de l'accidentalité.

Comment corriger cette erreur

Il est indispensable d'interdire et de rendre impossible (les deux décisions sont différentes et complémentaires) des avertissements signalant des contrôles de gendarmes ou de policiers.

Organiser l'interruption des avertissements de toutes les formes de contrôles des forces de l'ordre et des radars déplaçables ou mobiles est une nécessité. Il serait incohérent de limiter cet interdit à l'identification de certaines infractions et de laisser dégrader les mécanismes les plus efficaces des contrôles de la vitesse.

La création d'une procédure organisant le blocage des transmissions d'informations ne doit pas être laissée entre les mains des sociétés qui diffusent ces informations. Elles ont démontré leurs références profondément asociales. La filtration des informations dans des zones limitées et de manière temporaire doit être assurée par un serveur géré par les services du ministère de l'Intérieur. Ce serveur laisserait passer la totalité des informations utiles aux usagers, à l'exception des zones de contrôle temporaires. Cette décision est une nécessité si l'on veut respecter le travail des gendarmes et des policiers. Un informaticien qui avait travaillé sur l'établissement des logiciels concernés a expliqué la facilité de réalisation de ces interruptions localisées de transmission d'informations. Les procédures d'avertissement sont très centralisées et un filtrage obligatoire peut transiter par un ordinateur qui les contrôle sans retarder la transmission des informations utiles aux usagers et n'intervenant pas dans le travail des gendarmes et des policiers.

L'échec de 2011 a une importance considérable. Il a montré qu'une procédure de lobbying pouvait bloquer une décision de l'Etat, concernant la première cause de mortalité des jeunes adultes, avec l'aide d'une grande société de communication, l'agence HAVAS. Les procédures mises en œuvre par les structures qui avertissent une fraction des usagers détruisent l'équité des contrôles. Le conducteur de bonne foi qui n'utilise pas ces formes de neutralisation de l'efficacité des forces de l'ordre sera sanctionné périodiquement pour des inattentions à faible vitesse, alors que les usagers exploitant les dispositifs signalant les contrôles et qui ont des pratiques habituelles de transgression des limites de vitesse ne seront pas sanctionnés.

De multiples lois et décisions réglementaires destinées à assurer la sécurité sur les routes ont été promulguées. Il est profondément anormal de ne pas interdire les dispositifs destinés à éviter le respect de ces règles. Une société ne peut tolérer sans risque les incohérences évidentes de ses gestionnaires politiques et administratifs. Quand un Comité Interministériel de la Sécurité Routière indique que « le signalement des positions des forces de l'ordre au bord de routes nuit gravement à l'efficacité des contrôles », annonce l'interdiction de ces procédés et finalement abandonne sa décision et ne prend pas les mesures capables de neutraliser ces signalements, il donne la priorité au lobbying et à une solution de facilité : renoncer à la décision indispensable.

Il faut avoir à l'esprit qu'une loi a interdit de signaler les contrôles des billets dans les transports en commun. Une motivation financière a justifié cette décision, alors que la protection de la vie des usagers de la route n'est pas protégée par un interdit analogue.

Conclusion concernant l'erreur 1

Il est indispensable :

- D'organiser le filtrage de toutes les informations concernant des avertissements localisés au niveau des routes. Les moyens informatiques disponibles permettent cette action. Toutes les informations utiles aux usagers seront transmissibles, mais les avertissements seront bloqués sur une zone et pendant un temps limité en cas de contrôle par des forces de gendarmerie et de police.
- De développer de multiples formes de radars automatiques invisibles capables de redonner une efficacité des contrôles automatisés au niveau de l'ensemble des voies. Ce processus

sera développé dans la partie du texte concernant les radars mobiles de la génération 2017/2018.

- D'évaluer chaque trimestre la mise en œuvre des radars mobiles et des radars fixes indétectables. Leur développement est indispensable pour redonner une crédibilité aux contrôles de vitesse.

Annexe de l'erreur 1

Le développement indispensable d'une évaluation de ce dispositif

Il convient de définir l'évaluation de ce processus. La mise en service dans la région Normandie en juillet dernier permet d'avoir une connaissance précise des résultats de ce premier semestre. Ils n'ont pas été publiés, ce qui fait craindre un défaut de qualité du dispositif.

1/ Dénombrement des infractions constatées pour les dispositifs autres que les radars en déplacement version 2018. Ce bilan doit être établi pour le second semestre 2018. Cela ne pose aucun problème, le centre de traitement de Rennes est très automatisé et peut produire ces valeurs. Un dénombrement mois par mois serait utile pour évaluer les conséquences des destructions ou des neutralisations de radars fixes pendant les deux derniers mois de ce semestre. Les contrôles de vitesse ont une efficacité dissuasive proportionnelle au nombre d'excès de vitesse constatés. Cette efficacité sera réduite par la décision de ne pas faire de contrôles quand ils sont à l'arrêt, alors que ce contrôle est possible avec les radars mis en œuvre par des policiers ou des gendarmes. Il est indispensable de connaître les proportions d'excès de vitesse constatés pour chaque modalité de contrôle.

- Radars fixes
- Radars discriminants
- Radars autonomes
- Radars déplaçables opérant uniquement à l'arrêt
- Radars opérant en déplacement ou à l'arrêt (version 2013 - les opérateurs sont des gendarmes ou des policiers)
- Radars opérant uniquement en déplacement (version 2018 - les opérateurs sont salariés de la société gérant le dispositif pour la partie « déplacement »)
- Dispositifs mesurant une vitesse moyenne

2/ Dénombrement des excès de vitesse constatés pour chacune de ces méthodes de mesure

- En valeur absolue (par année, ou mois)
- Par heure de mise en œuvre
- Par kilomètres parcourus

3/ Les résultats de l'essai en région Normandie : radars opérant en déplacement (version 2018 – opérateurs de la société Challancin)

- Nombre de véhicules utilisés
- Nombre de kilomètres parcourus par mois
- Nombre d'heures de fonctionnement par mois
- Nombre d'excès de vitesse constatés par mois
- Difficultés observées

4/ Définition des méthodes de contrôles établissant la cohérence entre les différentes références qui sont associées. Ces vérifications doivent nécessairement être établies au niveau de tous les départements, avant la généralisation de l'usage des radars en déplacement version 2018.

- Localisation du véhicule par GPS : la bonne qualité est établie
- Qualité de la relation entre la localisation GPS et la cartographie établie par SYSNAV-FARECO ?
 - Quels tests ?
 - Quels résultats (proportions de différences dépassant une valeur minimale, distribution des différences au-delà de ce seuil)
- Identification de la VMA indiquée sur les panneaux.
 - Quel nombre et quels types d'incohérences constatées au niveau des 95 départements ?
 - Quelle méthode d'évaluation de la correction de ces incohérences ?
 - Qui a eu en charge l'identification de la nature et du nombre de ces incohérences (erreur sur les valeurs créant des contradictions, absence de panneau de fin d'une limitation de vitesse etc)
 - Quel document précise actuellement les signalisations inadaptées qui doivent être modifiées (exemple : fin de limitation à 70 km/h, 200 mètres avant un carrefour giratoire). La notion de signalisation inadaptée exprime un défaut de qualité, la notion de signalisation incohérente est une faute.

5/ Quel est le programme actuel de mise en service des radars en déplacement modèle 2018 ? Le programme initial n'ayant pas été respecté, il convient de préciser la situation réelle.

- Quels nombres de véhicules par département ?
- Quelles dates de mise en service ?

6/ Autres questions :

- Combien de radars fixes ont été mis hors service depuis le 1^{er} octobre ?
- Quel sera le coût de leur remise en service ?
- Combien ont été remis en état de marche ?
- Combien ont été à nouveau mis hors service après réparation ?
- Quel est le programme envisagé ?
 - Persister dans la remise en service de tous les radars fixes détruits ?
 - Remplacement partiel, par exemple en utilisant les données statistiques établissant le nombre d'excès de vitesse constatés ?
 - Développement de l'usage de radars automatiques fixes invisibles ?
 - Compte tenu de la situation, le gouvernement va-t-il interdire le signalement des contrôles de vitesse ?

7/ Evaluation du coût efficacité pour l'ensemble des dispositifs

- Coût de la sous-traitance – évaluation du coût unitaire d'un constat d'infraction
- Evaluation du coût unitaire d'un constat d'infraction avec des radars mobiles avec un policier ou un gendarme retraité indemnisé à un niveau correct (avec la possibilité de faire des contrôles à l'arrêt)
- Coût des méthodes efficaces utilisées dans de nombreux pays utilisant des radars déplaçables invisibles qui ne peuvent être identifiés par les avertisseurs de radars (coût du matériel et coût des heures de surveillance)

8/ Assurer une veille technique des progrès réalisés en matière de radars et de leur usage

Les tolérances en matière d'excès de vitesse sanctionnés par des radars fixes ou mobiles sont inchangées alors que les progrès techniques justifieraient d'abaisser ces tolérances à 2 ou 3 km/h. Plusieurs pays ont adopté des tolérances plus faibles que les nôtres, notamment la Suisse (3 km/h avec les radars laser jusqu'à 100 km/h et 4 km/h au-delà).

Il serait utile :

- De connaître les valeurs adoptées dans tous les pays de l'UE, aux Etats-Unis, au Canada et au Japon.
- De faire des mesures en conditions réelles de circulation en utilisant des voitures équipées de radars mobiles qui se croisent, permettant de préciser les différences de valeurs observées.
- De faire des mesures avec des radars mobiles très différents des modèles de véhicules utilisés en Normandie pour évaluer le développement inévitable d'avertissements de la présence de contrôles sur une voie donnée.
- De demander aux industriels de produire des radars automatiques autonomes, comme le sont les radars chantiers, avec un faible volume, un camouflage, mis en place pour une durée limitée, avec une surveillance également indétectable évitant leur destruction ou leur vol. Accepter le signalement des radars automatiques a été la plus grande erreur de la politique de contrôle et de sanction. Appliquée à la lutte contre l'usage des stupéfiants elle interdirait une planque pour repérer les dealers !

Erreur 2 : Lenteur et inadaptation dans la création de procédures capables de compenser la neutralisation des radars fixes et des contrôles des forces de l'ordre

Les éléments du désastre

Les gestionnaires politiques, qui n'ont pas voulu contrarier le lobby neutralisant l'efficacité des radars fixes et des contrôles des forces de l'ordre, devaient développer des mesures alternatives efficaces.

Les gestionnaires de la sécurité routière ont passé 11 ans (2003/2013) à observer la dégradation inévitable des formes visibles de contrôle de la vitesse par la mutualisation de leur signalement par Coyote ou Waze. Ils se sont contentés des résultats exceptionnels obtenus par la réforme de 2002/2003 et n'ont pas su anticiper l'inévitable réduction de l'efficacité d'un dispositif rendu très vulnérable par le signalement des contrôles.

- La mortalité s'est réduite de 8368 tués en mai 2002 à 4709 en décembre 2006 (- 3659, soit 43,7% en moins en 4 ans et 7 mois).
- Réduction de 4709 à 3260 de décembre 2006 à janvier 2013 (-1449, soit 30,8% en moins en 7 ans et 1 mois). Janvier 2014 a marqué le point bas de cette évolution).
- Accroissement de 3260 à 3534 de janvier 2014 à mai 2017 (+ 8,4% en 3 ans et 5 mois).

La réduction de la vitesse moyenne mesurée, initiée en 2003, s'est ralentie à partir de 2006, elle était très faible à partir de 2008. Une réaction s'est produite en 2011 avec un projet de développement de radars automatiques mobiles, embarqués dans des véhicules capables de mesurer les vitesses tout en circulant. La présentation a été très bien faite et l'année 2013 a été la dernière année de réduction de la mortalité. Leur usage a été ridiculement faible, faute de personnels pour les mettre en œuvre. Il était possible de recruter des réservistes pour piloter ces voitures, avec une rétribution se situant entre 80 et 100 € par jour. Ce choix a été refusé.

Par malheur, l'échec de la fin 2013 s'est associé à un refus par le ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve, de réduire à 80 km/h la diminution de la vitesse maximale sur les voies hors agglomération, proposée par le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière. Je reviendrai sur cet événement et les 3 années suivantes d'accroissement de la mortalité qui ont un intérêt exceptionnel, pour mettre en évidence la capacité destructrice d'une absence de décision dans un contexte critique. Dans un monde en évolution rapide, les administrateurs et les décideurs politiques peuvent se laissent dépasser par des intervenants privés qui ont une faculté d'adaptation efficace et destructrice dans des délais courts.

L'analyse de ce processus.

Il a été caractérisé par la permanence des avertissements écrits des experts qui constataient, année après année, comment un dispositif efficace pour faire respecter les règles était détruit par des acteurs profondément asociaux. L'activisme d'Haras pour maintenir les avertisseurs de radars et le signalement des contrôles de gendarmerie et de police peut être commenté. Cette structure d'importance mondiale “Creating meaningful connections between people and brands through creativity, media and innovation” est capable de se vanter d'avoir réussi à maintenir un dispositif qui réduit la sécurité routière. Le plus révoltant est d'avoir osé se prévaloir de cette réussite, pure expression de l'absence de limites de la malversation.

Les effets initiaux des radars automatiques

Dès juillet 2004, une étude très précise du CETE de l'Ouest (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement) avait analysé les variations de vitesses obtenues par 6 radars automatiques (étude avant/après). Le site de Mondeville permettait d'observer l'importance de la variation des proportions d'usagers, circulant au-dessus de la vitesse légale, passant d'une fourchette de 60-70% avant le contrôle automatisé à 1,5-3%. La différence était encore plus importante en prenant en compte les dépassements de plus de 20 km/h, se réduisant de 15-25% à 0,1-0,2%. 6 mois après l'installation du radar de Mondeville, le pourcentage de dépassement de la vitesse maximale autorisée était de 2% au droit du radar et de 25% 2 km après.

En 2006, le comité des experts auprès de l'ONISR a fourni un rapport détaillant les effets des radars sur la vitesse. Les études disponibles confirmaient la production d'un effondrement de la proportion d'excès de vitesse à leur niveau, suivi d'une augmentation progressive au fur et à mesure de l'éloignement du radar. Les vitesses moyennes des voitures légères, au niveau de l'ensemble des voies hors agglomération, mesurées par l'observatoire de vitesse de l'ONISR, s'étaient alors réduites dans des proportions très importantes (de 89 à 82 km/h). Ces constats exprimaient un double effet prévisible : les radars automatiques produisaient une réduction très importante de la vitesse à leur niveau et une réduction résiduelle de la vitesse sur l'ensemble des réseaux par rapport à la période antérieure.

Les avertissements recommandant de ne pas compter uniquement sur les radars fixes.

La nécessité de développer les contrôles automatisés dans un véhicule en déplacement avait été indiquée dans les recommandations du rapport d'évaluation de l'impact du CSA sur la sécurité routière de 2006, mais la réalisation pratique s'est fait attendre.

La formulation était la suivante (page 62 du rapport) : « *il est important, à côté des radars fixes et des radars mobiles (dans des véhicules à l'arrêt ou au sol) de développer l'usage des radars automatiques embarqués dans des véhicules en déplacement qui porteront la dissuasion de l'excès de vitesse dans des zones où le contrôle fixe est impossible, car trop dangereux pour ceux qui le mettent en œuvre et pour les usagers. L'expérimentation et l'homologation de ce type de radar est une urgence* ».

L'usage des avertisseurs de radars et des contrôles routiers facilité, en 2011, par la capitulation décrite précédemment de Claude Guéant, ministre de l'Intérieur, imposait de redonner une efficacité aux contrôles de vitesse en développant la mise en service de nombreux radars mobiles embarqués dans des voitures banalisées.

Je reproduis en annexe plusieurs textes dans lesquels j'insistais sur l'urgence de cette décision. La Ligue contre la violence routière avait également milité à de nombreuses reprises en faveur de l'usage des radars mobiles.

Il faut savoir que l'homologation des radars mobiles, effectuant des mesures de vitesse dans le courant de la circulation, n'a pas été une nouveauté. Des véhicules ont été homologués et utilisés à la fin des années quatre-vingt-dix, mais ils ont progressivement été abandonnés et ce premier échec est intéressant. Il mettait déjà en évidence les contraintes liées à leur usage (temps passé sur les routes, coût en carburant, rédaction des procédures...). Les textes réglementaires étaient les suivants : un décret du 3 mai 2001 et de deux arrêtés du 31 décembre 2001 et du 4 juin 2009. Un arrêté antérieur du 7 janvier 1991 avait déjà introduit dans la réglementation la possibilité d'embarquer un radar dans un véhicule en mouvement : « *Art. 1er. - Le présent arrêté s'applique aux cinémomètres de contrôle routier, ci-après dénommés cinémomètres, c'est-à-dire aux instruments permettant de mesurer soit à partir d'un poste fixe, soit à partir d'un véhicule en mouvement, la vitesse de véhicules régis par le code de la route, ainsi qu'aux dispositifs complémentaires destinés à imprimer ou enregistrer les résultats des mesures effectuées par ces instruments. Il ne s'applique pas aux appareils de prise de vue éventuellement associés aux cinémomètres.* ».

Ce rappel est important pour mettre en évidence la disponibilité ancienne de ces types de radars. Il était possible de les automatiser dès la perception du risque de dégradation des contrôles par le développement des avertisseurs de radars et de contrôles de police et de gendarmerie.

L'échec de la mise en œuvre des radars mobiles en 2013

La décision de développer des radars mobiles automatisés a été enfin prise en 2012. Les véhicules sont homologués par le laboratoire national d'essais (LNE) et il est important de remarquer les références réglementaires citées dans les certificats d'examen.



Organisme désigné par
le Ministère chargé de l'Industrie



CERTIFICAT D'EXAMEN DE TYPE

N° LNE-24833 rév. 0 du 18 Février 2013

Délivré par : Laboratoire national de métrologie et d'essais

En application : Décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 modifié, arrêté du 31 décembre 2001 et arrêté du 4 juin 2009 modifié relatif aux cinémomètres de contrôle routier

Les premiers radars automatiques mobiles de cette nouvelle génération ont été mis en service en mars 2013 et la communication, présentant leurs capacités de contrôle, a été très bien faite, notamment en permettant à des journalistes d'expérimenter ces nouveaux radars et de décrire leur fonctionnement. Je joins en annexe un exemple d'une telle présentation faite par Nice Matin.

L'usage de véhicules équipés de radars automatiques avait un avantage évident : la suppression de la rédaction des procédures qui étaient transmises au centre de traitement des infractions de Rennes.

Malgré cet avantage, le temps d'usage quotidien de ces radars a été très faible, environ une heure par jour, et le risque pour les usagers d'être flashé a donc été également peu important. L'année 2013 a été la dernière année de bons résultats et la dégradation du bilan des accidents mortels s'est manifestée à partir de février 2014.

Pour éviter un nouvel échec, la reprise de ce type de contrôle a été modifiée, en sous-traitant la mise en œuvre de ces véhicules. Une expérimentation a été initiée en Normandie et les résultats n'ont pas encore été publiés. La lenteur de ce processus n'est pas favorable à la décision du 1^{er} juillet 2018 d'abaisser à 80 km/h la VMA sur le réseau non autoroutier ne séparant pas les sens de circulation. Il fallait pouvoir associer ce type de contrôle à la décision du 1^{er} juillet dans tous les départements.

Je ne suis pas convaincu par l'automatisation complète de ce genre de contrôle. Nous n'avons toujours pas de cartes de qualité, géolocalisant la vitesse maximale autorisée sur l'ensemble du réseau. Je peux illustrer cette affirmation par de nombreux constats de signalisations incohérentes ou techniquement défaillantes. L'usage de la reconnaissance des panneaux est également problématique, car nous n'avons pas su vérifier de façon exhaustive la qualité de la signalisation et en profiter pour la simplifier. Les différences entre les départements sont considérables, certains ont multiplié les limitations à 70 à l'approche d'une courbe, d'autres se contentant d'un panneau annonçant la courbe. La meilleure solution était de ne pas prendre de risque et de se donner une

année ou deux de fonctionnement, avec comme passager un gendarme ou un policier réserviste assurant la qualité de la procédure. L'excédent du bilan des radars automatiques actuels permet de recruter des gendarmes ou des policiers retraités. Ce choix était le meilleur pour éviter les conflits. Prétendre qu'il n'y avait pas de volontaires pour assurer ce contrôle est une affirmation dépourvue de crédibilité. Il convenait simplement de fixer une indemnité raisonnable pour le faire fonctionner. Si les résultats du dispositif actuel ne sont pas d'une qualité parfaite, il faut dans l'urgence adopter un contrôle avec deux personnes.

Le site internet du ministère indique que le parc de radars placés dans des véhicules est de :

- 501 « radars embarqués » qui sont dans des véhicules à l'arrêt en bord de route ou sur des supports posés à terre. Le flash est visible et le placement d'un tel véhicule hors agglomération provoque rapidement son identification et son signalement par les avertisseurs de radars. Il est indispensable de rendre son flash invisible.
- 383 « radars mobiles nouvelle génération », mis en service à partir de 2013 qui mesurent les vitesses alors qu'ils sont en déplacement. Le flash infrarouge est invisible. Leur désignation évolue vers « équipement de terrain mobile » qui n'est pas un terme très explicite, mais le terme de « radars mobiles nouvelle génération » n'était pas non plus une bonne dénomination, car elle devient inévitablement obsolète.

La précision des appareils de mesure de la vitesse a évolué. Il faut réaliser des séries de mesures avec les radars actuels et les publier pour justifier l'évolution de la tolérance. Actuellement les radars mobiles ne sanctionnent pas la majorité des excès de vitesse réels. Il faut avoir à l'esprit l'importance des excès de vitesse sur des voies libres en ligne droite. J'ai effectué des mesures après l'adoption du 80 km/h à la fin de l'été et au début de l'automne 2018 (ligne droite, voie libre). La moitié des usagers dont la vitesse est excessive ne seront pas sanctionnés pour excès de vitesse avec la tolérance actuelle.

Les résultats de 1000 mesures étaient les suivants : 30,7% des usagers respectent la VMA à 80 ! 69,3% qui ne la respectent pas. Si l'on ajoute à ceux qui respectent le 80 la proportion de 20,8% qui ne sera pas sanctionnée entre 80 et 85 le total est très proche de 50% (50,5%). Si le contrôle est fait avec un radar mobile et une tolérance de 10 km/h % il n'y a plus qu'un tiers d'excès de vitesse qui est sanctionné.

Il faut également savoir que les « radars mobiles sous traités » sont pilotés par des conducteurs qui ne contrôlent rien. Ils se contentent de suivre un itinéraire défini qui leur est imposé. Ils ne sont pas autorisés à faire un arrêt en bord de route, ce qui abaisserait la tolérance sur la vitesse de 10 à 5 km/h. Il faut également savoir que la qualité des signalisations est faible, ce qui va dégrader l'usage d'un dispositif automatisé. Sur un parcours de 42 km que j'utilise souvent, trois signalisations limitant à 70 km/h la vitesse ne sont pas suivis d'un panneau signalant le retour à 80 km/h. Sur une de ces voies, la signalisation ci-dessous est la preuve qu'il n'y a pas eu de vérification exhaustive de la qualité des signalisations. Ce n'est pas un plaisantin qui a tourné de 90 degrés le panneau 50 concernant la voie partant sur la droite. Il est dans cette position là depuis la modification de ce carrefour il y a deux ans.



La nécessité de développer les méthodes les plus efficaces de contrôle de la vitesse

Si l'on a la faiblesse de ne pas neutraliser les avertisseurs de radar et si la mise en service des radars mobiles se développe avec la lenteur actuelle, il est indispensable de développer les contrôles efficaces utilisant des **radars indétectables** et non signalés, de faible volume. Il est possible de placer des radars automatiques temporaires au sol, sur des ponts, dans des conteneurs n'évoquant pas un instrument de mesure. Les multiples configurations possibles doivent être utilisées et il ne s'agit pas d'une mesure inacceptable, il s'agit de neutraliser les destructeurs d'efficacité des forces de police et de gendarmerie. La lutte contre le trafic de stupéfiants ne se fait pas en uniforme et au vu de tous les dealers, mais par des planques indétectables qui permettent de constater des flagrants délits. Les manœuvres et les propos, destinés à culpabiliser les forces de l'ordre qui adoptent des techniques efficaces, sont aussi inacceptables que la signalisation des radars. Ces procédés ont parfois convaincu des responsables d'unités de gendarmerie et de police de signaler les lieux de leurs contrôles temporaires, dans un but « pédagogique » alors qu'une instruction de la Déléguee interministérielle, Michèle Merli, avait interdit cette pratique dont le caractère démagogique et destructeur d'efficacité était et demeure évident.

Ce ne sont pas les lieux de contrôle à venir qu'il faut publier, mais le résultat des contrôles effectués au niveau local. Comme les lieux d'accidents et les statistiques des vitesses observées

au niveau des routes, ce sont les informations localisées et dissuasives qui doivent être rendues publiques.

Conclusion concernant l'erreur 2

Le développement et l'usage des radars mobiles et des radars invisibles ont été insuffisants

Après la réforme de 2002/2003 et son succès exceptionnel, nous avons laissé progressivement le dispositif mis en place se dégrader sous l'influence de dispositifs de signalement des contrôles. Pour que l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale exprime toutes ses possibilités, **il est indispensable de développer très rapidement la mise en œuvre d'un grand nombre de radars mobiles, avec un temps quotidien d'activité sans commune mesure avec leur usage lors de leur mise en service initiale en mars 2013.**

Il faut associer à l'emploi des radars mobiles de dernière génération une publication périodique de leurs résultats. Ne pas le faire serait une reconnaissance de l'insuffisance de leur usage et donc de leur efficacité. La publication du nombre d'infractions traitées par le centre de Rennes est faite pour différents types de radars. Il faut que ces statistiques soient étendues à toutes les formes de contrôles, automatisés ou non, au niveau local.

Il faut développer des modes de contrôles indétectables (radars au sol ou dans des conditionnements indétectables) qui neutraliseront la destruction de l'équité produite par les avertisseurs de radars et de contrôles. L'efficacité d'un contrôle est déterminée par sa nature et son usage. Une bonne mesure de contrôle dont l'usage est limité est vite perçue, par les usagers qui ne respectent pas les règles, comme un risque faible qui ne justifie pas de modifier leur comportement. Ce constat est ancien, les contrôles d'alcoolémie demeurent rares, car ils imposent l'arrêt d'un véhicule pour pratiquer un dépistage. 10 millions de dépistages pour 40 millions d'automobiliste représentent un risque faible et les proportions d'accidents mortels sous l'influence de l'alcool ne se réduisent pas.

Annexe de l'erreur 2

J'ai appris dans mes activités de sécurité routière l'importance de la production de textes détaillés. Ils ont toujours été accessibles sur le site www.securite-routiere.org créé en 1999.

Les documents présentés ci-dessous mettent en évidence dans ces textes les avertissements concernant le risque de dégradation du dispositif. Plusieurs ont été utilisées dans les pages précédentes. Il est utile de les présenter dans leur version « longue ».

Je reproduis ci-dessous une partie de nombreuses prises de position concernant le développement de radars embarqués dans des véhicules banalisés en déplacement.

1/ En janvier 2006 je recommandais dans un texte résumant les mesures capables de prolonger les bons résultats des années précédentes : « *l'extension de la dissuasion des vitesses excessives à l'ensemble du réseau secondaire où se produisent la moitié des accidents mortels, et à l'ensemble des usagers, c'est à dire incluant les motocyclistes dont la survie sur les routes impose plus qu'à tout autre usager le respect des limitations de vitesse. Cette dissuasion impose l'homologation et la mise en service de radars automatiques embarqués dans des véhicules en circulation, capables notamment de photographier les motos par l'arrière. Le développement des radars "mobilisables" est en cours, il constitue la seconde étape de la mise en oeuvre du contrôle automatisé après celle des radars fixes, il doit être suivi par le développement des radars mobiles qui sont les seuls à permettre la généralisation des contrôles à des zones dangereuses au niveau desquelles il est impossible d'implanter temporairement un radar fixe, qu'il soit à l'intérieur ou à l'extérieur d'un véhicule.* » <http://www.securite-routiere.org/editoriaux/janvier2006.htm>

2/ En 2007 J'ai publié sur <http://www.securite-routiere.org/propositions/prop07.htm> un long texte d'analyse de la situation avec 32 propositions. La mesure 10 était la suivante :

Homologuer et mettre en œuvre le contrôle de la vitesse par des radars automatiques embarqués dans des véhicules se déplaçant dans le flux de circulation.

Définition du problème

Les radars automatiques ne sont pas utilisables sous leur forme actuelle sur la totalité du réseau. Il convient d'étendre la dissuasion des vitesses excessives à toutes les voies, y compris le réseau secondaire à faible flux de circulation, pour avoir un effet maximal du respect des limitations de vitesse, tant sur l'accidentalité que sur la consommation de carburant.

Enoncé de la proposition et de ses objectifs

Développer et homologuer des « radars automatiques », installés dans des véhicules banalisés circulant dans le trafic, avec un suivi assuré par le centre de traitement de Rennes, comme pour les radars automatiques de la « première génération » (radars fixes non déplaçables) et ceux de la « seconde génération » (radars embarqués dans des véhicules à l'arrêt ou établis temporairement par des systèmes variables à l'extérieur des véhicules). Ce dispositif de « troisième génération »

est indispensable pour réaliser des contrôles dans des zones où il est difficile et dangereux d'installer transitoirement des radars déplaçables (dans des véhicules ou à l'extérieur des véhicules).

Argumentaire

La chaîne de contrôle de la vitesse intégrant la totalité de la démarche, depuis la prise de la photographie jusqu'à l'expédition de l'avis au propriétaire du véhicule, a levé le goulet d'étranglement créé par le temps de traitement manuel des infractions dans les unités de police et de gendarmerie.

Les radars automatisés ont d'abord été utilisés sur des socles bétonnés raccordés physiquement au système de transmission des données. Ils sont alors signalés par des panneaux spécifiques et ce choix de la signalisation était indispensable pour assurer une pédagogie nouvelle du respect des règles, avec une faible tolérance sur les excès de vitesse (5 km/h ou 5% au-dessus de 100 km/h). Cette méthode a provoqué une rupture avec les tolérances élevées acceptées dans le passé.

Dans un second temps ce dispositif automatisé a été utilisé dans des véhicules banalisés, pouvant s'arrêter au bord des voies ou même être fixés temporairement à des infrastructures ou placés au sol. Les données constatées (photos, mesures, renseignements sur l'emplacement, l'heure du contrôle, la vitesse autorisée localement) sont enregistrées par un ordinateur embarqué et elles sont transmises secondairement au centre de Rennes qui peut assurer le traitement comme celui des constats effectués par les radars non déplaçables. La limite à cet usage est liée au danger introduit par le stationnement des véhicules dans des zones potentiellement dangereuses (notamment les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes ou des voies rapides) ou difficiles d'accès.

Le dernier stade de l'évolution de ce dispositif, qui a eu un rôle très important dans la réduction de la vitesse moyenne de circulation et de l'accidentalité, consiste à porter la dissuasion sur la totalité du réseau par l'usage de radars embarqués dans des véhicules banalisés, se déplaçant dans le flux de circulation. Très proches des radars embarqués utilisés à l'arrêt quant aux outils de mesure, de photographie et d'enregistrement, ils utiliseraient cependant des règles légèrement différentes pour les variables recueillies et les tolérances sur les vitesses mesurées par rapport aux vitesses sanctionnées.

Inconvénients et difficultés envisageables pour sa mise en œuvre

Il n'y a pas d'obstacle technique au développement de ce type de contrôle. Il faudra cependant définir les conditions d'homologation et d'usage. Il faut inclure un repérage par GPS de la position du véhicule pour localiser avec précision le lieu de l'infraction. Le dispositif doit permettre de prendre les photos numériques et de mesurer la vitesse de véhicules en éloignement. Cette possibilité est indispensable pour assurer le contrôle des motocycles.

Conditions pratiques de mise en œuvre

Définir un cahier des charges, homologuer le dispositif, définir son usage et les seuils de tolérance sur les vitesses mesurées, planifier la mise en œuvre de ces radars automatiques effectuant des

mesures dans un véhicule en déplacement pour chaque département, éventuellement par transformation des véhicules permettant de faire des mesures à l'arrêt. Il faut signaler que le développement de cette possibilité de contrôle automatisé dans un véhicule en déplacement avait été indiqué dans les recommandations du rapport d'évaluation de l'impact du CSA sur la sécurité routière de 2006, mais la réalisation pratique se fait attendre.

La formulation était la suivante (page 62 du rapport) : « *il est important, à côté des radars fixes et des radars mobiles (dans des véhicules à l'arrêt ou au sol) de développer l'usage des radars automatiques embarqués dans des véhicules en déplacement qui porteront la dissuasion de l'excès de vitesse dans des zones où le contrôle fixe est impossible car trop dangereux pour ceux qui le mettent en œuvre et pour les usagers. L'expérimentation et l'homologation de ce type de radar est une urgence* ».

3/ En 2013, dans un texte publié sur le site internet [www.securite-routière.org](http://www.securite-routiere.org) toujours accessible à l'adresse <http://www.securite-routiere.org/docacrobot/2013projetGot.pdf>, j'énonçais un ensemble de recommandations, dont la suivante :

*« Redonner leur pleine efficacité aux méthodes de dissuasion des excès de vitesse
Toutes les mesures contraignantes provoquent des adaptations destinées à réduire leur effectivité sur le terrain. Un ensemble de comportements profondément associaux se sont développés depuis l'instauration du dispositif de contrôle et de sanction automatisé (CSA) en 2003. Ils existaient auparavant, mais avec une fréquence faible qui ne mettait pas en question la qualité du dispositif et surtout son équité. La situation a évolué et il est indispensable de mettre un terme à cette recherche de l'impunité. Les pouvoirs publics doivent mettre en œuvre les méthodes qui sont disponibles et qui peuvent limiter dans des proportions importantes les dérives observées. »*

(Le gouvernement) « *peut faire le choix d'une modification des procédures de contrôle, assurant l'invisibilité de radars déplaçables. Le volume de ces radars se réduit chaque année, ils sont facilement camouflables en bordure de chaussée (les véhicules stationnés hors agglomération sont suspects aux yeux des chercheurs de radars) et l'usage d'un rayonnement infrarouge rend leur flash invisible (la technique est utilisée par les nouveaux radars mobiles opérant dans des véhicules en déplacement). Il faudrait également renoncer à faire conduire les radars mobiles/mobiles par des gendarmes ou des policiers en tenue, ce qui permet leur identification et leur signalement.* »

4/ La présentation des radars mobiles par Nice Matin en 2013

La qualité de la présentation de ces nouveaux radars mobiles indétectables et la faiblesse de leur usage, qui ont été perçues dès la fin de l'année 2013, mettent en évidence les conditions de l'efficacité d'une mesure. Elle doit être réelle et importante en niveau de risque d'être sanctionné.

Radar furtif embarqué, l'arme fatale de la police

Derrière son allure ordinaire, la Renault Mégane de la police des A.-M. est redoutable.
À son bord, un radar furtif a déjà verbalisé 895 excès de vitesse en deux mois

Nom de code ETM. Pour Équipement de Terrain Mobile. Le radar mobile dernière génération. Capable de photographier tout en roulant les excès de vitesse, sans même que le contrevenant s'en aperçoive. Un flash infrarouge le rend invisible, de jour comme de nuit.

Il en existe vingt en France dont un dans les Alpes-Maritimes. La voiture-radar est en fonction depuis mars après deux mois de test. Résultat : 895 véhicules pris en aute. Les contrevenants ne l'ont su que deux semaines plus tard, en relevant leur contredanse par la poste.

Le commissaire Emmanuel Grout, adjoint du pôle voie publique, nous a ouvert, hier à Nice, les portières de cette Renault Mégane banalisée, équipée du radar dernier cri. Une voiture, ni vue, ni connue, 77 000 euros ! Contre 5 000 pour un radar embarqué classique.

Une plus grande marge de tolérance

De l'extérieur, rien ne permet de épurer le véhicule. Hormis deux policiers en tenue à l'intérieur et une caméra grand angle placée sur le tableau de bord. C'est un coup sûr pour les réseaux communautaires, style Coyote, qui permettent aux automobilistes de s'avérer.

Dans la calandre, le flash : un rectangle noir très discret. Derrière la plaque d'immatriculation se dissimule l'antenne radar. Sur la plage arrière, l'antenne GPS. Et dans le coffre, de volumineuses batteries.

Au volant, Philippe Kaczmarek, responsable du service contrôle de vitesse, rentre quelques paramètres avant de démarrer : « Grâce à cette tablette tactile, je me connecte. Je rentre ensuite mon matricule,

mon mot de passe. » L'ordinateur de bord note que la caméra est opérationnelle. « J'indique ensuite que le contrôle s'effectuera en mode « mouvement », poursuit le sous-brigadier.

La vitesse limite autorisée est sélectionnée par le policier, en l'occurrence 50 km/h, en sortant de la caserne Autarve sur le boulevard Roquenbillière. Tout le reste est automatisé.

« Pour l'instant, nous flashons les véhicules qui nous doublent. Mais dans quelques semaines, nous aurons une application qui nous permettra de contrôler la vitesse des véhicules que nous croisons », précise le commissaire Grout.

Un piège de plus pour les automobilistes ? Les policiers s'en défendent. D'autant que la tolérance est supérieure aux radars d'ancienne génération : « C'est un appareil réservé aux grands excès de vitesse, affirme Emmanuel Grout : « Avec les radars actuels, vous êtes flashé en agglomération à partir de 57 km/h. Avec celui-ci, il faut que vous soyiez à 70 km au lieu de 50. » Plus question, dès lors, de plaider l'inadéquation.

Démonstration sur la voie Mathis, la voie rapide de Nice, sur une portion à 50, peu après un radar fixe. Un scooter double à fond de train la Mégane de la police. Vitesse affichée sur la tablette : 74 km/h. Les données partent directement à Rennes. Le PV est déjà en préparation. « C'est quand même déjà quasiment 80 km/h au compteur », précise le commissaire Grout.

En vidéo

Notre reportage à bord de la voiture-radar

WWW.NICEMATIN.COM

Sachant que ces repères ne sont valables que pour les radars embarqués nouvelle génération. Et que les compteurs automobiles permettent de rajouter 5 km/h de tolérance. Il faut être à plus de 150 km/h au compteur sur autoroute pour que l'ETM immortalise l'infraction.

Pour l'instant, seuls sont flashés les véhicules qui doublent la Mégane banalisée. Dans quelques semaines, le véhicule disposera d'une application, « pour contrôler la vitesse des véhicules que nous croisons », annonce le commissaire Grout.

Erreur 3 : la faillite du dispositif de retrait de points

Lors de la campagne pour l'élection présidentielle de 2017, un groupe de promoteurs de décisions de santé publique a posé aux candidats la question suivante :

« Un rapport du ministère de l'intérieur a prouvé que la moitié des points de permis qui devraient être retirés ne l'ont pas été. Il est indispensable de recréer l'équité et l'efficacité du dispositif. Assurerez-vous la qualité du dispositif de retrait de points ? »

Emmanuel Macron a répondu : « *Naturellement. C'est la crédibilité de la sanction qui est en jeu. De manière générale, je me suis prononcé pour l'application sans faille des peines et des sanctions prononcées, ce n'est pas pour accepter que des pénalités pour excès de vitesse soient traitées avec une négligence coupable. Qui dit contrôle dit sanction aux contrevenants, et qui dit sanction dit efficacité du système de pénalisation. Il ne peut y avoir de tolérance à géométrie variable sur cette question très lourde de la sécurité routière.*

Le bilan de la gestion du permis à point vient d'être publié par le ministère de l'Intérieur. Non seulement la dégradation de la procédure n'a pas été modifiée, mais elle s'est aggravée. Un délai de plusieurs mois est acceptable pour corriger cette anomalie d'une gravité évidente. Nous pourrons juger dans le bilan de l'année 2018 si l'engagement du président de la République est respecté.

I – La découverte d'un échec

Dans les deux principales modalités d'erreurs, les mauvais choix et les mauvaises gestions, celle-ci est un exemple caricatural d'une incapacité de corriger un dispositif dont les défaillances ont été décrites il y a 7 ans.

- Le rapport Colin-Le Gallou

Le 4 juin 2012, un rapport de la DGA de 79 pages, rédigé par Jean Colin et Jean-Yves Le Gallou, inspecteurs généraux du ministère de l'Intérieur, a mis en évidence la gravité de la dégradation du dispositif de retraits de points.

Leurs conclusions étaient dévastatrices :

« Après une analyse fine des procédures et des applications, les principales conclusions sont les suivantes.

- 1 *En 2010, 12 027 010 infractions routières entrant dans le champ d'application du permis à points ont été constatées. 6 486 626 décisions de retraits de points ont été prises. Les retraits de points concernent 54% des infractions constatées. 46% des infractions sont donc restées sans conséquence sur la situation du permis de conduire.*
- 2 - *Lorsque les véhicules appartiennent à des personnes morales, seulement 11% des conducteurs contrevenants se voient retirer des points. Ainsi, 1 400 000 avis de contraventions (ACO) adressés, dans le cadre du contrôle sanction automatisé (CSA), à des sociétés ou à des administrations, ne débouchent sur aucun retrait de points. La mission propose plusieurs types de solutions : d'ordre pénal (créer une incrimination de non-désignation), administratif (faire figurer le nom d'un conducteur responsable sur le certificat d'immatriculation), conventionnel (passer des accords de transmission de données avec les propriétaires des grandes flottes de véhicules).*
- 3 - *Par ailleurs 2 500 000 contrevenants ne se voient pas retirer de points de permis en raison de difficultés d'interfaces entre les fichiers d'immatriculation des véhicules et celui des permis de conduire. Beaucoup d'améliorations techniques sont possibles pour que les fichiers se « parlent » mieux. Cela relève d'un bon management des services. ”*

- La mise au placard de ce rapport et sa divulgation dans la presse

En tête du document de transmission de ce rapport de l'inspection générale de l'administration, un bandeau occupe toute la largeur de la page : « **CONFIDENTIEL** ».

Trois ans après la remise du rapport au ministre de l'Intérieur, aucune diffusion de ce texte n'avait été faite et aucune procédure en vue de corriger cette carence majeure n'avait été engagée, alors que le rapport avait établi 29 préconisations, destinées à corriger les erreurs observées.

Le Journal du Dimanche a rendu public le rapport Colin Le Gallou avec des commentaires détaillés en août 2015 et a placé sur son site internet la totalité de ce texte. Aucun responsable de ce désastre n'a contesté le contenu de cet article. La partie la plus importante du texte du JDD a été la suivante : « *Signé par les hauts-fonctionnaires Jean-Yves Le Gallou et Jean Collin, ce texte, transmis à l'administration dès le 13 juin 2012, sonne l'alerte : le système des radars automatiques dysfonctionne, il est inéquitable. Plus précisément, il met au jour « une forte distorsion entre les infractions commises et les décisions de retrait de points ». En clair : les sanctions ne sont pas automatiques en cas d'infraction. Deux chiffres-chocs battent en brèche l'efficacité d'un outil mis en place en 2003 et qui a sauvé 4.000 vies : « Les retraits de points concernent 54% des infractions constatées. 46% des infractions sont donc restées sans conséquences sur la situation du permis de conduire », pointent Le Gallou et Collin. Plus précisément, parmi les 12 millions d'infractions constatées en 2010 par les policiers, les gendarmes ou par le système automatisé (9,1 millions par les radars), 6,5 millions seulement « de décisions de retraits de points ont été enregistrées dans le fichier national du permis de conduire ». « Ce taux de déperdition apparaît élevé », notent les*

auteurs. Les amendes, elles, sont payées dans 80% des cas. « J'ai réussi à confondre quelques conducteurs mais il est encore assez facile d'échapper au retrait de points, notamment parce que nous manquons de moyens humains pour identifier les conducteurs des véhicules en infraction », témoigne un commissaire de police. »

La conclusion du JDD laissait espérer un retour à l'application de la loi : « *Remis il y a plus de trois ans, le rapport de l'IGA, non rendu public, n'a pas conduit à une réforme d'ampleur du système pour corriger les déviances. Des progrès sont toutefois possibles dans un proche avenir : alors que 111 nouveaux radars ultra-modernes capables de détecter les excès de vitesse dans les deux sens de circulation rentreront en fonction dès demain, Bernard Cazeneuve a annoncé en janvier vouloir « lutter contre les contournements de la loi en matière de contrôle automatisé », notamment en identifiant mieux les auteurs des infractions. Le prochain Conseil interministériel sur la sécurité routière (CISR) prévu le 2 octobre devrait dévoiler les modalités concrètes de lutte contre l'évaporation des points perdus. « Un de nos objectifs, martèle Emmanuel Barbe, est de s'assurer de l'égalité réelle de tous devant la loi ».*

- L'échec de la correction des erreurs

La publication du JDD semblait marquer la fin de cette absence d'équité insupportable. Les responsables de la gestion du dispositif ont mis en avant des explications rationnelles qui semblaient pouvoir justifier une partie importante de cette carence : les entreprises ne désignent pas l'identité de leurs employés quand leur infraction est constatée par des radars automatiques, il y a des classements sans suite sous condition (participer à un stage), de fausses immatriculations, des étrangers qui ne sont pas gérés par le permis à points français ...

Dès 2015, j'ai analysé les absences de retraits de points de permis dans des circonstances qui ne relevaient pas de l'ensemble d'arguments développés par l'administration de la sécurité routière. Mes constats et les commentaires sont toujours accessibles sur le site www.securite-routier.org aux pages suivantes :

<http://www.securite-routiere.org/docacrobot/alcooletretraitdepoints.pdf>

<http://www.securite-routiere.org/usagers/controlesanctions/alcoolpertedepoints.html>

<http://www.securite-routiere.org/usagers/controlesanctions/alcooletretraitdepoint2014.html>

J'ai utilisé une forme d'infraction qui échappe, dans la quasi-totalité des cas, aux arguments qui ont été avancés pour « justifier » l'absence de retraits de points : la conduite sous l'influence de l'alcool (contraventions et délits). Quand les contrôles sont effectués, qu'il s'agisse de contrôles aléatoires ou de contrôles après infraction ou accident, les gendarmes et les policiers ont accès aux documents identifiant le conducteur et le véhicule (immatriculation, permis de conduire, « carte grise »). Tous les éléments sont donc disponibles pour conduire la procédure jusqu'à son terme.

Les circonstances qui justifient l'absence de possibilité de retraits de points sont très limitées, il s'agit de :

- La conduite sous l'influence de l'alcool par un usager étranger. Nous savons que cette infraction est très rare. Le BAAC de l'année 2016 recense seulement 39 conducteurs

étrangers avec une alcoolémie dépassant le seuil légal dans l'ensemble des accidents, alors que le nombre de conducteurs avec une alcoolémie excessive s'élevait à 4 979..

- La conduite sans permis par les usagers qui ne l'ont jamais obtenu, ou qui conduisent alors qu'ils n'ont plus de points, peut être identifiée en utilisant la proportion d'usagers conducteurs accidentés identifiés dans le BAAC comme ne possédant pas de permis valide (jamais obtenu, périmé, suspendu, invalidé, annulé). En 2016, 86 157 conducteurs accidentés avaient un permis valide et 2 112 n'en avaient pas soit 2,5%.
- Compte tenu du fait que l'usage de la notion d'accident est un biais qui majore les proportions d'absence de permis, l'impossibilité justifiée de retirer des points ne devrait pas dépasser 3%.

Dans les dénominations que j'ai pu établir de 2010 à 2014 en utilisant le document de l'ONISR qui fait le bilan annuel des infractions et des retraits de points, les proportions d'usagers dont 6 points de permis ont été retirés, pour une contravention ou un délit lié à une conduite sous l'influence de l'alcool, s'élevaient à :

2010	2011	2012	2013	2014
56%	54.5%	48.7%	48.8%	51.1%

Le bilan des infractions et des retraits de points pour l'année 2017 a été rendu public en septembre 2018. Il permet de mettre en évidence l'aggravation du déficit de retrait de points après constat d'une infraction à la conduite sous l'influence de l'alcool.

II - Analyse du bilan 2017 établissant les constats d'infractions pour conduite sous influence de l'alcool et le bilan des retraits de points liés à ces infractions

Les données utilisées dans cette analyse sont établies par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) dans deux rapports :

- « *La sécurité routière en France - bilan de l'accidentalité de l'année 2017* », 192 pages. Pour faciliter l'identification de ce document, il est désigné dans le texte ci-dessous comme le « bilan de l'accidentalité ».
- « *Les infractions au code de la route et au code des transports. L'impact sur le permis à points. Bilan statistique 2017* », 145 pages. Ce document est désigné comme le « bilan des infractions »

Les données statistiques produites dans ces deux documents appartiennent à trois catégories, chacune concernant un niveau particulier depuis le constat d'une infraction jusqu'au retrait effectif des points sur le fichier des permis de conduire, en passant par l'étape très importante de la caractérisation de l'infraction (contravention ou délit) et son acheminement vers l'organisme qui va décider de la sanction et finalement la transmettre aux gestionnaires du permis à points. Le constat inquiétant est l'absence de cohérence entre les valeurs publiées dans ces trois niveaux de traitement des données.

1/ Le premier niveau indique le nombre de constats d'infractions

Contrôles d'alcoolémie

⇒ Page 109 (bilan de l'accidentalité)

« 10,1 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2017, nombre stable par rapport à 2016. 334 860 tests se sont avérés positifs, soit 3,3 % des dépistages.

- 9,7 millions de contrôles (95,1 % du total) sont préventifs (à l'initiative des forces de l'ordre) ou lors d'infractions. Ils s'avèrent positifs 2,9 % des cas.
- 80 389 contrôles ont été réalisés lors d'accidents corporels (qui incluent les accidents mortels). 4 816 usagers testés (soit 6,0 %) ont une alcoolémie supérieure au taux légal (taux de positivité proche de ceux de 2013-2014).
- 153 353 dépistages ont eu lieu lors d'accidents matériels. Ils sont positifs dans 9,5 % des cas. Ce taux, supérieur à celui observé dans les accidents corporels, s'explique par la sélection opérée pour ces tests non systématiques lors d'accidents matériels.
- 146 156 dépistages ont été réalisés suite à la commission d'une première infraction, avec un taux de positivité de 22% »

La valeur à retenir est celle du **total des dépistages positifs, soit 334 860**

Données générales : ⇒ page 26 (bilan des infractions) – reproduction du document.

IV. Les contrôles et les infractions relatifs à l'alcoolémie

IV.1. Données générales sur tous les contrôles réalisés

En 2017, 10 141 631 dépistages ont été réalisés, contre 9 862 941 en 2016, soit une hausse de + 2,8 %.

	Tous dépistages		Dépistages positifs		Taux de positivité
	Nombre	Évolution année A/A-1	Nombre	Évolution année A/A-1	
2008	11 743 065	+4,6%	381 705	+1,5%	3,3%
2009	11 284 099	-3,9%	371 741	-2,6%	3,3%
2010	10 892 996	-3,5%	375 487	+1,0%	3,4%
2011	11 155 304	+2,4%	386 828	+3,0%	3,5%
2012	10 935 180	-2,0%	352 014	-9,0%	3,2%
2013	10 517 148	-3,8%	322 694	-8,3%	3,1%
2014	10 838 743	+3,1%	318 460	-1,3%	2,9%
2015	10 245 130	-5,5%	293 548	-7,8%	2,9%
2016	9 862 941	-3,7%	305 239	+4,0%	3,1%
2017	10 141 631	+2,8%	334 860	+9,7%	3,3%

Les dépistages positifs sont en hausse (+ 9,7 % par rapport à 2016), soit 334 860 positifs en 2017 contre 305 239 en 2016.

Le taux de positivité (tests positifs / nombre de dépistages) augmente légèrement en 2017 par rapport à 2016, s'établissant à 3,3 % contre 3,1 % en 2016.

2/ le second niveau (bilan des infractions)

Il est très important, car il ne se limite pas au dénombrement des infractions (contrôles positifs), il indique la qualification de la faute (contravention ou délit).

⇒ La page 8 (bilan des infractions) résume la qualification et le nombre d'alcoolémies dépassant le seuil légal

« L'alcoolémie délictuelle (supérieure ou égale à 0,8 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré et plus) est en baisse de -6,7% avec 123 926 délits, représentant toujours 20,8% des délits.

L'alcoolémie contraventionnelle (inférieure à 0,8 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré) diminue de - 2,7% par rapport à 2016, avec 80 182 contraventions en 2017. 7 287 contraventions ont été dressées pour alcoolémie comprise entre 0,2 et 0,5 g/l pour des titulaires de permis probatoire ».

⇒ Page 12 (bilan des infractions)

« Aide- mémoire infractions – Délits – Alcoolémie - 123 926 (-6,7%)

Alcoolémie inférieure à 0,8 g/l de sang – 80 182 (-2,7%)

Dont alcoolémie de 0,2 à 0,5 g/l – 7 287 (-10%) »

⇒ Page 15 : (bilan des infractions) tableau indiquant l'évolution des délits (reproduction du document)

I.1.2. Évolution 2010-2016-2017 de la répartition par famille

Familles	Nombre de délits			Évolution 2017/2010	Évolution 2017/2016	Part en 2010	Part en 2016	Part en 2017
	2010	2016	2017					
Délit de fuite après un accident	138 515	168 440	172 217	+24.3%	+2.2%	25.1%	28.3%	29.0%
Alcoolémie	167 347	132 894	123 926	-25.9%	-6.7%	30.3%	22.3%	20.8%
Permis de conduire	101 092	111 844	112 888	+11.7%	+0.9%	18.3%	18.8%	19.0%
Assurance	79 734	82 889	80 395	+0.8%	-3.0%	14.4%	13.9%	13.5%
Stupéfiants	25 194	44 379	49 135	+95.0%	+10.7%	4.6%	7.5%	8.3%
Refus et entraves	22 581	26 210	27 942	+23.7%	+6.6%	4.1%	4.4%	4.7%
Plaques	13 574	22 846	21 326	+57.1%	-6.7%	2.5%	3.8%	3.6%
Alcool et stupéfiants	4 002	5 691	6 263	+56.5%	+10.1%	0.7%	1.0%	1.1%
Vitesse		106	95		-10.4%	0.0%	0.0%	0.0%
Autres	239	225	197	-17.6%	-12.4%	0.0%	0.0%	0.0%
Total	552 278	595 524	594 384	+7.6%	-0.2%	100.0%	100.0%	100.0%

I.1.3. Évolution 2008-2017 des proportions entre les principales familles de délits

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Délit de fuite après un accident	24.6%	25.1%	25.1%	23.7%	23.3%	23.8%	24.9%	26.9%	28.3%	29.0%
Alcoolémie	32.2%	30.5%	30.3%	30.0%	27.1%	25.6%	24.4%	22.4%	22.3%	20.8%
Permis de conduire	19.2%	19.1%	18.3%	18.5%	19.4%	19.5%	19.7%	19.3%	18.8%	19.0%
Assurance	14.9%	14.6%	14.4%	15.1%	14.8%	15.1%	15.7%	14.9%	13.9%	13.5%
Stupéfiants	2.4%	3.8%	4.6%	4.4%	5.3%	5.6%	5.7%	6.8%	7.5%	8.3%
Total	548 785	561 864	552 278	572 797	552 506	579 880	587 579	581 081	595 524	594 384

⇒ Page 17 (bilan des infractions) Tableau récapitulatif des délits

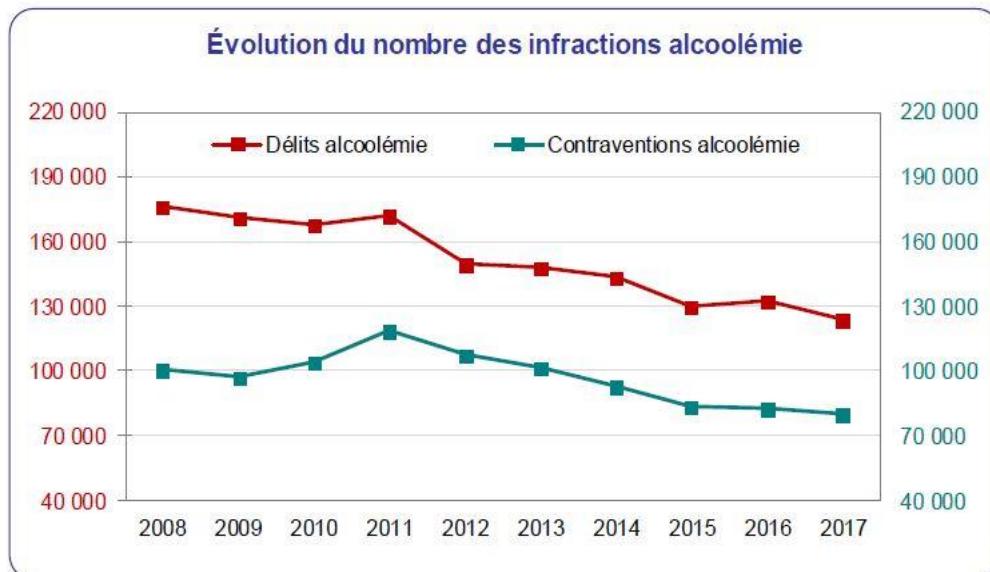
Alcoolémie					
Conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste	5 564	5 935	+6.7%	-17.4%	1.0%
Conduite sous l'emprise d'un état alcoolique (taux d'alcool >= 0,8 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré)	123 850	114 204	-7.8%	-26.7%	19.2%
Refus, par le conducteur d'un véhicule, de se soumettre aux vérifications tendant à établir l'état alcoolique	3 480	3 787	+8.8%	-12.2%	0.6%
	132 894	123 926	-6.7%	-25.9%	20.8%

Alcool et stupéfiants					
Conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et sous l'emprise d'un état alcoolique	5 691	6 263	+10.1%	+56.5%	1.1%

Remarque : trois circonstances particulières sont incluses dans ce tableau :

- l'ivresse manifeste (5 935)
- le nombre de refus de se soumettre aux vérifications tendant à établir l'état d'imprégnation alcoolique (3 787)
- l'association alcool/stupéfiant (6 263)

Page 29 : Graphique (bilan des infractions) mettant en évidence la réduction des infractions alcoolémie.



Comparaison entre le niveau 1 des constats d'alcoolémie dépassant le seuil légal et le niveau 2 qui distingue les contraventions et les délits

- 123 926 délits
- 80 182 contraventions

Soit un total de 204 108

Le nombre total de dépistages toutes circonstances confondues est de 10 141 361 dont 334 860 sont positifs.

Bilan : $204108/334860 = 0,60959$ soit une disparition de 39% des résultats positifs

3/ le troisième niveau : le retrait de points

⇒ Page 9 : 791 682 « *points pour alcoolémie (-6,1%)* »

⇒ Page 45 : « *791 682 points sont retirés pour les infractions liées à l'alcoolémie, soit 5,2% de l'ensemble des points retirés dont 396 144 points retirés (50% des points retirés pour les infractions liées à l'alcoolémie) pour le délit de conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé* ».

Remarque : page 48 ce sont 53% des points qui sont retirés pour des délits.

⇒ Page 48 : nombre de retraits de points pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique délictuel : 396 144.

Le paragraphe concernant la conduite avec une alcoolémie au niveau de la contravention contient une erreur : « *Le nombre de points retirés pour les faits de conduite sous l'empire d'un état alcoolique contraventionnel (taux d'alcool pur compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang ou entre 0,25 et 0,4 mg/l d'air expiré) est en diminution de - 3,4 % passant de 348 294 en 2017 à 336 294 en 2016* ». Les valeurs pour 2016 et 2017 ont été inversées par rapport au résultat de la page 42. La bonne valeur est manifestement celle du tableau de la page 42 (reprise dans un texte de la page 43), car l'indication « *est en diminution* » de la page 48 est en contradiction avec le montant indiqué de l'année 2017 qui est supérieur à celui de 2016.

⇒ Page 51 : indication intéressante de la proportion des pertes de points en fonction du sexe : 85,2% chez les hommes et 33% chez les femmes, mais seulement 14,8% de permis à solde nul chez des femmes pour 85,2% chez les hommes. Pour les pertes de points liés à l'alcool la proportion de femmes est de 14%.

⇒ Page 112 (bilan de l'accidentalité) : le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique en 2016 a été de 113 000 (attention, il peut y avoir un décalage entre l'année du constat et celle de la condamnation).

⇒ Page 113 (bilan de l'accidentalité) : le nombre d'hommes condamnés pour conduite en état alcoolique a été (en 2016) de 100 777 hommes et 12 328 femmes. Les données de la justice sont publiées plus tardivement que celles de l'ONISR.

Le résumé de cet ensemble de données produites par les services de l'Etat est le suivant :

- **334 860 tests de dépistage de l'alcoolémie se sont avérés positifs en 2017.**
- **Les valeurs produites dans les documents pour la nature des infractions permettent de retenir :**
 - **80 182 contraventions**
 - **129 182 délits**
 - **Soit un total de 209 364**
- **Le nombre de retraits de 6 points est de 791 682/6 = 131 947**

Pour 100 dépistages positifs, il y a eu 39 retraits de 6 points (en cas de conduite sous l'influence de l'alcool, le nombre de points retiré est identique pour les délits et les contraventions).

III - Le bilan de ce désastre

Ce défaut de qualité détruit l'équité entre les usagers. Il est important quantitativement, identifié depuis de nombreuses années, et sa correction ne présente pas de difficultés techniques insurmontables. Il exprime avant tout le déficit de coordination entre les différents acteurs concernés et l'incapacité des décideurs à mettre en œuvre une procédure prioritaire dirigée par un responsable unique, doté de moyens. La décision, prise récemment, d'entreprendre une nouvelle évaluation de ce désastre, indique une fois de plus la volonté de ne pas décider. Elle confirmera l'absence de correction de cette faute, sans organiser sa suppression et sans pouvoir désigner le responsable de cette carence, car il n'y a pas un responsable unique. Il y a un ensemble de gestionnaires qui vont dire que leurs logiciels ne sont pas bien connectés entre eux, qu'ils manquent de moyens, et que le ministère de la Justice est sinistré.

Quand la réforme de 2002/2003 a centré son action sur le contrôle de la vitesse par des radars automatiques, une cellule responsable du projet (avec une dizaine de fonctionnaires détachés des ministères des Transports et de l'Intérieur) a été mise en place. Raphaël Bartolt, Préfet, a eu comme activité unique de la diriger et le cahier des charges des trois fonctions à assurer (mesure, transmission des données, établissement des procédures) a été défini. Le dispositif est devenu opérationnel en moins d'une année et sa qualité a été immédiate.

La France prétend à l'excellence dans le domaine de l'informatique, alors que son administration est régulièrement en défaut quand elle veut définir des logiciels, sans construire une procédure globale avec des spécialistes compétents. Le ministère des Finances a une compétence dans ce domaine, le fichier des impôts locaux, construit sur le cadastre et identifiant tous les propriétaires, fonctionne bien, celui de l'imposition directe également. Succès également dans la construction de la traçabilité de la viande de bœuf au moment de la crise de la « vache folle ». A côté de ces succès, de nombreux désastres coûteux ont été identifiés. Nous sommes toujours dans l'incapacité de produire une informatisation des données de santé de tous les assurés sociaux, une énième mouture

est en cours de développement et les échecs précédents ont eu des coûts très importants. La paye des militaires a été un autre exemple de carence organisationnelle. L'informatisation centralisée des cartes grises a également eu des défaillances alors que la procédure est d'une grande simplicité.

Le déficit de retrait de 60% des points de permis fait partie de ces blocages organisationnels n'exprimant pas la difficulté, mais l'incompétence ou l'absence de volonté d'avoir recours à des spécialistes capables de définir les méthodes permettant de relier des sources de données numériques existantes. Organiser la traçabilité d'une procédure est un savoir de base pour tous les logisticiens. Un PV doit pouvoir être suivi comme une lettre recommandée avec accusé de réception. Le retour automatisé à la case départ est fondamental, car il permet de contrôler la bonne fin et il est valorisant pour les gendarmes et les policiers qui ont établi les procédures et peuvent alors constater que leur travail a été pris en compte, tout en assurant le contrôle de qualité. L'absence de bonne fin doit provoquer une interrogation du système, capable d'identifier ce qui a entraîné l'échec du retrait de point.

IV - Conclusion concernant l'erreur 3

A ce jour, les ministères concernés n'ont pas corrigé ce déficit de qualité majeur. En détruisant l'égalité des usagers face à la principale sanction des infractions routières, ils développent l'hostilité des usagers au dispositif de contrôle et de sanction.

Leur carence exprime une fois de plus l'absence d'évaluation structurée des politiques publiques.

Il faut :

- Désigner un chef de projet qui aura pour seule tâche le rétablissement de la qualité du dispositif de retrait de points, assurant la traçabilité complète des infractions constatées.
- Il disposera d'un secrétariat et d'un budget
- Il consultera des spécialistes de la construction d'une traçabilité qui ont fait leurs preuves. Ils vont travailler avec les producteurs ou les gestionnaires des logiciels existants et vont proposer les modifications permettant d'atteindre l'objectif fixé (il ne s'agit pas de reprendre le logiciel Cassiopée du ministère de la Justice à la base, mais de définir les liens établis obligatoirement afin que par exemple les greffiers n'aient plus à adresser des bordereaux au fichier des retraits de points)
 - Ils définissent en quelques semaines, avec les services, les trajectoires « normales » des différentes procédures
 - Ils analysent les jonctions actuelles entre les différentes procédures (informatisées ou « humaines »)
 - Ils identifient un nombre limité de départements et de juridictions qui ont actuellement un taux élevé de bonne fin de leurs procédures
 - ils coordonnent les liens à établir et définissent le contrôle exhaustif de la bonne fin de chaque procédure (ou l'identification des mécanismes de l'échec)

- Ils proposent les mécanismes de correction des situations actuelles qui dégradent la qualité du dispositif, quand elles ne relèvent pas de la procédure inadaptée ou inexistante de transmission des données, mais d'un déficit de qualité de certaines données (exemple : qualité du fichier des permis de conduire, l'échec de l'établissement de la jonction entre le permis de conduire de l'usager qui a commis une infraction et le fichier, doit provoquer une identification du mécanisme de l'échec et sa correction.

V - Annexes de l'erreur 3

Le destin contrarié de CASSIOPEE

Dans le projet de loi de Finances de 2010, le rapporteur s'inquiétait de l'avenir opérationnel de Cassiopée

A l'issue de ses derniers déplacements dans des juridictions, votre rapporteur juge préoccupante la mise en oeuvre de certains projets informatiques du ministère de la justice. Il souligne en particulier que le projet CASSIOPEE (Chaîne Applicative Supportant le Système d'Information Opérationnel Pour le Pénal et les Enfants) entraîne d'importantes difficultés au sein des juridictions, obligeant, ici, les greffiers à saisir le même dossier plusieurs fois, engendrant, ailleurs, des incohérences dans les affaires traitées ou ignorant, encore, certains aspects de la procédure pénale. »

Il indiquait que « *Cette application centralisée couvre en effet l'ensemble des services de la chaîne pénale, y compris les services de l'instruction et des mineurs. Au sein des services pénaux d'un tribunal de grande instance, seul le service de l'application des peines disposera de son propre système, partagé avec l'administration pénitentiaire (APPI) qui fera l'objet d'une interface avec CASSIOPEE avant la fin de cette année.*

CASSIOPEE a donc vocation à remplacer les applications pénales existant aujourd'hui dans les 181 TGI de province et d'Île-de-France. Elle se substituera tant à des logiciels nationaux (Micro-pénale, Mini-pénale et EPWIN) qu'à des applications d'initiative locale (INSTRU, WINSTRU, WINEURS). Elle a pour objet de permettre :

- *la fin des saisies multiples (informations identiques antérieurement reportées manuellement d'une application à l'autre) » ;*
- *la mise en place d'échanges avec les autres applications du système d'information justice, facilitée notamment grâce à l'utilisation du système de référence (SRJ), ainsi qu'avec des applications tierces (police / gendarmerie, Trésor public). »*

Ce commentaire mettait parfaitement en évidence les fonctions de ce logiciel. 8 années ont passé et les « échanges » ne sont toujours pas assurés.

Le rôle de la Cour des Comptes (Rapport public annuel de février 2018)

L'analyse de la gestion des amendes de circulation dont les conclusions sont ici présentées a pour objet l'appréciation de l'efficience du processus de gestion, de la verbalisation jusqu'au paiement

d'une amende. Elle ne constitue pas une évaluation de la politique publique de sécurité routière et dès lors ne traite pas de l'impact des mesures mises en oeuvre en matière d'infractions au code de la route sur l'amélioration de la sécurité des personnes sur la route.

Ce rappel de la Cour des Comptes est un aveu d'incompétence concernant la part la plus importante de la gestion du dispositif de contrôle et de sanction. Ce rapport ne parle pas du rapport Colin-Le Gallou. Il ne parle que d'amendes et se situe bien dans une administration compétente dans son domaine financier, mais incapable d'envisager l'ensemble des dysfonctionnements de l'Etat concernant la première cause de mortalité des jeunes adultes.

Erreur 4 - L'absence d'observatoires locaux

l'incapacité de développer des observatoires de vitesse au niveau local

Le contexte

La France est un pays centralisateur. Cette caractéristique a des avantages et des inconvénients. Dans le domaine de la connaissance de l'accidentalité, il est indispensable de ne pas se limiter aux données nationales. Les défauts et les succès doivent être connus des responsables et diffusés au niveau des citoyens pour mettre en évidence la réalité des faits, faciliter l'acceptation des contrôles et montrer leur efficacité.

L'ONISR est un organisme national qui n'est pas suffisamment relié aux niveaux décisionnels locaux. Nous avons pu le constater depuis 14 mois. Les responsables départementaux ont souvent fait état de leurs connaissances des infrastructures locales, leur permettant de définir des vitesses adaptées au niveau des voies. Il est important de remarquer qu'ils n'ont pas été capables dans ce délai de plus d'une année de créer des cartes exprimant leurs demandes. En réalité, la plupart d'entre eux sont aussi incomptents dans le domaine de l'accidentalité au niveau des voies que l'ONISR. Des études sont faites au niveau local par les organismes de l'Etat (CETE, CERTU, maintenant CEREMA), mais nous ne disposons pas d'une cartographie complète pour chaque département, reliant kilométrage de chaque voie au trafic et à l'accidentalité.

Quand je mesure les vitesses de 100 voitures légères sur une ligne droite après la mise en œuvre du 80 km/h, je peux constater que la majorité des conducteurs dépassent la vitesse maximale autorisée ; 18 de ces véhicules circulant au-delà de 100 km/h (histogramme en annexe), il est possible de reconnaître l'ampleur du problème et la nécessité de surveiller l'évolution au niveau des voies, sans attendre le bilan de l'ONISR de l'année prochaine. Nous avons besoin d'une

évaluation mois par mois de l'évolution des vitesses. C'est particulièrement important dans une période d'instabilité des contrôles de vitesse, produite par la mise hors service de radars.

L'évolution de la gestion des routes a été importante au cours des dernières années, dans le cadre de la politique de décentralisation définie par la loi du 13 août 2004. 18 000 kilomètres de routes nationales, supportant les trafics les plus importants, ont été dévolus aux départements, l'ensemble des voies gérées à leur niveau atteint 378 000 kilomètres. Environ 600 000 kilomètres de voies demeurent dans le domaine des communes. Il faut accorder les contrôles à cette situation, identifier les voies au niveau desquelles le trafic et les comportements mettent en évidence un nombre élevé d'infractions.

- Le défaut de connaissances exhaustives lors de la décision d'abaisser la vitesse

Lors de l'annonce de la décision du Premier ministre d'abaisser la vitesse maximale à 80 km/h sur le réseau hors agglomération sans séparation des sens de circulation, des décideurs départementaux ont développé un ensemble d'arguments opposés à cette décision, relevant de motivations très différentes. Nombre d'entre eux exprimaient la volonté de nuire politiquement, d'autres l'ignorance.

La volonté de maintenir à 90 km/h la vitesse maximale sur les routes techniquement les meilleures a mis en évidence une lacune concernant la connaissance de la mortalité sur ces routes. Ce n'est pas la qualité de la voie qui détermine prioritairement le niveau de risque, mais l'importance du trafic. Le nombre de tués sur les voies non autoroutières était connu au niveau national, il ne l'était pas au niveau de chaque voie. J'avais au cours des dernières années réalisé des analyses de la mortalité de routes départementales pour montrer l'intérêt de ces connaissances, notamment quand elles sont associées au trafic supporté par ces voies. Dans l'urgence, l'Observatoire de la sécurité routière a publié, au cours du premier trimestre 2018, une analyse établissant la proportion cumulée de tués sur les routes, rapportée à leur longueur. 10% des kms de voies (RN et RD) ont été le siège de 41% des tués pendant les cinq ans de la période étudiée. Cette relation avait déjà été établie par une étude CETE-CEREMA au niveau de la Manche et de la Seine Maritime en 2012/2014. J'ai pu, avec un collaborateur, établir la relation entre la proportion de tués et les voies des départements, pour chacune d'entre elles. Ces résultats ont permis de confirmer l'absurdité du maintien de la VMA à 90 km/h sur les voies les plus utilisées, alors que ce sont celles sur lesquelles le nombre de tués est le plus élevé. Ces données sont disponibles sur le site <http://www.securite-routiere.org/>

- L'identification ancienne de la nécessité de connaître les vitesses pratiquées à un niveau local

La gestion des vitesses est utile au niveau national, mais sa gestion sur le terrain ne peut se développer qu'au niveau local, avec notamment des mesures de vitesse sur les voies les plus utilisées. Quand une unité de gendarmerie a en charge un ou plusieurs cantons, elle doit avoir une connaissance de la distribution des vitesses sur les voies les plus fréquentées. Cette connaissance implique des contrôles invisibles, avec des techniques adaptées.

Dans le document précité publié en 2013, je préconisais de rendre enfin effective la « *création des observatoires départementaux des vitesses (projet VIBRATO)*. Cette mesure avait été reconnue comme importante au niveau de la DSCR et de l'ONISR. Les responsables locaux ont besoin d'une

évaluation permanente du principal indicateur de l'efficacité de leur action sur le risque routier. L'observatoire des vitesses, développé au niveau national par l'ONISR, s'est révélé un outil exceptionnel de gestion, il est reconnu pour cette raison comme un des principaux indicateurs retenu chaque année lors du débat budgétaire pour justifier les actions conduites par la DSCR dans le domaine de la prévention du risque d'accident. L'histoire de l'échec du projet VIBRATO est un modèle de dysfonctionnement politico-administratif. Les questions écrites des parlementaires aux ministres ont l'avantage de laisser des traces facilement consultables. Le JO du Sénat a publié le 28/08/1997 - page 2219 la réponse du ministre en charge de l'équipement à la question écrite n° 01620 de M. Emmanuel Hamel publiée le 17/07/1997 - page 1938 concernant le bilan de l'ONISR et ses objectifs. Elle contenait notamment les phrases suivantes : « La deuxième mission de l'observatoire est d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'études ou de projets d'organisation du recueil de l'information statistique. C'est ainsi que l'observatoire a œuvré pour développer le logiciel de traitement des données locales d'accidents Concerto, pour lancer le programme Fa-Vibrato de recueil de données automatiques sur les vitesses à partir des stations de comptages Siredo ». 16 ans plus tard, ce projet reconnu comme important n'a jamais été conduit à son terme, de cahiers des charges inadaptés en remise à l'année suivante, le projet s'est perdu dans l'inertie opérationnelle dont sait faire preuve l'administration. Quelques départements ont développé des observatoires des vitesses, sans standardisation des méthodes, sans publication régulière des résultats.

De telles difficultés à gérer avec efficacité dans le temps l'adaptation à des situations nouvelles et la prise en compte d'évolutions techniques doivent être surmontées avec des méthodes de gestion appropriées. Les principes sont ceux utilisés par n'importe quelle entreprise sérieuse et ils ont pour noms « responsabilité », avec la désignation d'un chef de projet accompagnant toute décision innovante et caractérisée par une démarche d'identification des besoins, des solutions envisageables et de programmation dans le temps. L'Etat a créé l'outil réglementaire indispensable pour répondre à ce besoin de chefs de projets, il s'agit du Décret n° 2008-382 du 21 avril 2008 relatif aux emplois d'expert de haut niveau et de directeur de projet des administrations de l'Etat et de ses établissements publics. Il faut l'utiliser plus largement pour avoir l'assurance qu'un projet important sera conduit à son terme ».

La situation actuelle

Vingt ans après cette reconnaissance de la nécessité de développer des observatoires locaux des vitesses pratiquées, la situation est au point mort. En outre, l'observation au niveau national a connu des difficultés qui sont bien décrites dans le bilan 2016 de l'Observatoire des vitesses.

« Depuis les années 1980, l'ONISR fait réaliser par un prestataire des mesures de vitesses et des observations du comportement des usagers de la route sur un ensemble de points d'observation du réseau routier métropolitain.

Pour des raisons techniques, ce dispositif a été interrompu entre 2013 et 2015. Sur cette période des mesures de vitesses ont été réalisées par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les

risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) sur un échantillon de points représentatifs du panel de l'observatoire. Un nouveau marché a été engagé en 2016 après une évolution substantielle du panel de points d'observation ainsi que des modifications plus mineures intervenues dans la méthodologie. »

Ainsi le principe qui fonde de façon générale l'observatoire des vitesses est que ses résultats ne sont représentatifs que du panel de points et des conditions (jours, tranches horaires, etc.) dans lesquelles les mesures ont été réalisées. En revanche la stabilité du panel, son volume et la stabilité des conditions réparties entre les différents types de jours et que les résultats sont exprimés par type de réseau et par catégorie de véhicule. » « Ainsi le principe général qui fonde l'observatoire des vitesses est que ses résultats permettent de considérer raisonnablement que la variation des vitesses pratiquées observée sur le panel de points est représentative de l'évolution générale des comportements à l'échelle du territoire, dès lors que les points de mesure sont répartis sur le territoire, que les observations sont réparties entre les différents types de jour, et que les résultats sont exprimés par groupe de réseau et par catégorie de véhicule. »

La vitesse étant le facteur majeur et constant de l'accidentalité, il est indispensable de connaître avec précision son évolution. Quand une entreprise a de multiples succursales, elle ne se contente pas de faire un bilan global. Elle identifie les résultats au niveau de chacune d'entre elles. Quand dans un département, il y a entre 5 et 15 voies sur lesquelles est observée la moitié de la mortalité accidentelle, il est indispensable de suivre l'évolution des vitesses de circulation sur ces voies. Cela demande moins de temps que de faire des contrôles visibles signalés par Coyote ou Waze. Cette connaissance permet de cibler les zones qui doivent être parcourues par les radars mobiles ou surveillées périodiquement par des radars déplaçables et non signalés.

- Quelles pratiques pour connaître les vitesses au niveau des voies ?

Connaître les vitesses utilisées au niveau des voies ne présente aucune difficulté. Il ne s'agit pas de développer des mesures dont les résultats permettront d'observer des infractions et d'établir des sanctions, mais d'identifier avec précision au niveau d'une voie les vitesses pratiquées.

Le but n'est pas la production d'une vitesse moyenne ni d'une distribution des vitesses concernant l'ensemble des véhicules sur chacune des voies, pour tous les jours, à toutes les heures et par tous les temps. Une telle ambition n'est pas inaccessible, mais elle supposerait une géolocalisation permanente des véhicules et une gestion très lourde. L'objectif est de disposer d'une connaissance de l'évolution des vitesses dans un contexte le plus simple possible, réduisant les biais de sélection. Une courbe, une intersection, un angle mort, sont des caractéristiques qui vont entraîner des réductions de vitesse très différentes suivant le rayon de courbure ou les règles de priorité en intersection. Il faut éviter les mesures dans de tels contextes. Elles ont un intérêt dans le domaine de la recherche et non dans le cadre d'une surveillance périodique.

► **Les principales conditions sont les suivantes :**

- Une route supportant un trafic quotidien important et une accidentalité établie sur les cartes localisant les accidents mortels pendant 10 ans, actuellement disponibles.
- Un segment avec de part et d'autre une longueur de voie droite de 300 à 500 mètres au minimum.
- L'absence de véhicule en avant et en arrière de celui dont la vitesse est mesurée. L'usager doit avoir devant lui une « **voie libre** » qui lui permet d'adopter son comportement **choisi** et non le comportement **imposé** par la réglementation de la vitesse maximale autorisée.
- Le choix d'un moment de la journée où le trafic est le plus faible pour satisfaire l'exigence précédente, 14h à 16h est un bon créneau horaire.
- L'absence de véhicule à l'arrêt en bordure des segments de voies où la mesure est faite. Les signalements de radars sont fréquents dans cette configuration et ils vont entraîner une réduction de la vitesse.
- L'identification du type de véhicules (voitures légères, utilitaires légers, camions, motos). Il est préférable de commencer par les seules voitures légères.

► **Les techniques de mesure**

Elles sont nombreuses et tout va dépendre de l'ambition des producteurs et de leurs moyens. Les radars peuvent être loués et leur poids est maintenant inférieur à 1 kg, mais ce choix demeure relativement coûteux et il est difficile de les utiliser sans être remarqués. Je privilégie dans mes études le chronométrage (le prix d'un chronomètre à usage sportif, obtenant des mesures au 1/100^{ème} de seconde, va de 10 à 30€) ou la production de photos en rafales (25 photos par seconde est une fréquence largement suffisante). Les techniques sont les suivantes :

- Chronométrage :
 - Choisir une voie comportant des points de repère bien visibles aux deux extrémités du segment mesuré.
 - La mesure de la longueur du segment se fait au mètre près, en utilisant la carte de Géoportail et l'outil de mesure d'une longueur de ce logiciel.
 - Choisir un endroit « confortable » à une distance suffisante de la route pour éviter d'attirer l'attention des usagers.
 - L'angle sous lequel on observe les repères de début et de fin du segment mesuré n'a pas d'importance, si ces repères sont en bordure de la voie. Le risque d'erreur existe seulement si le repère est situé à distance de la route. Il faut alors corriger l'erreur liée à la parallaxe, en établissant avec précision le point sur la route se situant sur la ligne droite qui unit l'observateur et son point de repère. Tracer la trajectoire unissant l'observateur et le repère visible avec l'outil de traçage de Géoportail est un bon moyen pour identifier le croisement de cette trajectoire avec la route et corriger la parallaxe.

- Le véhicule dont la vitesse est mesurée doit être visible avant le repère initial pour éviter l'effet de surprise et un temps de réaction. Le chronomètre peut alors être déclenché au moment exact où le véhicule croise le repère initial.
- L'absence de biais de sélection doit être assurée par une méthode simple, mais rigoureuse. Une fois installé, le mesureur attend le premier véhicule qui se présente et dont la voie est libre, il déclenche son chronomètre et interrompt la mesure au moment où le véhicule croise le second repère. Il peut alors écrire le résultat, puis attendre le premier véhicule bénéficiant d'une « voie libre ». L'arrivée d'un véhicule pendant le temps de saisie du résultat est sans importance, il s'agit d'un événement aléatoire et non d'un choix de l'opérateur et il ne faut pas en tenir compte.
- Usage d'un appareil photographique capable de prendre des clichés en rafale.
 - La méthode est adaptée pour des mesures en agglomération sur une faible longueur.
 - Le passage d'une voiture sur une longueur de 5 à 10 mètres est suffisant.
 - Il est facile de se placer perpendiculairement à une grille, un grillage ou un mur en plaçant un repère temporaire ou en mesurant des éléments de grillage ou des points remarquables.
 - La distance entre l'observateur et le véhicule doit être suffisante pour éviter une erreur liée à la parallaxe.

- Quel développement et quel usage faut-il donner à ce type de mesure ?

Réaliser des études de vitesses moyennes au niveau national est une nécessité reconnue et des résultats réguliers sont produits par l'ONISR. L'évolution des vitesses moyennes durant la période 2000/2010 permet de constater l'importance de leur réduction pendant cette période. J'ai cité ci-dessus la reconnaissance de la nécessité de développer les mesures de vitesse **au niveau local il y a plus de 20 ans** et l'échec des tentatives de passage à l'acte.

La première question à se poser est simple : pourquoi les services de l'Etat et leurs structures de recherche sont-ils dans l'incapacité de commander, financer et atteindre de tels résultats. J'ai une cinquantaine d'années d'expérience dans ce domaine et je peux identifier quatre raisons majeures. Elles ne sont pas spécifiques des carences de mesures de vitesse au niveau des voies. J'ai déjà analysé leurs caractéristiques générales à propos du déficit des retraits de points de permis :

- Une gestion calamiteuse de l'organisation et du financement des activités de recherche depuis de nombreuses années. Des modifications de noms, des remaniements de structures, des déménagements pour économiser trois sous qui entraînent le départ de chercheurs compétents expriment une incapacité abyssale des décideurs qui détruisent des outils de travail indispensables.

- L'absence d'organisation d'une évaluation des politiques publiques au niveau de l'Etat, associant des administratifs et des chercheurs.
- L'absence de volonté de faire émerger des insuffisances « personnalisées » qui exigerait des sanctions. Il y a toujours une composante de contrôle de qualité dans les procédures d'évaluation. Entre le harcèlement permanent et l'impunité à vie, il y a un juste milieu à définir.
- Le manque d'imagination et la lenteur du passage à l'acte qui sont les formes de pathologie intellectuelle les plus destructrices que l'on puisse imaginer dans le domaine de la recherche opérationnelle.

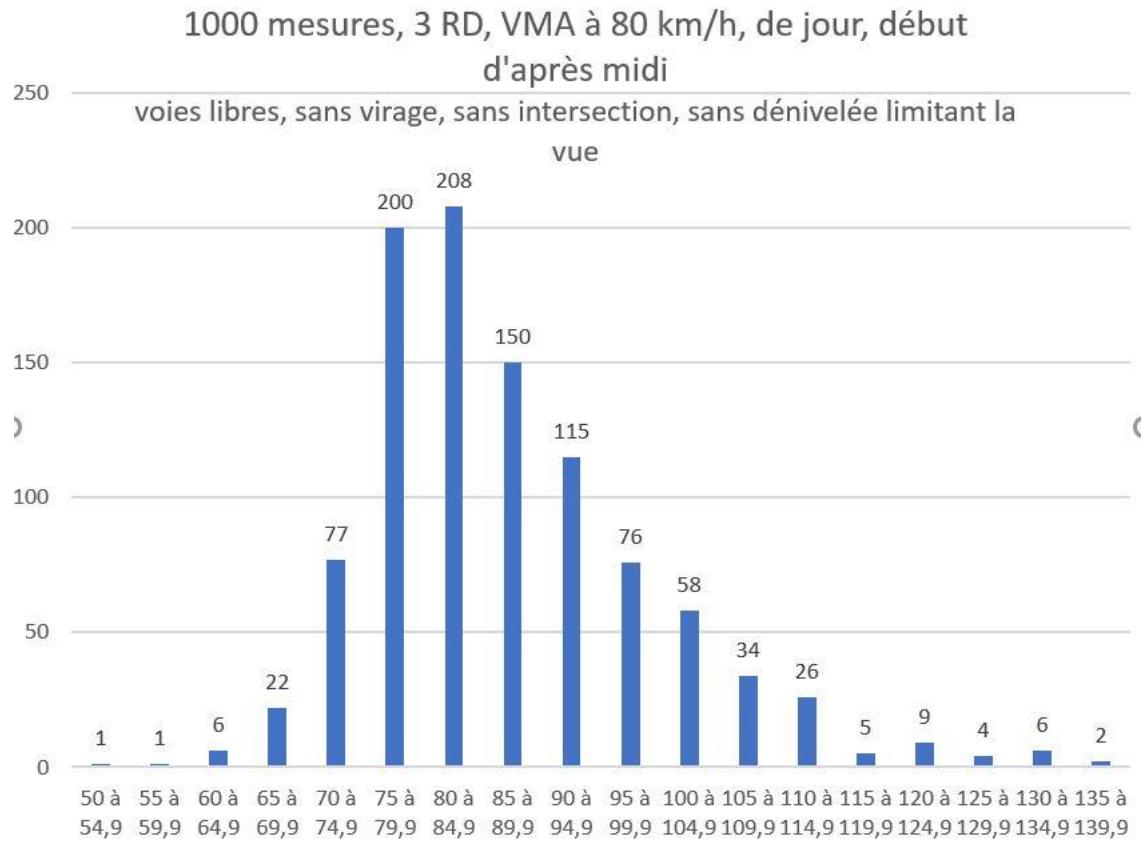
Nous savons que la personnalisation des recherches au niveau du terrain est un facteur déterminant, quand on souhaite impliquer des acteurs confrontés à une réalité quotidienne qui a des composantes complexes, notamment affectives. Quand des gendarmes et des policiers interviennent sur des lieux d'accidents avec des conséquences humaines graves, ils réalisent l'importance de la compréhension et de l'action publique qui doivent contribuer à la poursuite, entamée en 1972, de la réduction de l'accidentalité. Le niveau du canton est adapté à la surveillance régulière des vitesses réelles sur les voies que les agents de la force publique connaissent, tout en ignorant les valeurs mesurées des vitesses pratiquées à leur niveau. Quelques heures par mois d'un travail inhabituel et intéressant peuvent, après une formation très simple, leur permettre de connaître avec précision la situation dans leur canton, son évolution et ainsi valoriser leur travail.

Conclusion concernant l'erreur 4

Elle est simple, si les décideurs n'organisent pas enfin la connaissance précise des vitesses pratiquées sur les voies au niveau desquelles sont observés la majorité des accidents corporels graves, il faudra que des enseignants, des chercheurs bénévoles, des groupes de volontaires, réunis par des associations, agissent au niveau de leurs départements pour combler une carence grave, comme ce fut le cas pour l'évaluation des voies sur lesquelles sont observés la majorité des accidents mortels.

Annexes de l'erreur 4

Exemple de mesures de la vitesse au niveau de trois voies du département des Yvelines après l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h.



Exemple de mesure par une rafale de photos (25 par seconde). La mesure de la distance entre les deux lampadaires et le nombre de photos prises en rafale pendant ce passage permettent de calculer la vitesse.





III – Conclusions et propositions

A – Au niveau spécifique de la sécurité routière

Je ne développerai pas l'évolution des comportements respectifs des politiques et des administratifs depuis la création de la cinquième République. L'intérêt politique pour la sécurité routière s'est manifesté efficacement à partir de 1972 sous l'influence de Jacques Chaban-Delmas et Pierre Messmer. Ils ont inversé l'évolution de l'accidentalité qui était croissante depuis la fin de la seconde guerre mondiale. La seconde période d'efficacité politique a été initiée par Jacques Chirac le 14 juillet 2002. Trois décisions (contrôles automatiques de la vitesse, fin des suppressions abusives de procédures, faible tolérance des excès de vitesse) ont divisé par deux la mortalité entre mai 2002 et mars 2009. Passivité complète dans ce domaine de François Hollande et de son ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve. Ils sont responsables de l'accroissement de la mortalité pendant trois années consécutives (3260 en janvier 2014 et 3529 en juin 2017, soit une augmentation de 269 morts).

La décision de 2018 abaissant à 80 km/h la vitesse maximale sur les voies limitées à 90 sera la troisième expression politique au cours des cinquante dernières années, exprimant un intérêt concret et une aptitude à décider, pour agir sur la première cause de mort dans la tranche d'âge 15/25 ans. Entre décembre 2017, mois de l'annonce de cette intention, et novembre 2018, la mortalité sur les routes s'est réduite de 3 493 à 3 259 soit 234 morts évitées. Quand une mesure importante et crédible est annoncée puis adoptée, l'effet favorable précède la date de mise en œuvre effective de la décision. Ce fait avait été observé en 2002/2003.

La situation actuelle est différente de celle de 2002.

- En 2002/2003 la décision a été mise en œuvre par un groupe politico-administratif motivé et efficace qui a su créer un dispositif piloté par un chef de projet, assisté d'une scientifique compétente. Elle a été efficace dans un délai de 9 mois.
- En 2018/2019 le dispositif de contrôle sanction était profondément altéré par les erreurs que j'ai décrites dans ce document. Il fallait donc à la fois définir un processus efficace, cela a été fait avec la VMA à 80, corriger les erreurs et développer des techniques efficaces de contrôle de la vitesse retenues. Ces deux dernières exigences n'ont pas été satisfaites.

Le Premier ministre a pris la bonne décision. Les résultats peuvent être affaiblis et mettre en question la pérennité de la mesure, si la gestion est aussi calamiteuse que celle des dernières années. Il est indispensable :

- **De neutraliser les avertisseurs de radars** en étendant le filtrage et le blocage des avertissements à toutes les présences de gendarmes et de policiers aux bords des routes (abandon des limites de l'article 12 du CISR de janvier). La maîtrise informatique de ces filtrages doit être assurée au niveau du ministère de l'Intérieur et non par les sociétés qui organisent l'impuissance des forces de l'ordre.

- **De mettre en service les radars mobiles dans des voitures banalisées à un rythme qui n'a rien à voir avec celui qui est actuellement prévu.** Il faut de 3 à 10 véhicules par département avant la fin 2019, circulant de 6 à 8 heures par jour, pour exercer une dissuasion crédible. Ces radars doivent être associés à une mise en service de radars automatiques fixes, non détectables. Ils existent et sont homologués au niveau européen.
- **D'assurer la traçabilité des retraits de points de permis.** C'est une urgence qui impose la nomination d'un responsable de la correction des dysfonctionnements actuels. Le problème n'est pas de constater une nouvelle fois les incapacités connues, mais de construire dans un délai court, avec le concours de spécialistes de la logistique, une identification constante du parcours d'une infraction, avec un retour final adressé à l'organisme qui a constaté l'infraction.
- **De construire dans un délai court une évaluation des vitesses au niveau des voies.** Chaque unité de gendarmerie doit connaître les vitesses pratiquées sur les routes dont elle assure la surveillance. Quand je chronomètre un nombre représentatif de véhicules légers sur une voie et que je constate qu'un tiers d'entre eux dépassent la vitesse de 90 km/h (3 mois après l'instauration de la limite de 80 km/), je sais que le dispositif de contrôle est toujours détruit par les avertisseurs de radars.

B – au niveau du fonctionnement de l'Etat

1/ Assurer une évaluation des politiques publiques fondée sur les faits, produite par des personnes compétentes dans le domaine concerné.

Les évaluations incluent toujours une notion de contrôle de qualité et cette caractéristique fait peur. Elle fait craindre le passage à des sanctions. Entre la stabilité des fonctions jusqu'à la retraite et la perte d'emploi pour des défaillances évaluées avec un risque d'arbitraire, il est difficile d'obtenir un équilibre. Une des voies acceptables et efficaces consiste à créer des mécanismes d'évaluation très structurés et indépendants, capables d'identifier des comportements inacceptables, en privilégiant les erreurs d'organisation et de décision, qui ne se situent pas habituellement au niveau des acteurs, mais à des niveaux relativement élevés de la hiérarchie où les décisions sont prises.

La peur de déplaire et le déficit d'imagination sont des tares dangereuses. Ils sont destructeurs dans une société qui évolue à une vitesse croissante. Une administration traditionnelle à la structure pyramidale fait son travail, et elle peut le faire de façon satisfaisante, mais elle n'est pas conçue pour prévoir les évolutions qui vont bouleverser des routines dont l'efficacité s'est réduite. Chaque ministère devrait avoir une direction de l'évaluation et de l'anticipation, capable d'intégrer les conséquences des bouleversements majeurs d'une société en évolution rapide.

L'évaluation des politiques publiques a été créée après deux rapports (Deleau en 1986 et Viveret en 1980). La première par le décret du 22 janvier 1990. Cinq évaluations ont été réalisées dans l'excitation de la nouveauté, puis le rythme s'est effondré avec 5 évaluations entre 1992 et 1998. Les erreurs conceptuelles ont été identifiées et un second décret du 18 novembre 1998 a instauré un Conseil national de l'évaluation travaillant avec le soutien du Commissariat général au plan. Ce

Conseil proposait chaque année au Premier ministre un programme d'évaluation. Un cahier des charges était défini pour chaque procédure d'évaluation qui était conduite par une instance spécifique, dont les membres étaient désignés par le Conseil. Les rapports étaient rendus publics et un financement était prévu dans le budget du Premier ministre, la gestion technique étant assurée par le Commissariat au Plan. La dernière évaluation développée dans ce cadre a été : « *L'instance d'évaluation des systèmes locaux de contrôle-sanction de la politique de sécurité routière* » présidée par Michel Ternier ». Elle fut une réussite, car elle disposait de moyens et elle avait pu analyser 5 000 procédures mettant en évidence les insuffisances du dispositif. Cette évaluation a joué un rôle important dans la définition de la réforme de la politique de sécurité routière de 2002/2003 qui a obtenu des résultats d'une qualité exceptionnelle. Curieusement, le Gouvernement de Jean-Pierre Raffarin a abandonné cette procédure, en construisant une loi organique relative aux lois de finances (LOLF) qui devait assurer « la performance de l'action publique ». Cette loi replaçait l'évaluation dans un cadre politique et financier, avec des conflits d'intérêts évidents, et elle s'est révélée incapable de développer des analyses indépendantes, réalisées par des partenaires compétents.

Ma proposition est de transformer le Conseil économique et social en organisme d'évaluation des politiques publiques, construit sur un modèle qui a connu un succès évident : celui des expertises collectives de l'INSERM. Il devra identifier les insuffisances, les fautes ou les erreurs, productrices d'un désordre grave. Il doit réunir des acteurs aux qualités reconnues par leurs pairs dans le domaine concerné, que ce soit dans la recherche ou dans leur pratique professionnelle, et énoncer des recommandations. Il est évident que les décideurs et les gestionnaires administratifs et politiques français ont peur des évaluations. Ils doivent les accepter dans des cadres excluant les risques d'abus de pouvoir et les conflits d'intérêts. Personne n'accepterait l'absence de décisions fondées sur des preuves dans le domaine médical, il faut avoir des exigences identiques dans la gestion politique et administrative.

2/ Quand une défaillance est identifiée par une évaluation, nommer un responsable de projet.

Quand un dysfonctionnement est constaté et que l'on souhaite le supprimer, les structures existantes sont rarement aptes à le corriger dans un délai court. Un passage à l'acte d'une lenteur désespérante donne alors l'impression que l'on ne souhaite pas assurer l'efficacité de la décision. Cette situation a été l'une des caractéristiques de la gestion de la sécurité routière au cours des années marquées par une dégradation des résultats.

J'ai déjà insisté sur les conséquences destructrices de l'absence de nomination de responsables de la gestion d'un problème, considéré comme devant être traité rapidement et avec efficacité. Le décret permettant de créer une telle affectation spécifique, coordonnant avec des moyens nécessaires le développement de l'efficience dans un domaine précis, existe et son usage est rare alors qu'il est indispensable.

Ma proposition est simple : quand des erreurs ou des insuffisances graves sont constatées et détériorent la qualité des décisions ou de leur mise en œuvre, il faut créer un dispositif temporaire dirigé par un chef de projet prenant en charge une gestion de qualité, avec un objectif, des moyens et un délai définis.

3/ Développer l'aptitude à gérer les nouvelles techniques de saisie de l'information et de gestion des données.

L'administration française a développé une aptitude exceptionnelle à créer des logiciels de mauvaise qualité. Elles sont le résultat de cloisonnements anciens, fossilisant les mécanismes décisionnels. Quand des techniques nouvelles, notamment informatiques, sont créées, les groupes qui devraient associer leurs actions développent leurs logiciels en se préoccupant insuffisamment de leur coordination. L'exemple du déficit de retraits de points de permis est caricatural. Les différents protagonistes sont largement informatisés, mais la jonction dématérialisée entre les données n'est pas assurée. Des techniques d'une qualité élevée ont été développées par toutes les structures assurant une logistique. La trajectoire d'un colis est suivie avec un niveau de sécurité élevé, alors que moins de la moitié des infractions pour conduite sous l'influence de l'alcool, constatées par les gendarmes et les policiers au bord des routes, atteindront la structure qui gère les retraits de points de permis. Quand la maladie de la « vache folle » s'est développée et que la diminution de la consommation de viande de bœuf est apparue comme une catastrophe économique grave, un dispositif de traçabilité s'est développé à un niveau européen. Or, en 6 ans nous n'avons pas été capables d'assurer la traçabilité des infractions au code de la route. Il ne s'agit pas d'économie, mais d'équité, ce n'est donc pas important ! Les faits sont connus, le développement de la traçabilité est facile à réaliser techniquement, mais nous ne savons pas désigner un chef de projet s'occupant uniquement de ce problème et assurant la coordination des transferts de données entièrement informatisées. Dans le fonctionnement actuel de notre Etat, établir les responsabilités d'une telle carence ne fait pas partie de nos habitudes. Quand des décisions judiciaires sont informatisées dans le logiciel Cassiopée et qu'il y a encore des « bordereaux » papier pour transmettre la décision au logiciel du permis de conduire, une telle situation exprime l'incompétence.

Ma proposition est de créer une structure interministérielle capable de donner un avis dans un délai court sur la qualité d'un logiciel envisagé puis défini au niveau d'une administration. Elle ne devra pas se contenter de recevoir la description détaillée du logiciel. Elle doit connaître :

- Le cahier des charges, avec une qualité permettant d'évaluer la totalité des fonctions à assurer, notamment les liens indispensables avec d'autres administrations. La faillite du retrait des points de permis a été produite par un défaut d'identification de tous les logiciels existants qui devaient être reliés ensemble.
- La qualité des bases de données utilisées, avec les tests qui les ont vérifiées. Il est impossible de relier automatiquement une décision judiciaire enregistrée par Cassiopée vers le fichier des permis de conduire, si ce fichier des cartes grises contient de nombreuses erreurs.

- La recherche de logiciels ayant des finalités identiques ou très proches, en France ou dans d'autres pays.

4/ L'incapacité de gérer le temps et nos engagements

La préoccupation concernant l'évolution du climat est un bon exemple. Elle est maintenant bien identifiée, les politiques veulent agir et la population accepte mieux les contraintes. Nous savons qu'il va falloir abandonner la notion « d'écologie punitive » qui a été conçue par des décideurs qui ne souhaitaient pas décider. L'écologie efficace sera nécessairement contrariante. Les réactions concernant l'augmentation du prix du carburant étaient prévisibles. Il fallait sortir du très mauvais rapport sur le coût des réductions de vitesse produit à la suite du Grenelle de l'environnement de 2012 et mis à jour en mars dernier en l'absence de production de notions actualisées sur les économies de carburant. La nécessité de développer des expériences approfondies, notamment sur la réduction de consommation obtenue par un abaissement de la vitesse à 110 km/h sur l'ensemble du réseau autoroutier, mais également du fait de la réduction de la VMA à 80 sur les voies sans séparation des sens de circulation, n'a pas été prise en compte. Le très mauvais rapport précité, sous-estimant la réduction de consommation, indiquait une diminution des dépenses de carburant de 360 millions, hors taxes. Il fallait exprimer le montant de l'économie toutes taxes comprises, et faire un sondage sur cette proposition en démontrant que le milliard d'euros d'économie allait réduire les dépenses des usagers et amorcer le respect de nos engagements pris lors de la COP21. Le prix à payer sera un accroissement du temps de parcours. Il est accepté sur les autoroutes qui ont déjà cette limitation de vitesse (Paris-Dreux, Metz-Nancy, autoroutes sans péage de la Bretagne).

La démagogie est un comportement politique d'une grande banalité qui exploite les prises de décisions inefficaces, visant à donner l'impression que l'on s'intéresse à un problème ou qui renonce à les adopter pour éviter de contrarier. La décision du Premier ministre demeurera un exemple du courage politique. Il faut obtenir une efficacité maximale de cette décision qui va accroître les opinions favorables à l'ensemble des décisions gouvernementales. Mais elle ne fera que dans un délai d'un an ou deux.

Ma proposition est d'abaisser la vitesse maximale sur les autoroutes à 110 km/h. Elle est indispensable pour amorcer une réduction significative de l'émission de gaz à effet de serre par les transports routiers. Ne pas le faire indique que l'on est capable de tenir des discours volontaristes dans ce domaine, sans avoir l'intention de passer à l'acte. Cette hypocrisie évidente détruit la crédibilité des politiques.