

Sécurité routière : analyse et propositions

Claude Got - version finale de ce texte achevée le 8 février 2010

SOMMAIRE

Un bilan 2008 décevant	2
Présentation résumée du document	3
 Analyse d'une évolution	5
Les mécanismes du succès	6
Trois facteurs dominant le risque d'accident : la vitesse, l'alcoolisation et le défaut de vigilance	9
La vitesse	10
L'alcoolisation	15
Le défaut de vigilance	19
Les autres facteurs de risque comportementaux	21
L'évolution vers l'échec	22
 Propositions	24
1. Annonce par le président de la République du plan de relance	24
2. Actions sur le risque lié à la vitesse de circulation	24
3. Actions sur le risque lié à l'alcool	30
4. Action sur le risque lié à la réduction de la vigilance	31
5. Réduire les possibilités d'échapper aux sanctions	31
6. Redéfinir le rôle des intervenants dans le domaine de la sécurité des infrastructures	33
7. Exploiter les possibilités d'action sur les véhicules qui existent encore au niveau national...	34
8. Modifier les modes de communication gouvernementaux sur la sécurité routière.....	36
9. Réorganiser le dispositif gouvernemental au niveau interministériel	38
 Conclusions	42
 Annexe 1 : exemple de signalisation des lieux de contrôle de la vitesse	43
Annexe 2 : exemples d'absence de sérieux dans des aménagements d'infrastructure	44
Annexe 3 : proposition de création d'une Agence de sécurité routière faite en 2007	47

Sécurité routière : analyse et propositions

Claude Got version 9 du 8 février 2010

Les progrès exceptionnels de la sécurité routière depuis la fin 2002 sont interrompus.

La décroissance produite par la politique initiée en 2002 a abouti à une valeur minimale de 4176 tués atteinte le 31 mars 2009. La projection de l'évolution actuelle produirait 4600 tués sur les routes fin 2012. Cette valeur est très éloignée de l'objectif de 3000 tués fixé par le président de la République.

L'objectif 3000 est encore accessible, mais il faut abandonner l'idée que ce résultat peut être obtenu par des appels à la responsabilité des usagers, associés à une pluie de décisions déjà annoncées, ou imprécises ou inapplicables. Une réduction de 25% de la mortalité ne peut être obtenue en deux ans que par une poursuite de la réduction des vitesses moyennes.

Une démarche d'analyse de la situation et de formulation de propositions

Depuis avril 1973 je produis périodiquement des commentaires et des propositions concernant la sécurité routière. Ils sont toujours accessibles sur le site www.securite-routiere.org.

Les succès de 1973 et de 2002 ont prouvé que la solution n'est pas dans la recherche de l'originalité, elle est liée à l'aptitude des décideurs publics :

- à considérer la sécurité routière comme une priorité,
- à prendre en compte les connaissances disponibles,
- à identifier la pertinence des propositions faites,
- à appliquer les décisions prises avec rigueur.

Le texte ci-dessous évolue depuis une première version produite en octobre 2009. Elle a évolué en exploitant les remarques qui me sont faites. Cette pratique facilite l'analyse des choix possibles. Je me limite aux propositions fondées sur des connaissances solides, réalisables techniquement et acceptables socialement.

Les modifications ou ajouts de cette 9^{ème} version concernent :

- des remaniements de l'introduction (page2)
- la proposition d'un texte législatif interdisant la mise en œuvre de tous les moyens destinés à réduire l'efficacité des dispositifs de contrôle (2a – p24),
- limitation à 70 km/h d'une partie du réseau (2d – p28)
- l'interdiction de toute téléphonie pour toutes les formes de conduite (4b – p31)
- les actions sur l'infrastructure (6 – p32)
- les actions sur le véhicule (7- p34)
- le développement de la notion d'Agence de sécurité routière (9 - p),

l'annexe 2 illustrant des erreurs manifestes au niveau de l'infrastructure et montrant l'urgence d'instaurer une expertise systématique des aménagements routiers.

Résumé de ce document :

Le succès de la période 2002/2006 a été obtenu par des mesures innovantes et pertinentes, mises en œuvre de façon coordonnée et efficace par des responsables qui ont assumé la responsabilité d'une nouvelle politique, en sachant donner des missions précises à des « chefs de projets » (exemple de la mission mettant en place le contrôle automatisé).

L'analyse des mécanismes de ce succès est indispensable pour comprendre ce qui a été amélioré et ce qui n'a pas changé dans le dispositif de sécurité routière :

Le caractère immédiat et l'importance des progrès obtenus, avant même la mise en place des radars automatiques, a prouvé l'importance d'une communication massive sur des annonces précises (fin des indulgences, faibles tolérances sur les excès de vitesse, accroissement des pertes de points de permis, loi sur les stupéfiants, loi Perben).

En ce qui concerne les trois facteurs principaux d'insécurité routière (vitesse, alcool, altération de la vigilance), c'est la modification des vitesses de circulation qui explique la quasi-totalité de la réduction de la mortalité sur les routes observée depuis 2002.

L'objectif de 3000 tués en 2012 ne sera pas atteint avec les méthodes actuelles.

Les propositions argumentées faites dans cette note associent :

1. **L'annonce d'un plan de relance de la politique de sécurité routière**, développé et mis en œuvre avec une communication adaptée (produire des preuves, lutter contre la désinformation).
2. **La relance de l'action sur la vitesse par :**
 - a. **L'interdiction de toutes les pratiques visant à réduire la capacité d'identifier des infractions aux dispositions du code de la route.**
 - b. **L'arrêt de toute signalisation** des radars automatiques déplaçables.
 - c. **L'homologation et la mise en œuvre rapide des radars de « 3^{ème} génération »** (radars automatiques opérant à partir de véhicules en déplacement).
 - d. **L'usage des dispositifs de mesure de la vitesse moyenne** (caméras permettant la lecture des plaques d'immatriculation en deux points d'une voie).
 - e. **La définition d'un réseau de voies secondaires limité à 70 km/h.**
3. **Des décisions permettant de combler des insuffisances notoires de notre dispositif de contrôle et de sanctions des accidents liés à la consommation d'alcool.**
4. **Des mesures destinées à agir sur le risque lié à la réduction de la vigilance**
 - a. **Rendre obligatoire l'allumage des feux de croisement de jour**
 - b. **Etendre l'interdiction de l'usage du téléphone en conduisant au « kit mains libres »**
5. **Des mesures destinées à renforcer l'efficacité du dispositif de contrôle et de sanctions, notamment l'amélioration de la qualité juridique des procédures** constatant et notifiant les infractions au code de la route, pour dissuader les recours abusifs devant les juridictions administratives.
6. **La redéfinition du rôle des différents intervenants dans le domaine de la sécurité des infrastructures, avec des objectifs à moyen et long terme.** Le désengagement de l'Etat dans la gestion de l'infrastructure ne s'est pas accompagné d'un renforcement des actions d'évaluation et de définition de normes indispensables à la conservation d'une cohérence au niveau de l'ensemble des réseaux.
7. **La réappréciation de ce qui peut être fait au niveau national dans le domaine des actions sur les véhicules.** Un désengagement comparable à celui observé dans la gestion des

infrastructures s'est produit dans le domaine des actions sur les véhicules. L'idée reçue est que l'action sur les véhicules s'exerce au niveau international (WP29 des Nations Unies) et au niveau communautaire, toute action au niveau national devenant impossible. Cette vision est en grande partie erronée et l'adopter constitue une erreur dangereuse. En outre l'absence d'initiative française sérieuse au niveau international dans ce domaine au cours des dernières années est patente.

8. **La modification des méthodes de communication gouvernementale en assurant :**
 - a. L'information sur la justification technique des décisions prises.
 - b. La lutte contre la désinformation qui a été massive au cours des deux dernières années, réduisant artificiellement l'acceptation sociale des mesures adoptées en 2002/2003.
9. **L'organisation d'un dispositif gouvernemental efficace, indispensable si les décideurs font le choix d'atteindre l'objectif de 3000 tués en 2012, qui ne peut l'être avec de simples effets d'annonce.**

La compréhension de la situation actuelle impose de :

- rappeler les décisions qui ont été à l'origine du succès de la période 2002/2006,
- produire une analyse simplifiée des mécanismes de ce succès,
- décrire les facteurs récents qui ont contribué à l'inversion de tendance,
- montrer que l'objectif de 3000 tués en 2012 implique une inversion de la tendance observée depuis mars 2009. Elle ne sera obtenue que par des actes et une communication totalement renouvelée.

Analyse d'une évolution

L'évolution favorable de la sécurité routière en France a été initiée en 1973. Elle a été produite par deux groupes de facteurs :

- **ceux qui ont des effets à long terme** et n'induisent jamais d'infléchissement brutal de la courbe d'accidentalité ou de mortalité. Il s'agit de l'action sur les infrastructures, sur les véhicules et sur le couple information/éducation,
- **ceux qui modifient dans des délais courts les comportements humains**. Il s'est agi d'actions réglementaires nouvelles (limitation généralisée de la vitesse, port obligatoire de la ceinture de sécurité en 1973), ou de modifications des conditions d'application de cette réglementation (radars automatiques, fin des indulgences, faible tolérance sur les limitations de vitesse).

Décembre 2002 a marqué le retour à l'efficacité, après l'échec de la politique conduite de 1997 à 2002 qui avait privilégié la répression de la récidive des grands excès de vitesse (loi de 1999). La réduction de la mortalité n'avait été que de 2,2% entre mai 1997 et mai 2002 (valeur glissante sur les 12 derniers mois), alors que l'objectif fixé par le CISR de 1997 était une réduction de 50% de la mortalité en cinq ans.

Le succès exceptionnel de la politique mise en œuvre à partir de la fin 2002 est attribuable :

1. **à une décision politique prise au niveau le plus élevé de l'Etat** (discours du 14 juillet 2002), affirmant le caractère prioritaire de la lutte contre l'insécurité routière,
2. **à un relais organisationnel et décisionnel de qualité** au niveau du Premier ministre et des principaux ministres concernés (ministres de l'équipement, de l'intérieur et de la justice) qui se sont bien entendus sur ce dossier (une telle situation n'est pas la plus fréquente),
3. **à une écoute des associations, des experts et des services** permettant d'instruire pendant une période de trois mois (septembre à décembre 2002) un ensemble de décisions pertinentes :
 - a. l'interdiction des suppressions abusives de PV (circulaire sur les indulgences du ministre de l'intérieur du 18 décembre 2002 qui était une mesure d'équité indispensable pour assurer l'acceptabilité sociale de la nouvelle politique),
 - b. la prise en compte de tous les excès de vitesse, y compris les plus faibles,
 - c. l'usage de dispositifs automatisés pouvant assurer une dissuasion massive et crédible des infractions aux limitations de la vitesse,

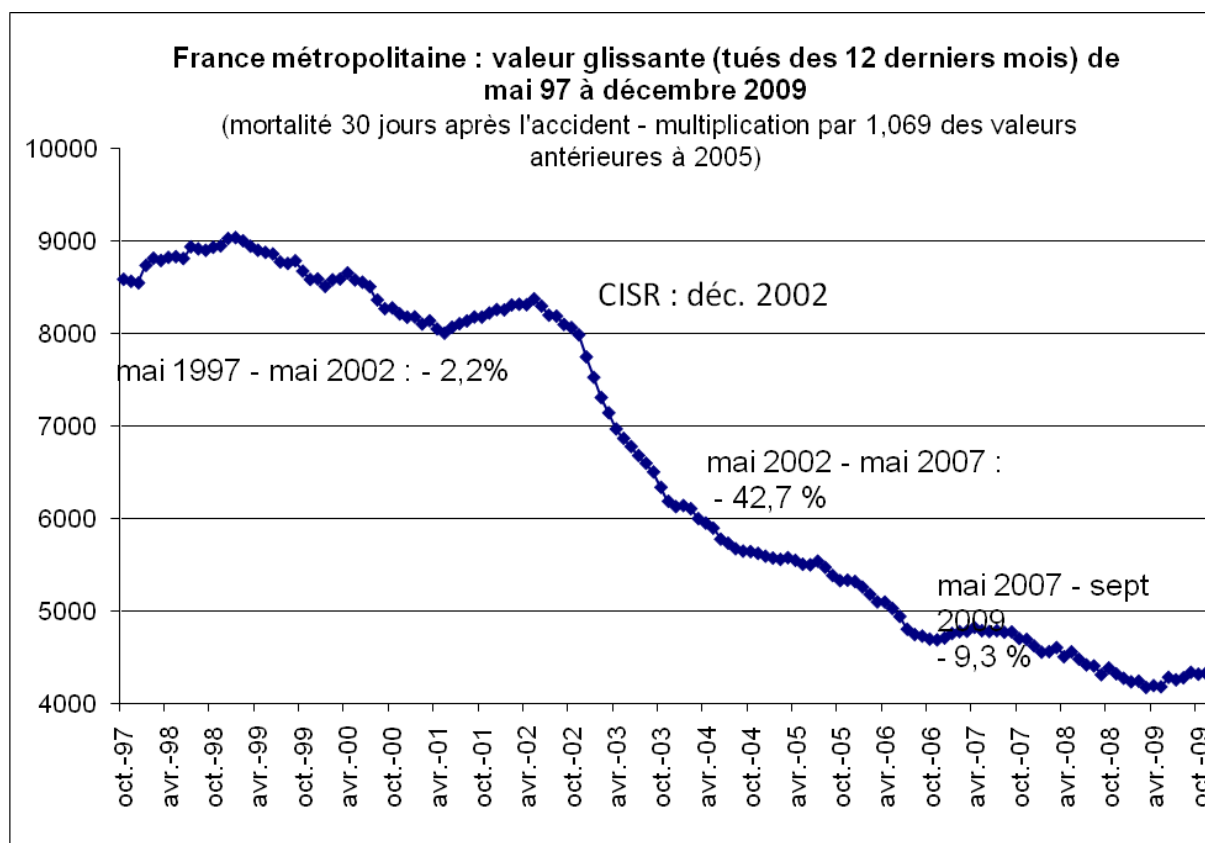
4. **à une organisation efficace**, capable d'exiger dans des délais courts la mise en œuvre des conditions législatives, réglementaires et techniques du succès (exemple de la mission dédiée à la définition technique et à la mise en œuvre du projet de radars automatiques).
5. **à une présentation par les médias** de ces projets et de leur mise en œuvre atteignant un niveau que nous n'avions jamais connu en France sur le thème de la sécurité routière. Pendant environ 18 mois, cette présence intensive à la télévision, à la radio et dans les médias écrits a rendu crédible le projet avant même l'installation des premiers radars automatiques, ces derniers assurant un relais puissant à partir de novembre 2003. Cette influence des médias n'a pas été à proprement parler organisée par les pouvoirs publics, elle a été cependant la conséquence du caractère sérieux et innovant des mesures qu'ils avaient adoptées.

Les mécanismes du succès

Une des difficultés de la relation entre les experts et les décideurs est liée au fait que tout le monde conduit ou est conduit, cette familiarité étant étendue abusivement à la connaissance de l'accident, alors qu'un conducteur peut n'avoir aucun accident grave dans sa vie entière. Le bon sens n'est pas suffisant, il faut avoir une compréhension empirique et technique d'une évolution favorable ou défavorable, fondée sur une analyse scientifique, pour pouvoir renforcer l'efficacité obtenue ou inverser une tendance défavorable.

Le premier graphique illustre l'évolution globale de la situation. Il fait apparaître :

- la netteté du décrochage de la mortalité routière à partir de décembre 2002, après le début d'amélioration qui a suivi l'élection présidentielle (nous replaçant au niveau précédant l'habituelle dégradation pré-électorale),
- l'intensité de la réduction mensuelle du nombre de tués jusqu'à la fin de 2004,
- la poursuite de l'amélioration avec une pente plus faible jusqu'à la fin 2006,
- la réapparition des mauvais résultats avant l'élection présidentielle, plus tardive en 2006 qu'en 2001,
- une reprise de l'amélioration après l'élection qui est plus difficile à interpréter que les évolutions précédentes, car la crise économique et le prix du carburant ont ajouté des effets favorables à la sécurité routière aux décisions de 2002.
- une dégradation des résultats depuis mars 2009.



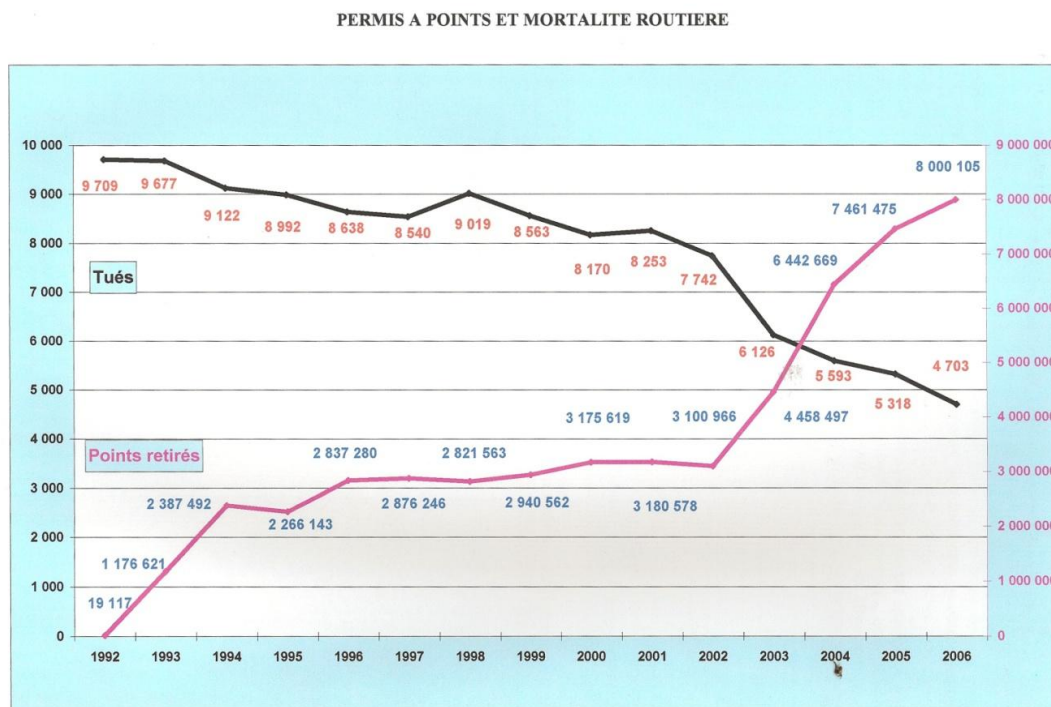
Nous sommes assurés que les évolutions initiées en 2002 et mises en évidence par ce graphique ne peuvent pas relever des effets constamment favorables de l'amélioration des infrastructures routières et de la sécurité passive ou active des véhicules. Les temps nécessaires pour renouveler un parc automobile (environ 15 ans) ou des routes (plusieurs décennies pour développer au niveau actuel l'implantation des ronds-points) ne sont pas du même ordre de grandeur que l'action sur le comportement des usagers. Cette dernière est la seule capable de produire un effet aussi radicalement différent d'un mois à l'autre, en l'absence d'importantes modifications du kilométrage parcouru.

Nous pouvons donc négliger dans cette analyse tous les facteurs qui, malgré leur importance indiscutable sur le long terme, n'ont pas pu participer à la rupture importante et soudaine intervenue à la fin de 2002, notamment :

- les actions sur l'infrastructure,
- les actions sur les véhicules,
- les modifications du kilométrage parcouru (indice 212 en 2002 et 227 en 2007 avec une progression régulière entre ces deux années, l'abaissement vers un indice 224 n'a été observé qu'en 2008 au moment de la crise économique et de l'élévation du prix des carburants).

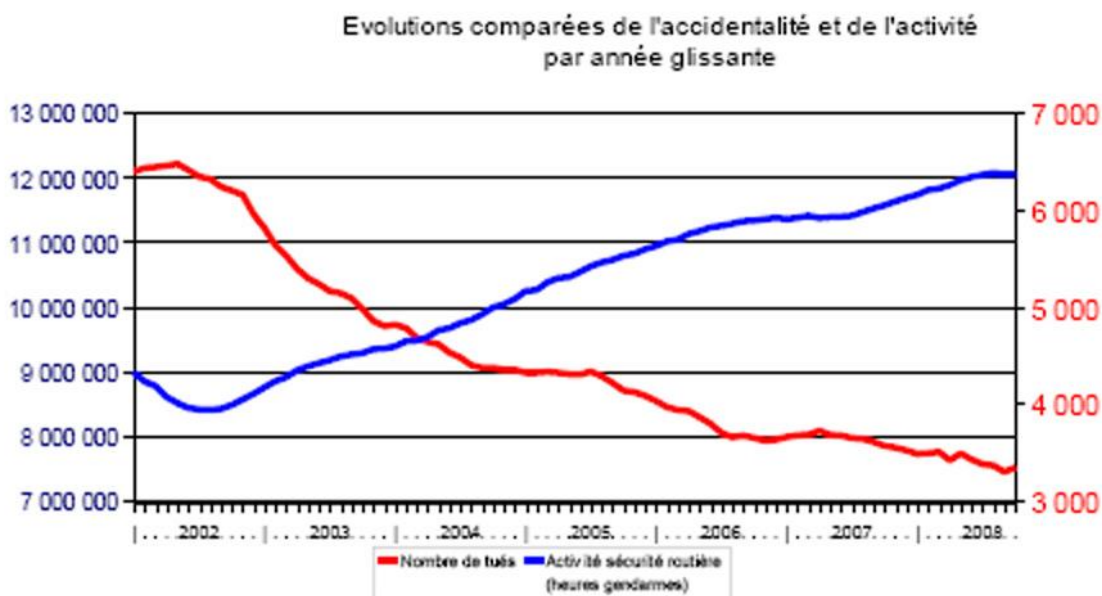
Cela ne signifie pas que ces types d'action sont dépourvus d'influence, mais qu'il est impossible de leur attribuer un rôle significatif dans les succès de 2002/2006. Le mécanisme de cette évolution doit être compris en reliant entre eux les facteurs qui se sont modifiés soudainement fin 2002 :

La relation temporelle entre les décisions de 2002, l'accroissement de la perte de points de permis et la réduction de la mortalité.



Quand deux variables apparaissent liées (que leur variation se fasse dans le même sens ou en sens inverse) l'expression d'un refus de voir dans ce lien autre chose qu'une corrélation mathématique dépourvue de signification devient l'argument habituel de ceux qui croient avoir tout compris à la notion de corrélation en utilisant cette affirmation. Il convient d'analyser une corrélation en fonction des liens possibles entre les variables qui sont comparées. La crédibilité d'une sanction modifie les comportements et nous disposons de données observées qui peuvent prouver cette évolution, notamment dans le domaine de la vitesse de circulation. C'est le constat d'un ensemble de faits de ce type qui permet de passer de la simple corrélation à la probabilité élevée d'une relation causale entre un ensemble de données. La connaissance scientifique associe des raisonnements à partir de bases théoriques, le produit d'observations de la réalité ou d'expérimentations. Une corrélation mathématique s'inscrit dans un contexte. L'ensemble fonde l'analyse épidémiologique.

Nous pouvons par exemple remarquer que l'évolution du nombre de points retirés n'est pas le seul facteur d'influence qui est intervenu pendant cette période. Le graphique de l'activité de la gendarmerie met bien en évidence la prise en compte de la priorité politique affirmée en 2002, avant la mise en service des premiers radars automatiques produisant un accroissement rapide de la perte de points pour de faibles excès de vitesse qui n'étaient pas sanctionnés auparavant.



Dans la démarche épidémiologique, constater ce type de lien va permettre de formuler des hypothèses sur la nature causale de la relation. Il faut étudier les « chaînes causales » susceptibles d'expliquer les relations statistiques observées » par la connaissance que l'on a de l'influence de facteurs intermédiaires sur le résultat final (du type : renforcement du contrôle des vitesses -> accroissement des retraits de points -> diminution des vitesses de circulation -> diminution de la mortalité routière). L'accroissement du nombre de points retirés à compter de la fin 2002 a été produit principalement par les excès de vitesse constatés. Il convient donc de prendre en considération les évolutions observées de la vitesse pendant la période de diminution rapide de la mortalité routière.

Trois facteurs dominant le risque d'accident grave sur les routes : la vitesse, l'alcoolisation et le défaut de vigilance en dehors de toute alcoolisation ou consommation de produits psycho-actifs. Ils interagissent entre eux et le travail des épidémiologistes consiste à étudier ces interactions et à évaluer de façon quantifiée leur intervention dans l'accidentalité et l'évolution de leur rôle en présence d'une modification profonde de la situation, par exemple celle créée par les initiatives politiques de 2002/2003.

Les conclusions principales sont les suivantes :

- la réduction des vitesses de circulation moyennes a été le facteur quasi-exclusif de la réduction de la mortalité observée entre 2002 et 2007,
- le risque lié à l'alcool ou à une perte de vigilance (dans son sens le plus large, fatigue, inattention, endormissement) ne s'est pas modifié de façon importante si l'on prend en compte le stade initial de l'exposition au risque (il n'y a qu'un peu moins de conducteurs alcoolisés sur les routes et l'altération de la vigilance ne semble pas avoir changé, mais nous manquons d'indicateurs concernant l'évolution de ce facteur), ce sont les conséquences des accidents provoqués par ces deux facteurs qui ont été réduites, et elles ne peuvent l'avoir été que par l'abaissement des vitesses de circulation,

- ces différences sont explicables par le niveau de perception individuelle du risque d'être contrôlé et sanctionné pour une conduite sous l'influence de ces facteurs de risque :
 - pas de pénalisation de la conduite dans des conditions réduisant la vigilance (pas de dépistage objectif instauré, bien que des méthodes de dépistage soient actuellement disponibles, fondées sur les mouvements des yeux, des paupières ou de la tête). Le choix d'un comportement sécuritaire dépend dans ce cas uniquement de l'utilisateur et des contraintes liées à ses conditions de vie (travail, vie familiale),
 - il y a une pénalisation sévère de la conduite avec une alcoolémie à un niveau dépassant le taux légal, mais le dépistage demeure difficile et coûteux en « temps de gendarme ou de policier nécessaire ». La dissuasion par le risque de sanction demeure donc faible. Neuf millions de dépistages préventifs par an représentent à la fois un énorme travail de contrôle et, en moyenne, seulement un dépistage tous les quatre ans. Certains conducteurs n'ont jamais été dépistés depuis l'instauration de la loi sur les dépistages préventifs en 1978. Je parcours environ 20 000 kilomètres par an et j'ai été dépisté deux fois au cours des trente dernières années.
 - Le risque de voir sa vitesse contrôlée est élevé. Il y a des contrôles à la fois par des radars automatiques, à poste fixe ou mobilisables, et par des radars traditionnels ou des dispositifs plus maniables (jumelles eurolaser, puis Ultralight et Prolaser). Au cours d'un seul mois fin 2009, j'ai été contrôlé trois fois par des policiers et des gendarmes, une fois dans une zone à 50 km/h et deux fois sur le réseau à 90 km/h, et je ne compte pas le nombre de radars automatiques devant lesquels je suis passé.

Ces différences ont une action déterminante sur les comportements individuels, car il est impossible de réduire l'efficacité dans le domaine de la prévention à la notion d'information sur un risque réel. Chaque usager a sa perception du niveau de risque qui est la résultante de son aptitude à comprendre et à incorporer à son comportement une notion qui « vient de l'extérieur ». Le sens du respect des règles et des autres varie d'un individu à l'autre et au cours de la vie. Tous les intermédiaires existent entre le psycho-rigide qui n'envisage pas un seul instant de pouvoir dépasser une limite de vitesse et celui qui estime qu'il peut adapter les règles aux capacités qu'il s'accorde. Ce dernier ne sera sensible qu'au risque de sanction et non à la valeur propre de la loi. Pour préciser les relations entre les initiatives politiques, les niveaux de contrôle, les modifications de comportement et finalement l'accidentalité, il est indispensable de réunir et de comparer les données objectives concernant ces trois facteurs de risque majeurs.

La vitesse

Une notion physique aussi simple que la vitesse (la distance parcourue dans un temps donné) est constamment détournée de son sens, ou plutôt les différentes variations de son utilisation sont confondues par ignorance ou volonté de minimiser son rôle. Rappelons les notions de base :

- **la vitesse de circulation** est celle à laquelle circule un véhicule à un moment donné,
- **la vitesse autorisée** est celle qu'il ne doit pas dépasser à l'endroit où il circule,

- **la vitesse de collision** est celle du véhicule au moment où il heurte un autre véhicule, un piéton ou un obstacle. Evaluer une vitesse de collision en se fondant sur des déformations mesurées est un travail de spécialiste (accidentologue),
- **la variation de vitesse** est une autre notion fondamentale de l'accidentologie, il s'agit de la différence entre la vitesse de collision et la **vitesse résiduelle** quand cesse le contact avec l'obstacle ou l'autre véhicule. Elle détermine en grande partie la gravité des lésions (à un niveau statistique).

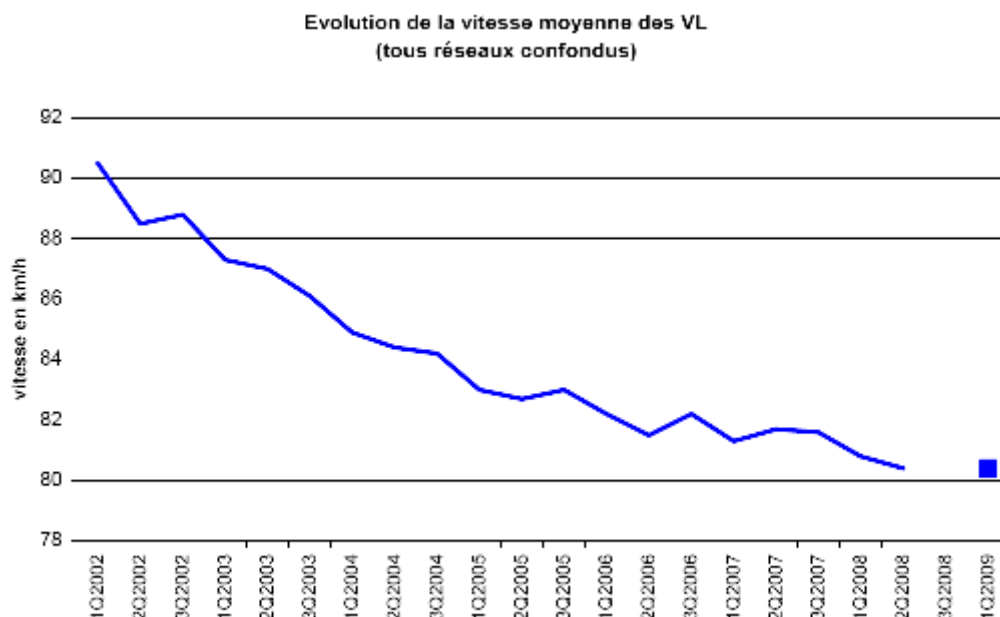
La manipulation la plus fréquente consiste à dire que si l'on peut se tuer avec une variation de vitesse de 20 km/h, il est impossible de limiter la vitesse à un niveau à la fois efficace et acceptable. La confusion est évidente entre vitesse de circulation et variation de vitesse, comme si les usagers n'avaient pas la possibilité de freiner quand ils perçoivent un risque d'accident.

Un ou plusieurs véhicules à l'arrêt ne produisent jamais d'accident de la circulation. Tous les accidents sont donc liés à la vitesse et il est absurde d'attribuer une proportion d'accidents à ce facteur de risque sans spécifier de quelle vitesse on parle. La distinction entre vitesse autorisée et vitesse de circulation semble utile en théorie, en assurant le dénombrement des accidents qui auraient pu être évités par un respect strict des limitations réglementaires sur les différents types de réseaux. En pratique c'est impossible, car seuls les poids lourds sont équipés d'enregistreurs de vitesse et les constatations faites par des non spécialistes sur les lieux des accidents ne permettent pas une évaluation précise de la vitesse de circulation des voitures particulières ou des motos.

Je suis pour cette raison en désaccord total avec un « classement » des facteurs de la mortalité routière fondé sur une appréciation imprécise du rôle de la vitesse et s'exprimant par la phrase « Depuis 2006, l'alcool est devenu la première cause d'accident mortel ». Nous ne pouvons comparer une variable documentée avec précision (l'alcoolémie) à une variable mal définie (absence de distinction entre le défaut de maîtrise qui est le résultat d'un excès de vitesse dans le contexte où il se produit et la vitesse excessive par rapport à celle qui est autorisée au niveau local, qui est une autre forme d'excès de vitesse, documentée en routine avec des méthodes qui ne sont pas fiables). Il est plus pertinent de ne pas faire référence à des données obtenues à partir des accidents, mais de fonder l'évaluation du rôle de la vitesse en utilisant les valeurs mesurées par l'Observatoire des vitesses, dont le cahier des charges a été défini par l'Observatoire interministériel de sécurité routière (ONISR).

La difficulté est d'observer un nombre suffisamment grand de véhicules, représentatif des flux de circulation aux différentes heures du jour et pour les différents jours de la semaine, sur les différents types de réseaux. Bien entendu les méthodes d'observation doivent être distinctes du dispositif de contrôle et de sanctions pour éviter toute influence sur les usagers. La cohérence de la relation observée entre accidentalité et vitesse de circulation d'une part et les données disponibles dans la littérature d'autre part peut être utilisée comme une preuve de la bonne qualité d'un système d'observation. Nous ne sommes plus dans ce domaine au stade de la recherche, tentant d'établir une relation entre un facteur de risque et les dommages produits, mais à celui de l'exploitation des connaissances disponibles, établies par de multiples études au niveau international et reconnues par la communauté des accidentologues.

Le graphique suivant illustre l'évolution de la situation au cours de la période récente pour les voitures particulières :



De nombreuses études ont documenté la réduction du risque d'être tué en fonction de la diminution de la vitesse moyenne. Nilsson a fait une proposition simplifiée de ces résultats en 1982 sous la forme suivante : quand une vitesse moyenne V_1 produit un nombre de tués N_1 , son évolution vers la valeur V_2 fait passer le nombre de tués au niveau N_2 avec la relation : $(N_2/N_1) = (V_2/V_1)^4$.

Cette formule est souvent résumée en disant que 1% de réduction de la vitesse moyenne réduit de 4% le nombre d'accidents mortels, c'est une approximation qui surestime légèrement l'effet de cette réduction. Si l'on prend comme exemple une évolution de la vitesse moyenne de 100 à 95 km/h, cette réduction de 5% fait prévoir une réduction du nombre d'accidents mortels de 18,5% et non de 20%. Les comparaisons faites dans ce document entre les résultats de 2002 et de 2008 utilisent le facteur de correction de 1,069 pour passer de la mortalité au 6^{ème} jour à celle du 30^{ème} jour après l'accident (c'est en 2005 que la référence au 30^{ème} jour a été adoptée). Ce facteur est également utilisé pour l'accidentalité en tenant compte du fait que le nombre de tués par accident a peu évolué au cours de cette période. Dans les accidents mortels impliquant au moins une voiture particulière ce nombre est passé de 1,12 à 1,10.

Pour les voitures particulières, la réduction du nombre d'accidents mortels entre 2002 et 2008 a été de 49,7% (5848 -> 2940 sur le critère « accident mortel en métropole avec au moins une voiture particulière impliquée »). La diminution est encore un peu plus importante si l'on utilise comme critère le nombre de tués dans les voitures particulières entre 2002 et 2008, qui s'est réduit de 50,6% (6549 -> 3238). L'utilisation de la relation fondée sur la vitesse moyenne établie par Nilsson explique une réduction de 37,7% (90,5 km/h au premier quadrimestre 2002 et 80,4 km/h pour le second quadrimestre 2008).

Il y a donc eu entre 2002 et 2008 une réduction de « l'accidentalité mortelle » des voitures légères supérieure d'environ un tiers aux effets modélisés de la réduction de vitesse moyenne.

Peut-on envisager une augmentation de l'effet du port de la ceinture pour expliquer ce gain supplémentaire? Le bilan de l'ONISR évalue pour 2008 le nombre de tués ceinturés à 1505 et celui des non ceinturés à 751. En 2002 les valeurs étaient de 2832 et 1090. Il est difficile d'interpréter ces

résultats car, comme c'est indiqué dans le bilan de l'ONISR, la proportion de ports de ceinture indéterminés a évolué pendant cette période (division par deux de 20% à 10 %) et les études du LAB indiquent que la réalité du port de la ceinture dans des études approfondies n'est pas identique pour les tués et les impliqués. Il est donc difficile d'évaluer avec précision le rôle de l'accroissement du retrait de points pour non port de la ceinture qui est intervenu en mars 2003. Nous savons que les valeurs indiquées dans les bilans annuels pour le taux de port de la ceinture hors accident sont surestimées. Elles sont incompatibles avec les résultats observés dans les accidents (même en tenant compte des erreurs d'identification du port) et le taux reconnu pour l'efficacité de la ceinture de sécurité (réduction de la mortalité légèrement supérieure à 50%).

Il est envisageable que l'amélioration de la sécurité primaire et secondaire des véhicules au cours de ces 6 années (stabilisation électronique des trajectoires (ESP), poursuite de l'équipement avec des sacs gonflables, amélioration des structures) ait joué un rôle dans la fraction minoritaire d'effets favorables que l'on ne peut expliquer par la modélisation de la réduction de la vitesse.

Peut-on envisager un effet « circulation » ? Je ne tente pas ici de produire une modélisation complète des facteurs de risque au cours de la dernière décennie, mais d'identifier les facteurs de rupture qui sont intervenus dans la période 2002/2008 et plus particulièrement ce qui s'est produit entre la période de stabilité (1997/mai 2002) et la période de forte décroissance (mai 2002/2008). Nous disposons d'un indice global de circulation qui indique une croissance forte de 1960 à 1980 avec une multiplication par trois des kilomètres parcourus, suivie d'un doublement de 1980 à 2000. La croissance est nettement plus lente depuis, proche de 25% entre 2000 et 2008. Les valeurs qui nous intéressent sont celles de 2002/2004 : croissance de 3,8% en deux ans, donc pas de modification sensible par rapport à la période antérieure. La croissance a été plus faible entre 2005 et 2007 (3,2% de croissance pour ces deux années). La seule réduction observable pendant cette période est survenue en 2008 (- 1,25%) année de la crise économique et de l'inflation brutale du prix du pétrole. Ce facteur a donc eu une faible influence sur l'évolution de l'accidentalité pendant cette période.

Nous envisagerons également ci-dessous l'influence d'une faible réduction du risque alcool comme contribution possible à l'explication de la différence entre 37,7% (réduction du risque attribuable à l'évolution de la vitesse) et 49,7% (réduction du nombre d'accidents mortels de voitures particulières), tout en réaffirmant l'impossibilité d'envisager des effets calculés intégrant toutes les variables avec une précision suffisante. Il s'agit de comprendre ce qui a influé sur la baisse de mortalité sur les routes pendant cette période de changement brutal de tendance et d'avoir un ordre de grandeur des variations observées attribuables aux différents facteurs de risque.

Pour les motocyclistes, la réduction de la mortalité pendant la période 2002/2008 a été beaucoup moins importante que pour les occupants de voitures particulières. Elle est passée de 1040 à 795 en métropole entre 2002 et 2008, soit une réduction de 23,6% (mais avec une augmentation du parc de deux roues qui a été plus important que celui des voitures particulières. Nous n'avons pas les valeurs 2007 et 2008, mais entre 2002 et 2006 l'accroissement du parc aurait été de 14,4% alors que celle des voitures a été de 4,9%). L'observatoire des vitesses ne calcule pas une vitesse moyenne représentative de l'ensemble du réseau pour les motocyclistes. Les valeurs observées ont une imprécision plus grande que pour les voitures du fait du nombre relativement réduit de mesures (environ un millier). Vouloir attribuer la faible baisse de la mortalité des utilisateurs de 2 roues à

moteur au développement de l'usage des scooters de faible cylindrée est une affirmation qui n'a aucune base statistique (le rapport entre les tués utilisateurs de 2 roues de plus de 50 cm³ et les tués utilisateurs de cyclomoteurs était de 2,65 en 2002, 2,7 en 2008). Il serait cependant utile d'avoir une meilleure connaissance de l'accidentalité des 2 roues de plus 50 cm³ en fonction du parc et du kilométrage parcouru pour les différentes subdivisions de ce groupe des « motocycles ».

Actuellement pour 100 deux roues de plus de 50 cm³ vendus, les ventes se répartissent en :

- 45 motos et 7 scooters pour les plus de 125 cm³,
- 14 motos et 33 scooters pour les cylindrées entre 50 et 125 cm³ (ventes du premier semestre 2009).

Pour les cyclomotoristes, la réduction de la mortalité a été de 25,6% (391 -> 291). Actuellement ce groupe est principalement constitué de scooters limités en vitesse.

En résumé nous constatons que les réductions de mortalité des usagers de motos et de cyclomoteurs sont à la fois plus faibles que pour les autres usagers et peu différentes dans ces deux groupes. Ces mauvais résultats peuvent avoir des causes différentes :

- les cyclomotoristes sont peu concernés par les contrôles de vitesse (seuls les scooters débridés peuvent être éventuellement flashés par l'arrière à plus de 55 km/h en ville s'ils sont récents et immatriculés, il est rare que le débridage permette de dépasser 70 ou 90 km/h). Leur gain en sécurité semble attribuable en quasi-totalité à la réduction de vitesse des usagers de voitures particulières,
- les motocyclistes ont pu bénéficier de deux facteurs de réduction des risques, le premier est la réduction de leur vitesse sous l'influence des contrôles, mais dans une proportion plus faible que pour les voitures particulières. Ce respect insuffisant des limitations de vitesse est bien documenté par l'observatoire des vitesses. Ils ont également bénéficié comme tous les autres usagers de la réduction de la vitesse des voitures légères.

L'accidentalité mortelle des piétons et des cyclistes a une évolution qui permet de comprendre que la réduction de la vitesse a une influence qui ne se limite pas aux utilisateurs des seuls véhicules qui ont réduit leur vitesse de circulation. La quasi-totalité des piétons et des cyclistes sont tués par des véhicules à moteurs (que la responsabilité vis-à-vis du code de la route soit imputable à ces usagers ou au conducteur du véhicule à moteur). Toujours pour la période 2002/2008 la réduction de la mortalité des piétons pour la France métropolitaine a été de 37,4% (876 -> 548) et celle des cyclistes de 34,5% (226 -> 148). Il ne serait pas plausible d'envisager que ces usagers aient modifié leur exposition au risque et leur façon de le gérer à partir de décembre 2002. Les décisions gouvernementales de décembre 2002 ne les concernaient pas. La réduction de leur mortalité a été la conséquence de la modification du comportement des conducteurs de véhicules à moteurs. La faible différence entre ces deux types d'usagers (réduction un peu plus faible pour les cyclistes) s'explique par le fait que les décès de cyclistes après une chute, sans implication de véhicule à moteur représente environ 14% de leurs accidents mortels. Les niveaux de réduction de la mortalité des piétons et des cyclistes se situent à des valeurs très proches si l'on prend en compte les accidents mortels dans lesquels a été impliqué au moins un véhicule à moteur (cyclomoteur, moto, voiture légère, poids-lourd, utilitaire, transport en commun, tracteur).

Pour résumer ces faits, si l'on prend comme référence la capacité de tuer d'un choc, nous pouvons dire qu'en moyenne, les usagers de véhicules à moteurs tuent les autres usagers non motorisés en fonction de l'agressivité propre de leur véhicule (sa masse et accessoirement sa forme et sa raideur) et de leur vitesse. Les variations des vitesses de circulation expliquent la plus grande partie de la diminution des accidents mortels, mais ce facteur favorable ayant une influence variable en fonction des différentes catégories de véhicules, il faut distinguer la réduction des accidents mortels survenus en métropole en fonction des véhicules impliqués (le critère « accident mortel impliquant au moins un véhicule d'une catégorie donnée » est le plus simple). Nous avons observé une variation :

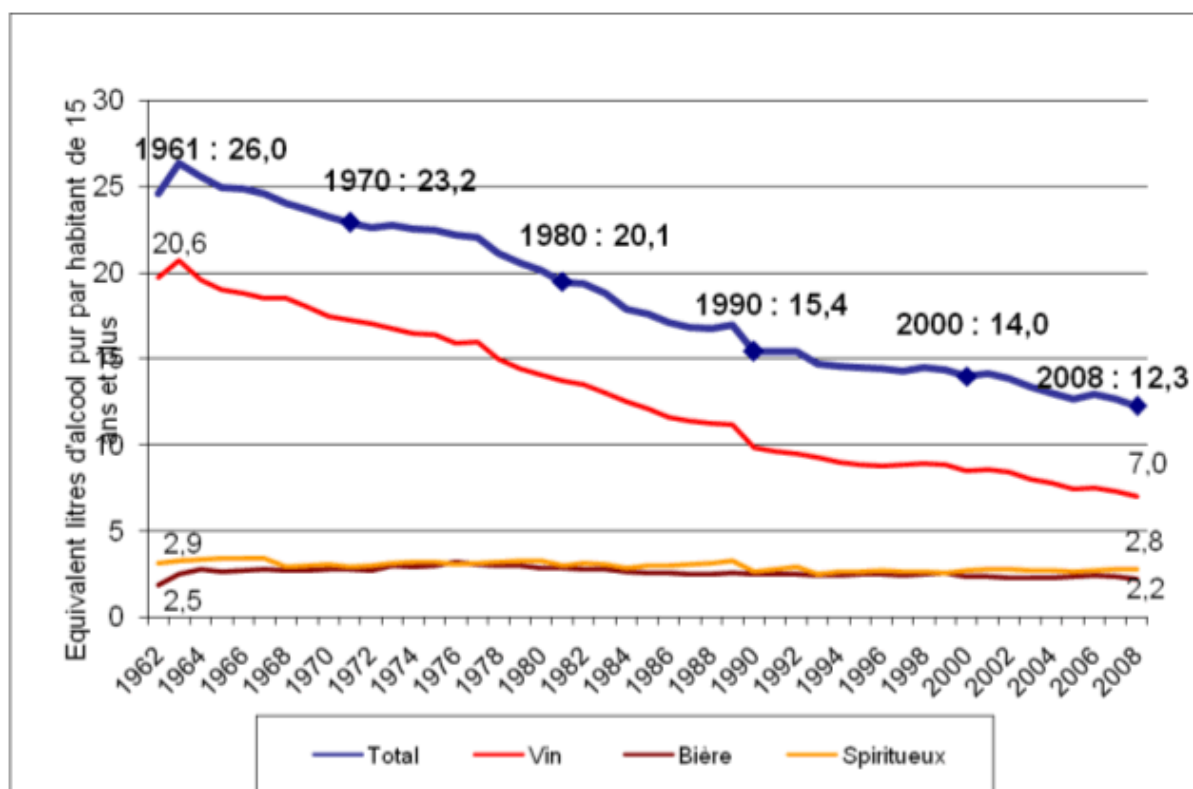
- très forte des accidents impliquant des voitures particulières : -49,7% (5848 -> 2940) et - 54,1% pour leurs occupants).
- importante des accidents impliquant des piétons :-37,4% (875 -> 548 qui sont tués principalement par les voitures particulières, 64% d'entre eux dans la dernière statistique de la gendarmerie pour 2008).
- Importante des accidents mortels impliquant des cyclistes : -35,2% (233 ->151 avec la même remarque que pour les piétons),
- Importante des accidents mortels impliquant des poids lourds : -37,5% (880 -> 550)
- nettement plus faible pour les cyclomotoristes (en majorité des scooters de moins de 50 cm³) : -24,6% (407 -> 307)
- nettement plus faible pour les motocyclistes : - 24% (1078 ->819)
- inverse de celle de tous les autres véhicules pour le groupe des véhicules utilitaires légers dont l'implication dans les accidents mortels s'est accrue de 13,2% (320 -> 363). Nous possédons peu de données sur l'évolution des vitesses réelles de ces véhicules. Nous savons que la croissance de leurs performances a été totalement déraisonnable et que les contraintes croissantes et justifiées sur les poids lourds inférieurs à 10 tonnes ont provoqué un transfert d'activité vers ces utilitaires légers très rapides (pas d'enregistrement des temps de travail et de la vitesse, mêmes limitations de vitesse que les voitures particulières).

L'alcool

Depuis des travaux produits au cours des années soixante-dix, notamment l'étude que j'avais pu réaliser en 1977 de tous les accidents mortels observés en France métropolitaine, répétée en 1991 et par l'étude SAM de 2001/2003, nous savons qu'environ 30% des accidents mortels sont imputables à une alcoolémie dépassant le taux légal. Ces dénombrements sont également réalisés à partir des bulletins d'analyse des accidents corporels, avec une méthode légèrement différente. Ce taux s'est peu modifié dans la période 2002/2008 et il faut bien comprendre le sens de cette stabilité en pourcentage, alors que le nombre de tués à été réduit de 44,8%. Elle indique que ce sont d'autres facteurs que l'alcool qui ont produit cette évolution de la mortalité, sinon la proportion d'accidents mortels « avec alcool » se serait réduit en proportion, sauf à envisager un effondrement des niveaux

d'alcoolémie observés, ce qui n'est pas le cas. Il est indispensable d'exploiter plusieurs indicateurs pour interpréter ces faits.

L'indicateur le plus global est l'évolution de la consommation moyenne par habitant (elle est obtenue à partir des données fiscales concernant la vente de boissons alcooliques, en estimant le stockage constant). Après l'effondrement observé pendant la dernière guerre mondiale, du fait de la réduction de la production de vin, la consommation a progressé jusqu'au début des années soixante, puis a décliné avec une grande régularité. Le résultat est une division par deux du volume moyen d'alcool pur au cours des cinquante dernières années.



Organisation mondiale de la santé entre 1961 et 1989, groupe IDA de 1990 à 1999, Insee de 2000 à 2008

Cette évolution de la consommation ne s'est pas modifiée pendant la période récente qui a connu une division par deux de la mortalité sur les routes. La diminution se poursuit, avec une pente identique à celle des décennies précédentes (0,29 litre d'alcool pur par an en moins de 1961 à 2008 et 0,27 litre de réduction annuelle entre 2002 et 2008)

Ventes d'alcool pur par habitant de 15 ans et plus, 2000-2008

	Vins	Bières	Spiritueux	Autres	Total
2000	8,5	2,3	2,7	0,5	14,0
2001	8,6	2,4	2,8	0,5	14,2
2002	8,4	2,3	2,7	0,5	13,9
2003	8,0	2,3	2,7	0,4	13,4

2004	7,8	2,2	2,7	0,3	13,0
2005	7,4	2,3	2,6	0,3	12,7
2006	7,5	2,4	2,7	0,3	12,9
2007	7,3	2,3	2,7	0,3	12,7
2008	7,0	2,2	2,8	0,3	12,3

Etant donné l'importance du temps passé à conduire et de la consommation d'alcool en France, il était possible d'envisager un effet de la pénalisation de la conduite sous l'influence de l'alcool et du développement des contrôles sur la consommation globale. La limite légale d'alcoolémie a été fixée en 1970, les contrôles préventifs ont été rendus possibles en 1978. Ces deux événements n'ont pas produit d'infléchissement notable de la consommation globale d'alcool par habitant. La nouvelle politique de sécurité routière instaurée en 2002 n'a pas non plus modifié la pente de cette décroissance régulière. Elle s'inscrit dans le temps long de l'évolution de notre société et semble peu modifiée à court terme par des décisions concernant la sécurité routière, ce qui n'exclut pas une influence de « l'exigence de performance » de notre société, incluant la capacité de conduire, dans cette évolution sur le long cours de la consommation d'alcool. Les données présentées ci-dessus sont publiées par l'OFDT (Observatoire Français de Drogues et Toxicomanies). Une fois cette constatation faite, il convient de rechercher si l'on peut envisager une relation, même minime, entre l'évolution de la consommation moyenne d'alcool par habitant et les habitudes de conduite sous l'influence de l'alcool. Ce problème a été étudié de façon approfondie par un chercheur américain, Laurence Ross, qui concluait à une précession de l'évolution de la consommation sur la législation des états et la mise en place effective de la loi (voir notamment : « *The scandinavian myth, the effectiveness of drinking and driving legislation in sweden and Norway* », The journal of legal studies, juin 1975).

Nous pouvons suivre l'évolution des indicateurs d'alcoolisation publiés par l'ONISR chez les usagers impliqués dans des accidents au cours de la période 2002/2008, pour évaluer les éventuels progrès réalisés dans ce domaine. En 2002, 29,7% des accidents mortels avec un taux d'alcoolémie connu permettaient d'observer une valeur dépassant le taux légal chez un des usagers impliqués (1158/3899). En 2008 cette proportion était de 27,9% (878/3151). La proportion d'alcoolémies connues a légèrement augmenté entre 2002 et 2008 (comme au cours des années précédentes), mais nous n'avons pas d'indication que cet accroissement de la qualité de la recherche d'un état d'imprégnation alcoolique ait introduit un biais susceptible d'abaisser cette proportion d'alcoolémies dépassant le seuil légal. A l'opposé, nous savons que l'accroissement de la proportion de cas où la recherche de l'alcool a abouti se fait dans le groupe qui imposait une recherche par prise de sang, l'éthylotest étant impossible. Dans un accident mortel avec plusieurs impliqués il y a des usagers indemnes qui peuvent souffler dans l'appareil et des blessés ou des tués qui ne peuvent pas le faire. Ce groupe des tués et des blessés graves est plus souvent sous l'influence de l'alcool que le groupe des indemnes. Il est donc possible d'affirmer que le nombre de tués sur les routes a été réduit de 44,8% entre 2002 et 2008, alors que la proportion d'accidents impliquant un usager présentant un taux illégal d'alcoolémie ne s'est réduite que dans des proportions faibles mais cependant

statistiquement significatives (1,8 point de pourcentage en moins de 29,7% à 27,9%, soit 6% de réduction).

L'hypothèse la plus vraisemblable est que l'exposition au risque alcool (nombre de kilomètres parcourus avec un taux d'alcoolémie dépassant le seuil légal) s'est peu modifiée pendant cette période. Autrement dit la réduction de 6% de la proportion d'alcoolémie à un taux illicite dans un nombre d'accidents qui a été réduit de 45% signifie que la plus grande part de cette diminution est attribuable à l'évolution de facteurs de risque autres que l'alcool. Pour conforter cette hypothèse, il convient d'examiner l'évolution d'autres indicateurs.

Nous avons rappelé que depuis 1978, les gendarmes et les policiers peuvent réaliser des contrôles préventifs de l'alcoolémie en dehors de tout accident, dans le but d'assurer une prévention par la dissuasion de la conduite sous l'influence de l'alcool. Les résultats de ces contrôles sont disponibles. Ils ne peuvent être considérés comme représentatifs de la circulation, cependant il n'y aucune raison d'imaginer que le biais de sélection (heures et jours des contrôles) puisse varier soudainement d'une année sur l'autre dans des proportions importantes. L'évolution pendant la période qui nous intéresse met en évidence une croissance modérée de la proportion de dépistages préventifs positifs, sans aucune rupture entre 2002 et la période suivante. Associé aux résultats de l'accidentalité liée à l'alcool, ce constat va bien dans le sens d'une absence de réduction importante de la conduite sous l'influence de l'alcool.

Proportion de dépistages préventifs positifs de l'imprégnation alcoolique au cours des dix dernières années :

1998	1.44 %
1999	1.42 %
2000	1.36 %
2001	1.54 %
2002	2.04 %
2003	2.03 %
2004	2.28 %
2005	2.51 %
2006	2.75 %
2007	2.84 %
2008	2.70%

Il serait aventureux de faire l'hypothèse inverse d'un accroissement du taux de résultats positifs provoqué par une augmentation de la conduite sous l'influence de l'alcool. L'évolution observée semble attribuable à l'accroissement de l'usage des éthylotests électroniques, plus sensibles que les « ballons » et surtout à un choix plus approprié des jours et des tranches horaires de contrôle (fin de semaine et soirée ou nuit). Ces deux facteurs produisent un accroissement de la proportion constatée de résultats positifs. Cette interprétation est également celle de la gendarmerie.

Outre la proportion d'alcoolémies à un niveau dépassant le seuil légal, nous pouvons également observer les variations en fonction des taux d'alcoolémies observés dans les accidents. La diminution des faibles niveaux d'alcoolémies illicites (valeurs allant de 0,5 g/l à 0,8 g/l) a été proportionnellement la plus importante, passant de 17,6% en 2002 à 11,7% en 2008 (10,4% pour les

seuls accidents mortels). Ce type d'évolution n'est pas surprenant. Quand une contrainte sur les comportements s'accroît, ceux qui évoluent le plus rapidement et de façon importante sont habituellement les moins « déviants ». Cependant, en contradiction apparente avec cette hypothèse, à l'autre extrémité de la distribution, nous constatons également une diminution de la proportion d'alcoolémies très élevées entre 2002 et 2008 (40,6% d'alcoolémies dépassant 2,2 g/l en 2002 et 34,4% en 2007). Je suis tenté d'attribuer cette évolution à l'évolution sur le long terme de la consommation d'alcool par habitant, réduisant le nombre d'alcooliques chroniques avec une consommation très élevée (la réduction de la mortalité par cirrhose du foie et par les cancers liés à la consommation d'alcool a été très importante et régulière depuis le début des années soixante).

L'ensemble de ces arguments permet d'affirmer que les décisions politiques de décembre 2002 n'ont pas influencé fortement la conduite sous l'influence de l'alcool. Il a été plus facile de modifier la vitesse de circulation que la consommation d'alcool avant de conduire. Si l'on envisage l'évolution pendant les quarante dernières années, il faut également tenir compte de l'évolution du seuil légal de l'alcoolémie autorisée pendant cette période. Il a été abaissé de 0,8 g/l à 0,5g/l. Le taux pratiquement constant de la proportion d'accidents sous l'influence de l'alcool traduit donc en réalité une diminution qui n'est pas négligeable de l'exposition au risque, mais elle s'est faite régulièrement et traduit plus l'évolution de la consommation d'alcool par habitant qu'un changement soudain provoqué par une modification crédible de la dissuasion sur les routes. Sur la période courte 2002/2007, il n'y a pas eu d'évolution importante de l'exposition au risque alcool sur les routes à l'exception de la tranche d'alcoolémie allant de 0,50 à 0,80 g/l, mais elle n'intervient que dans environ un accident sur dix.

Ces résultats concernant la présence d'une alcoolémie à un taux dépassant le seuil légal dans les accidents de la route ne sont pas totalement décourageants. Il y a une réduction de ce facteur de risque, mais elle demeure faible (le passage de 29,7% à 27,9% au cours des six dernières années représente une réduction d'environ 6%).

La réduction temporaire des capacités de conduite, en dehors d'une consommation d'alcool ou de stupéfiants.

C'est le troisième facteur de risque majeur d'accident, susceptible d'intervenir, isolé ou associé à d'autres facteurs, dans une proportion dont l'ordre de grandeur est d'environ 1/3 des accidents mortels. C'est un peu le parent pauvre de l'accidentologie, car il est à la fois difficile à cerner et difficile à combattre, apparaissant parfois comme un élément indissociable du risque routier qui provoque simplement la résignation.

Il convient de distinguer deux formes principales de réduction de ces capacités de conduite, la perte de vigilance et le défaut d'attention.

La perte de vigilance est une réduction de l'état d'éveil du conducteur, qui peut aller jusqu'à l'endormissement. Il est parfois la conséquence d'un trouble qui peut être profond et invalidant de la qualité du sommeil, sous la forme d'arrêts respiratoires plus ou moins prolongés au cours de la nuit (apnée du sommeil). Les personnes atteintes ont tendance à dormir dans la journée et leur endormissement peut être suffisamment soudain pour provoquer un accident en cas de conduite.

Les médecins repèrent de mieux en mieux les formes les moins invalidantes de ce trouble et il existe actuellement des traitements efficaces de cette affection qui pourrait atteindre de 5 à 7 % des Français si l'on inclut les formes les plus légères. Nous sommes encore loin d'un dépistage exhaustif de cette affection, une évaluation récente estimait que 5 à 7% des Français ont une forme de gravité variable de syndrome d'apnée du sommeil et que seulement 400 000 bénéficient d'un traitement.

Le défaut de vigilance peut également relever de troubles du sommeil beaucoup moins spécifiques, liés à un surmenage, « une mauvaise hygiène de vie », des soucis familiaux ou professionnels, traités de façon inappropriée par des médicaments qui participent à la réduction de la vigilance le jour. Le risque d'accident est alors lié à cette insuffisance de sommeil ou aux effets secondaires des médicaments, indépendants de l'apnée du sommeil.

Le trouble de l'attention est d'une nature différente, il porte sur les capacités de recueillir et d'utiliser au mieux les informations utiles pour la conduite. De multiples expressions de la vie courante insistent sur cette notion : être attentif, faire attention à ce que l'on fait, éviter d'être distrait, se concentrer sur ce que l'on fait, indiquent bien la possibilité d'agir avec des automatismes, sans accorder suffisamment d'attention à un processus aussi exigeant que la conduite. Il peut également s'agir d'une situation transitoire liée au fait que le contexte de circulation va détourner l'attention (recherche de la route, lecture de panneaux) ou par une activité qui réduit la disponibilité cognitive de l'utilisateur (téléphone portable, lecture d'une carte). Il peut également s'agir d'un contexte psychique qui détourne la « pensée » vers une préoccupation particulièrement forte (maladie d'un proche, difficultés professionnelles ou affectives). Toutes ces circonstances qui favorisent l'accident par « perte de disponibilité de nos moyens pour la conduite » sont bien connues, rappelées périodiquement aux usagers, mais avec des résultats pratiquement inexistantes.

Les recherches sur ces sujets ont été longtemps dispersées entre d'une part des médecins s'occupant principalement des apnées du sommeil et des problèmes psychologiques, voire psychiatriques, provoquant des troubles du sommeil, d'autre part des accidentologues analysant les troubles de l'attention, les causes de distraction dans l'acte de conduire ou des perturbations induites par des produits psycho-actifs. Il faut savoir que les solutions techniques à ces problèmes existent. Pour la vigilance, la reconnaissance de signes précédant l'endormissement (mobilité de l'œil ou des paupières) est possible mais les difficultés pratiques de mise en œuvre (éclairage ambiant insuffisant, port de lunettes de soleil) ne permettent pas d'envisager une disponibilité sur les véhicules dans un avenir proche. En outre ces méthodes ne résoudront pas certains problèmes de vigilance qui ne relèvent pas de l'endormissement, mais d'une inattention qui peut avoir des origines très diverses. Tous les accidentologues connaissent des rapports d'accidents faisant état d'une manœuvre bien identifiée, par exemple un tourne à gauche en intersection, alors qu'une voiture ou un deux roues vient en face. Celui qui tourne effectue sa manœuvre comme s'il n'avait pas vu l'utilisateur qui était cependant dans son champ visuel (trouble spécifique de la sélectivité de l'attention, « cécité inattentionnelle »). L'usage permanent des feux de croisement est la seule mesure, applicable immédiatement, qui a une efficacité reconnue sur ce type de risque.

Sommes-nous capables de quantifier l'évolution de ces problèmes au cours de la période récente ? Une étude des accidents mortels causés par l'ensemble des phénomènes d'hypovigilance et d'inattention pendant la période 2001-2004 a été réalisée par l'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes). Rappelons que la mortalité sur les autoroutes à péage s'est effondrée

brutalement de 351 en 2002 à 192 en 2004 et que cette période est donc particulièrement favorable pour comprendre comment ont évolué ces accidents lorsque la vitesse de circulation a été réduite par les décisions de 2002. La part des accidents mortels attribuée à ces facteurs était de 36% en 2001, 34% en 2002, 33% en 2003 et 35% en 2004. Comme pour l'alcool, cette stabilité en proportions correspond donc à une réduction en nombre des accidents imputable à ce facteur de risque identique à la mortalité d'ensemble de ces autoroutes concédées. Autrement dit, la réduction des vitesses de circulation a réduit la mortalité par trouble de la vigilance et de l'attention. Sur une période plus longue, 1997-2007 il y a une légère augmentation en pourcentage, mais exprimée en accidents par milliard de kilomètres parcourus, la réduction du risque est évidente et importante. La valeur maximale de la série est en 1998, supérieure à 1,50 et la valeur minimale en 2004, inférieure à 0,70.

En résumé, le facteur majeur d'accidents réunissant les différentes altérations de la vigilance et de l'attention ne semble pas avoir subi de modification notable en proportion depuis les décisions de 2002. La réduction de ses conséquences en nombre d'accidents produits est attribuable à l'évolution d'autres facteurs de risque, et le seul dont la réduction est documentée au niveau de l'exposition au risque est la vitesse moyenne de circulation.

Les autres facteurs de risque comportementaux intervenant dans la production d'accidents mortels.

Une fois analysés ces trois facteurs majeurs de risque d'accidents, les autres facteurs de risque liés aux comportements des usagers et susceptibles de varier dans des délais courts ne sont pas très nombreux. En outre nous manquons de renseignements exploitables sur leur évolution depuis 2002.

Le port de la ceinture de sécurité :

Depuis l'instauration du port obligatoire de la ceinture en 1973 et son extension progressive à toutes les voies, de jour et de nuit, aux places arrière comme aux places avant, le non port de la ceinture qui contribuait à un grand nombre de décès évitables au cours des dernières décennies, est devenu un facteur de mortalité secondaire, mais qui est encore loin d'être négligeable. Dans son édition concernant l'année 2008, l'ONISR évalue à 375 le nombre de vies pouvant être sauvées par le port de la ceinture. Nous avons envisagé ci-dessus l'absence de port de la ceinture dans l'analyse de l'évolution du risque lié à la vitesse pour les usagers de voitures particulières. Le taux de non-port s'est encore réduit depuis 2002, mais nous avons vu la difficulté de quantifier cette réduction. Il faut remarquer que le nombre d'infractions relevées pour non port de ceinture est devenu nettement inférieur à celui des infractions pour usage du téléphone en conduisant. Les deux infractions relèvent de la même méthode de reconnaissance : un usager passe devant un policier ou un gendarme qui remarque qu'il téléphone ou qu'il ne porte pas sa ceinture. Quant on constate le taux de port de la ceinture dans des grandes villes du midi de la France, on peut affirmer que la vérification du port de la ceinture se situe à un niveau faible dans ces agglomérations et qu'il pourrait être amélioré. J'ai suggéré depuis de nombreuses années que chaque grande agglomération documente le taux de port de la ceinture. Je le fais régulièrement, c'est facile, il suffit de se poster à un carrefour du centre ville à la mi-journée, un jour de semaine et d'observer un millier de véhicules. Cette connaissance quantifiée permettrait de fixer des objectifs d'évolution sous l'influence d'un accroissement des contrôles.

Le téléphone portable :

L'ONISR estime que l'exposition au risque (fraction observée de conducteurs utilisant un téléphone en conduisant) est de 1,9%, ce qui correspondrait à un enjeu de 6 à 7 % des accidents si l'on utilise les risques relatifs disponibles dans la littérature. L'évolution de ce facteur de risque depuis 2002 n'est pas documentée avec une précision permettant de porter un jugement sur l'efficacité du décret du 31 mars 2003 (retrait de points pour conduite en téléphonant).

La conduite sous l'influence de stupéfiants :

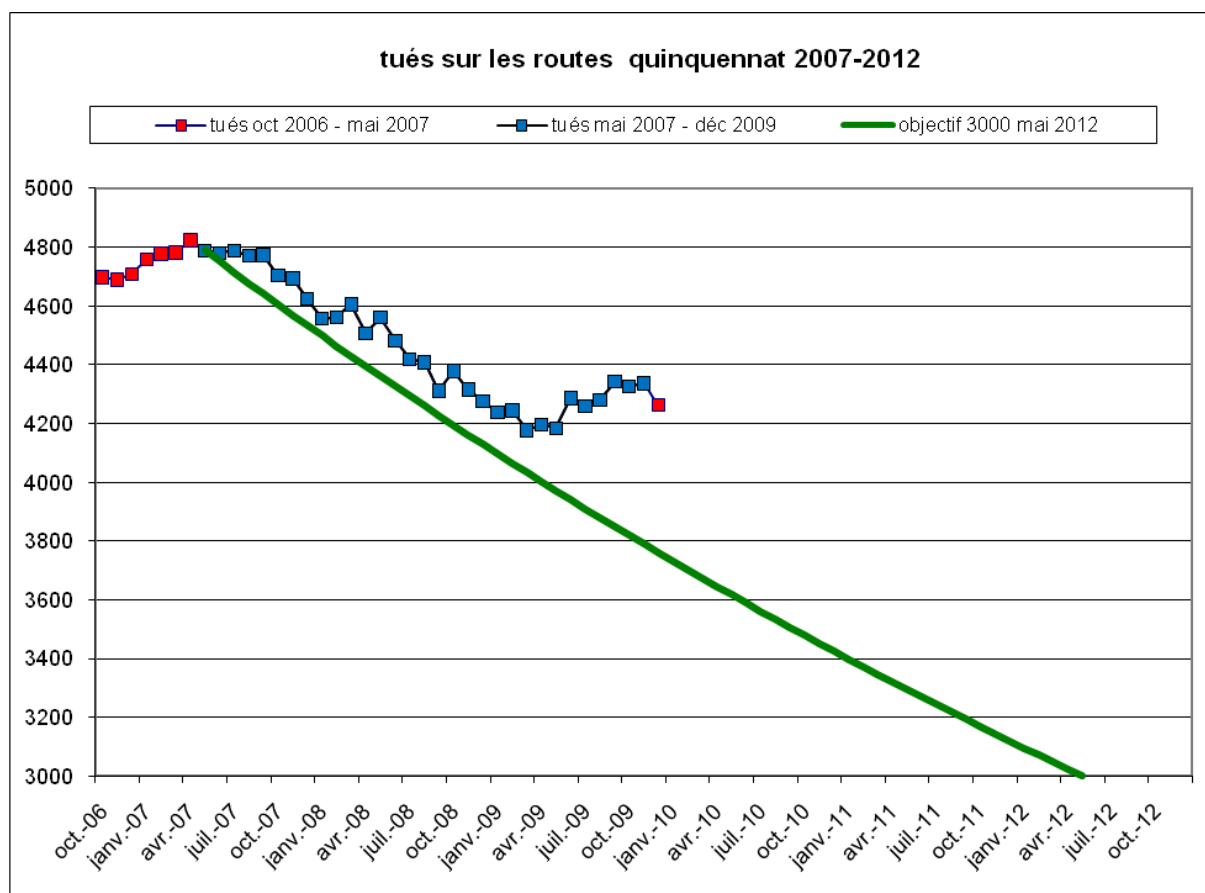
Curieusement, alors que la loi imposant la recherche de stupéfiants dans tous les accidents mortels est appliquée depuis octobre 2001, l'ONISR ne publie pas de données concernant ce facteur de risque. Il est loin d'être négligeable et il serait utile d'avoir une analyse des résultats des recherches effectuées par les gendarmes et les policiers dans tous les accidents immédiatement mortels (80% des accidents mortels). Rappelons que l'étude SAM dirigée par Bernard Laumon et qui a porté sur tous les accidents mortels survenus entre le 1^{er} octobre 2001 et le 30 septembre 2003 avait attribué à la conduite sous l'influence du cannabis environ 200 accidents mortels par an. Nous ne savons pas si, comme pour l'alcool, la réduction de la mortalité attribuable à cette consommation est attribuable majoritairement à la réduction de la vitesse de circulation. Il y a un accroissement des infractions liés à l'usage des stupéfiants, mais ce constat est la conséquence de l'homologation récente des tests salivaires, il n'a pas d'usage épidémiologique possible. Il est indispensable de produire annuellement l'évolution de la recherche de stupéfiants dans les accidents mortels, rendue obligatoire depuis 2001, et le résultat de ces recherches.

Port du casque

L'absence de port du casque est actuellement très rare et les gains possibles en vies humaines dans ce domaine sont très réduits.

L'évolution vers l'échec

Le graphique suivant est utile pour prévoir l'impossibilité d'atteindre l'objectif gouvernemental (3000 tués en 2012) en l'absence d'une rupture avec la tendance récente. La courbe qui a été tracée représente l'évolution réelle de la mortalité des douze mois précédents d'octobre 2006 à décembre 2009. La droite correspond à l'évolution qui aboutirait à « l'objectif 3000 » entre mai 2007 et mai 2012. Le nombre le plus faible de tués sur les routes pour les douze mois précédents a été observé en mars 2009 (4182). Il y a eu 145 tués en plus sur les routes depuis ce minimum et c'est cette valeur qu'il faut prendre en considération et non les variations mensuelles, beaucoup plus aléatoires.



La situation actuelle n'est pas une surprise, elle s'explique par un ensemble de facteurs :

- il n'y a pas eu d'initiative importante dans le domaine de la sécurité routière depuis plusieurs années et il est donc logique d'observer une stabilisation des résultats. Les usagers se sont habitués aux nouvelles règles, les moins respectueux de la réglementation se sont équipés de dispositifs d'avertissement leur permettant de ralentir au passage des radars fixes, voire au niveau des radars déplaçables avec les messages par internet indiquant en temps réel leur présence à un endroit donné du réseau.
- des campagnes de désinformation sur le dispositif de contrôle et de sanction ont été développées, sans la moindre tentative sérieuse de l'Etat pour contrer leur absence de fondement et contrer leur caractère mensonger et manipulateur. Les succès dans la lutte contre l'insécurité routière sont conditionnés par une capacité d'évolution permanente visant à perfectionner le système et à supprimer les facteurs qui altèrent la qualité des pratiques. Quand on ne fait pas ce travail avec constance et méthode, les résultats stagnent ou se détériorent. Laisser se développer cette désinformation a été à mes yeux la plus grosse erreur des dernières années. Nous avons perdu la bataille dans le domaine de la communication avec deux insuffisances :
 - L'absence d'initiatives dotées d'une double efficacité (renforcement du dispositif actuel dans les esprits et sur le terrain),
 - Avoir laissé se développer une désinformation fondée soit sur des mensonges, soit sur des insuffisances ou des dysfonctionnements du dispositif de contrôle et de sanctions qui n'ont pas été corrigés.

Si le gouvernement souhaite atteindre les objectifs annoncés pour 2012, il doit relancer la politique initiée en 2002 par des mesures dotées d'une capacité d'action à court terme si elles sont effectivement mises en œuvre. Il peut à l'opposé considérer que les progrès réalisés ont été suffisants et se contenter de maintenir sans modification la situation actuelle. La mortalité se stabilisera alors entre 4000 et 4500 tués à la fin du quinquennat. Les adversaires des mesures contraignantes concernant la sécurité routière ont toujours agité l'épouvantail du risque électoral pour tenter de s'opposer à de nouvelles mesures ou au renforcement des mesures existantes. Un gouvernement qui saurait associer la communication à la prise de décision pourrait à l'opposé bénéficier de son courage politique dans le domaine, mais il devrait alors faire preuve de compétence, c'est-à-dire savoir écouter, décider et organiser la mise en œuvre des choix retenus. L'exemple de 2002 est démonstratif, le choix de Jacques Chirac le 14 juillet 2002 et sa mise en œuvre ont été reconnus comme un succès exceptionnel, y compris par des membres de l'opposition.

Propositions

Si j'avais à définir et conduire les mesures capables de relancer dans les mois à venir la lutte contre l'insécurité routière, je retiendrais les mesures suivantes :

1. **Annonce par le président de la République de ce plan de relance** avec un calendrier de sa mise en œuvre, avec trois objectifs principaux et une méthode :
 - a. Donner la priorité aux actions s'attaquant aux trois principaux facteurs de risque d'accidents graves : la vitesse, l'alcool et les pertes de vigilance
 - b. Accroître la légitimité et la crédibilité du dispositif de contrôle et de sanction
 - c. Reconstruire une communication gouvernementale efficace.
 - d. Faire reposer la mise en œuvre de cette « mise à niveau » de l'engagement politique dans le domaine de la sécurité routière sur un groupe cohérent, avec des « chefs de projet » et une organisation de la responsabilité et de la prise de décision (programme avec des engagements datés et un financement). Le succès de 2002/2003 a été organisé et suivi aux niveaux les plus élevés de l'Etat.
2. **Actions sur le risque lié à la vitesse de circulation**
 - a. **L'interdiction de toutes les pratiques visant à réduire la capacité d'identifier des infractions aux dispositions du code de la route.** La crédibilité et l'acceptation sociale d'un dispositif de contrôle et de sanction reposent sur un nombre limité de critères, mais ils sont exigeants.
 - i. Il convient :
 1. De placer à un niveau élevé le risque d'être constaté en infraction et sanctionné (crédibilité des contrôles et des sanctions),
 2. D'éviter que certains usagers puissent échapper soit au contrôle, soit à la sanction (équité du dispositif),
 - ii. La première décision à prendre dans le domaine du respect des limitations de vitesse consiste à interdire l'usage de tout moyen susceptible d'entraver ou de réduire l'efficacité d'un dispositif de contrôle. La pratique extensive des appels de phare pour prévenir les autres usagers de la proximité d'un contrôle, le développement de dispositifs électroniques susceptibles de signaler immédiatement à un ensemble d'abonnés la présence d'un contrôle de vitesse en utilisant un positionnement GPS et les télécommunications détruit en grande partie l'efficacité des contrôles.

- iii. Cette interdiction peut être créée par un article unique dans la LOPPSI2 (éventuellement par voie d'amendement) n un décret fixant limitativement les pratiques qui demeurent autorisées (il est possible d'autoriser l'appel de phare quand une voie ne permet pas le passage de deux véhicules de front et que l'un d'entre eux veut avertir l'autre qu'il s'arrête pour le laisser passer. Il est également possible de maintenir le signallement des radars fixes de première génération).
- b. **Cessation immédiate de la signalisation des voies surveillées par des radars automatiques déplaçables.**
 - i. Signaler les radars installés à demeure sur des socles fixes assurait la pédagogie des nouvelles règles sur les faibles tolérances des excès de vitesse initiées en 2003. Il était par ailleurs inévitable que ces emplacements soient repérés sur des cartographies embarquées, permettant leur signalisation par un positionnement GPS. A l'opposé, avertir des zones de contrôle des radars déplaçables organise l'inefficacité. Aucun pays autre que la France n'a développé une pratique aussi aberrante. Un contrôle est fait pour dissuader, c'est une prévention par le risque de sanction. Si le risque est connu par l'indication de la zone contrôlée, la dissuasion disparaît sur les autres zones, la mesure est donc la reconnaissance de zones de non droit !
 - ii. Quand les services qui luttent contre les vols à la tire dans le métro interviennent, ils n'annoncent pas à l'avance les stations où ils vont opérer (je donne cet exemple depuis 2004). Donner des indications comme celles reproduites en annexe à la fin de ce texte témoigne d'une volonté démagogique organisant l'inefficacité. Il n'y a aucune justification à de telles annonces. Le développement de systèmes d'alerte du type « Coyote », associé à la signalisation des zones de mise en œuvre des radars mobiles va faciliter le travail des usagers qui communiquent les emplacements des contrôles par un positionnement GPS immédiatement transmis aux autres abonnés. Un réseau de correspondants utilisant habituellement les itinéraires où les radars mobiles sont déployés est capable d'accentuer la réduction de l'efficacité de ces derniers aux seuls usagers qui ne se seront pas organisés pour réduire leur vitesse là où un contrôle est signalé.
 - iii. Dans le domaine du contournement des règles il faut toujours avoir une longueur d'avance pour limiter les dommages et non se créer des facteurs d'inefficacité. En indiquant les voies où sont effectués des contrôles par des radars déplaçables, on transforme l'objectif de respect généralisé des limitations de vitesse en respect des radars dans des zones limitées. Organiser cette déviance relève du double langage, on annonce la volonté d'agir efficacement contre les excès de vitesse et on donne dans le même temps à ceux qui n'ont pas le souci de respecter la règle les moyens de ne pas être sanctionnés.
- c. **Définition du calendrier de l'homologation rapide et de la mise en œuvre des radars « mobiles-mobiles »**
 - i. Ces radars constituent la troisième génération de radars automatiques après les radars sur support non déplaçable et les radars « immobiles mais

déplaçables » (opérant dans des véhicules arrêtés ou placés au sol). Ces radars embarqués dans des véhicules en déplacement sont capables de porter la dissuasion des excès de vitesse sur l'ensemble du réseau, notamment sur les voies à faible densité de circulation et sur les zones dangereuses où il est impossible de placer un véhicule à l'arrêt (danger pour les usagers) ou de mettre en place un radar au sol ou sur un support (danger pour les gendarmes et les policiers qui le mettent en place). La longueur du réseau routier français est de 1 million de kilomètres, la seule méthode capable de couvrir une telle longueur est le développement de radars automatiques mobiles effectuant leurs mesures à partir de véhicules insérés dans le flux de la circulation.

- ii. Ne pas avoir développé ce type de radar est la plus grosse défaillance observable dans la gestion du dispositif au cours des trois dernières années. Il faut rappeler que l'homologation de ce type de radar automatique a été présentée comme une « urgence » dans le rapport d'évaluation du dispositif de contrôle automatisé de la vitesse publié en mars 2006.
- iii. Prétendre qu'il faut du temps pour mettre au point un tel dispositif, sans même avoir pris la peine de l'étudier et de fixer un agenda de réalisation, est la preuve d'une absence de volonté de le mettre en œuvre. Les radars embarqués dans des véhicules en déplacement sont homologués depuis près de 20 ans, l'embarquement d'un système informatique capable de transmettre en différé les enregistrements au centre de Rennes a également été homologué. Il suffit donc de compléter ces homologations par un repérage automatisé (GPS) du lieu de l'infraction constatée, s'ajoutant aux images et aux données transmises au centre de traitement.
- iv. Il est faux de prétendre que le dispositif impose d'attendre la réalisation d'une cartographie précise des vitesses maximales autorisées sur l'ensemble du réseau. Les policiers ou les gendarmes qui mettent en œuvre le dispositif peuvent se limiter à un seul niveau de vitesse autorisée pendant une séance de contrôle, interrompant la surveillance dans une zone où la vitesse maximale est localement différente. Ils peuvent également disposer d'une touche de sélection de la vitesse autorisée localement permettant de modifier le seuil à partir duquel le radar provoque la prise de la photo et l'enregistrement des paramètres. Quand le gouvernement a lancé la mise au point des radars automatiques dans les premiers mois de 2003, de multiples obstacles ont été soulevés et des délais très longs ont été demandés par les services concernés. Ceux qui ont été impliqués dans ce travail se souviennent que le ministre de l'intérieur de l'époque a exigé des délais courts. Du fait de ce volontarisme exigeant, le dispositif a été opérationnel à la Toussaint 2003. Il y avait alors une volonté politique, une équipe compétente, un bon cahier des charges et le succès a été complet. Si cette volonté existe toujours, les radars de troisième génération peuvent être mis en service avant l'été 2010.
- v. Plusieurs objections au développement de ce type de radars ont été développées, il faut analyser leur justification.

1. Le coût en carburant par rapport aux radars déplaçables, mais opérant à poste fixe, est effectivement à prendre en considération. Le bilan financier positif des radars automatiques limite la portée de cet argument. En outre il faut tenir compte du coût du carburant hors taxes pour avoir le coût réel pour le budget de l'Etat.
 2. Le coût en personnel serait important. Il faut prendre en compte le fait que l'usage de voitures banalisées circulant au milieu des autres usagers est une méthode permettant la détection d'autres infractions que l'excès de vitesse, notamment celles concernant l'usage du téléphone portable en conduisant. Il serait également utile de développer en France le concept de conduite dangereuse, très utilisé par les policiers dans d'autres pays, en Grande Bretagne notamment, pour contribuer à pacifier la conduite. Il y a en outre des méthodes permettant de réduire le coût de mise en œuvre de ces véhicules banalisés, notamment le recours à des réservistes de la gendarmerie. Le but n'est pas d'intervenir en uniforme, mais d'observer.
 3. Je ne suis pas convaincu par la limitation de l'usage possible de ces radars embarqués dans des véhicules en déplacement aux seules quatre voies ou voies autoroutières. Ils peuvent être utilisés sur le réseau secondaire à deux voies de circulation. La reprise de la baisse du nombre de tués sur les routes ne peut être obtenue que par des mesures nouvelles crédibles et efficaces. L'usage de radars embarqués dans des véhicules en déplacement peut être l'une des clés de ce retour au progrès en l'associant à l'interruption complète de la signalisation des zones de contrôle par des radars automatiques déplaçables.
- vi. **Modification des règles d'homologation des radars pour pouvoir bénéficier des progrès réalisés par les constructeurs et qui sont incompatibles avec les normes actuelles.** Des radars « multi faisceaux » sont maintenant capables de contrôler plusieurs voies avec des faisceaux différents, sans le moindre risque de confondre les véhicules dont la vitesse est mesurée simultanément. Il est important que les personnels utilisant des cinémomètres aient accès rapidement aux formes les plus élaborées de ces instruments, qu'ils utilisent des technologies laser ou l'effet doppler, que la mesure soit faite horizontalement ou par un cinémomètre placé en surplomb de la chaussée, qu'il soit utilisé « en visant » à main levée ou à partir d'un support. Dans un domaine où l'évolution technique est rapide, il faut ouvrir les possibilités de choisir le meilleur matériel du moment, qui ne sont pas toujours les plus onéreux. A l'opposé, ce sont les routines et les rentes de situation qui favorisent le maintien de tarifs artificiellement élevés. La France a la chance d'héberger l'OIML (Organisme International de Métrologie Légale), elle doit avoir une attitude exemplaire dans le domaine de l'harmonisation des techniques d'homologation des instruments de mesure dont les résultats sont utilisés dans des procédures judiciaires.

vii. Définition du calendrier de l'homologation rapide et de la mise en œuvre des mesures de la vitesse moyenne sur un segment de voie. Un radar fixe signalé ne dissuade que les excès de vitesse commis sur une longueur de voie limitée, c'est le risque d'en rencontrer un sans l'avoir vu qui exerce une dissuasion sur un réseau. Pour accroître cette dissuasion, les radars déplaçables non signalés ainsi que les radars dans des véhicules en déplacement peuvent être complétés par des contrôles de la vitesse moyenne sur des segments de voie. Cette méthode est déjà mise en œuvre dans d'autres pays, notamment aux Pays-Bas et il faut la développer en France dans des délais courts. J'avais fait cette proposition en 2002, notamment par l'usage des tickets de péage sur les autoroutes, et le comité interministériel de décembre 2002 avait indiqué que : « *Par ailleurs, une infraction pour vitesse moyenne supérieure aux limites réglementaires sera créée sur autoroutes et ouvrages concédés, la vitesse moyenne étant calculée au moyen des tickets de péage* ». La mesure n'a jamais été mise en œuvre et le développement des analyses immédiates des plaques d'immatriculation permet d'appliquer ce type de mesure à des voies non autoroutières. Des caméras lisent les plaques des véhicules passant en un point donné, le numéro est exploité par un logiciel qui repère à nouveau le passage du véhicule devant les caméras placées quelques kilomètres plus loin. Le calcul de la vitesse moyenne permet de repérer les infractions et des transmettre à un centre de traitement identique à celui qui traite les infractions constatées par des radars. Les appareils qui effectuent ce type de contrôle sont disponibles sur le marché.

- d. **Définir une partie du réseau routier sur laquelle la vitesse maximale serait limitée à 70 km/h.** La France a une particularité qui accroît le risque routier : le nombre de petites agglomérations reliées par un réseau secondaire qui n'a pas d'équivalent au monde quand on le rapporte à la population. 90 km/h est une vitesse maximale trop élevée sur ce réseau souvent étroit et sinueux, avec de multiples intersections qui ne justifient pas un investissement sécuritaire (ronds points ou aménagement de voies de décélération). La meilleure solution consisterait à définir une limitation de vitesse à 70 km/h sur ces voies. La seule difficulté consiste à les rendre identifiables par l'usager, sans avoir recours à des panneaux de signalisation. Devraient être concernées par cette limitation, d'une part les voies qui n'ont pas de marquage médian et d'autre part celles qui seraient dotées d'un marquage médian utilisant des bandes blanches discontinues de faible longueur et séparées par des intervalles eux-mêmes plus courts que ceux utilisés actuellement. Ce type de marquage a déjà été utilisé et certains départements poursuivent son usage. En pratique ce réseau lent devrait concerner toutes les voies dont la largeur est inférieure à 6 mètres.
- e. **Fixer à 110 km/h la vitesse maximale autorisée aux véhicules utilitaires légers.** J'ai indiqué que ce type de véhicule est le seul à avoir accru son accidentalité au cours de la période 2002/2008. Leur masse les rend d'autant plus dangereux pour les autres usagers que l'accroissement de leur puissance et de leur vitesse maximale a été une erreur majeur des constructeurs. En attendant que l'Union Européenne prenne la mesure de la gravité de ce problème et étende aux utilitaires légers la limitation de

vitesse à la construction et les dispositifs enregistreurs des poids lourds, il est indispensable de limiter réglementairement leur vitesse maximale pour dissuader la course à la puissance inutile. Dans un tel domaine les effets de seuil sont redoutables, ils provoquent des déplacements de modalités de transport destinées à échapper aux règles les plus contraignantes. Les nouveaux utilitaires légers « supportent » la surcharge, car ils ont des structures plus rigides et des moteurs plus puissants. L'abus d'usage de ces facilités est redoutable et nous avons laissé se développer une niche de risque qui a explosé, sans étude accidentologique détaillée, alors que la gravité de la situation était connue.

- f. **Développer la lutte contre les excès de vitesse des deux roues motorisés**, la réduction de leur mortalité ayant été beaucoup plus faible que celle des voitures particulières. Il convient :
- i. de développer une action spécifique contre le débridage des moteurs des cyclomoteurs limités en vitesse. L'interception sur la route provoquant souvent des délits de fuite et des courses poursuite dangereuses, il est préférable d'utiliser le fait que l'immatriculation des scooters classés dans le groupe des cyclomoteurs est maintenant obligatoire et de repérer les excès de vitesse avec une identification du propriétaire par le fichier des cartes grises. Elle permet d'effectuer ensuite une démarche à domicile ou une convocation au commissariat ou à la brigade de gendarmerie en évitant tout risque inutile,
 - ii. l'obligation du contrôle technique de tous les deux roues à moteur serait un autre moyen de lutter contre le débridage des cyclomoteurs. Pour les adversaires de cette mesure, l'expertise technique des motos aurait peu d'efficacité sur l'accidentalité, ces motos étant bien entretenues par leur propriétaire. Elle ne serait utile que pour les scooters limités en vitesse, d'une part pour identifier les scooters débridés, mais également pour lutter contre l'usage de véhicules en très mauvais état et de faible valeur marchande. En réalité, il faut tenir compte de la fréquence des accidents de motos susceptibles de mettre en question leur sécurité si les réparations n'ont pas été faites dans les règles de l'art. Un cadre, une fourche, peuvent être faussés par un accident et, compte tenu de la puissance et des vitesses élevées atteintes par ces véhicules, il est indispensable :
 - 1. d'inclure les motocycles dans la procédure « véhicule endommagé » quand un constat d'accident est fait par les gendarmes et les policiers et permet d'observer des dommages importants au véhicule,
 - 2. d'avoir un contrôle périodique permettant de repérer ces réparations bricolées, notamment après des chutes qui n'ont pas provoqué d'intervention des gendarmes et des policiers.
 - iii. d'améliorer le respect des limites de vitesse par les motocyclistes qui ont développé des attitudes désastreuses de non respect des règles, favorisées par l'absence de plaques d'immatriculation à l'avant lisibles par les radars automatiques photographiant « en approche ». Les solutions à ce problème sont connues et deux d'entre elles ont déjà été envisagées :

1. poursuite du développement des radars photographiant en éloignement,
 2. développement de radars embarqués dans des véhicules en déplacement photographiant l'arrière des véhicules en infraction,
 3. lecture des plaques d'immatriculation et mesure d'une vitesse moyenne sur un tronçon de voie.
3. **Actions sur le risque lié à l'alcool : organiser la mise en œuvre d'un nombre limité de décisions permettant de combler des insuffisances notoires de notre dispositif de contrôle et de sanctions.** Ces mesures étaient recommandées par le comité d'experts du CNSR dans son rapport du 4 juillet 2007, notamment :
- a. L'évaluation précise mensuelle des jours et des heures de contrôle dans chaque département (nombre de contrôles et résultats pour quatre tranches horaires) et leur publication. Il n'est pas sérieux de prétendre que ces résultats sont connus au niveau départemental, sans se donner la peine d'organiser une présentation homogène et pertinente permettant des comparaisons et une évaluation de la qualité des pratiques. Quand neuf millions de dépistages préventifs de l'alcoolisation au volant sont réalisés chaque année, il est possible de consacrer moins de 1% du temps nécessaire à ces contrôles pour documenter leurs résultats.
 - b. Interdire l'usage pour ces contrôles des éthylotests chimiques (« ballons ») dont la sensibilité est faible (ils produisent un grand nombre de « faux négatifs »). Rappelons que le compte rendu du CISR du 18 décembre 2002 indiquait que : *« pour les contrôles d'alcoolémie, les conducteurs devront se soumettre aux éthylotests électroniques. Beaucoup plus fiables et performants, ils remplaceront définitivement les éthylotests chimiques »*. La date limite pour l'application de la mesure était 2005. Je connais des exemples précis d'usage d'éthylotests chimique fin 2009. Ils témoignent d'une insuffisance d'équipement des policiers et des gendarmes en éthylotests électroniques, faute de financements appropriés et faute de mise en œuvre d'une politique de recherche des meilleurs instruments au meilleur prix.
 - c. Faire le point sur le plan de mise en œuvre d'éthylotests antidémarrage. Rappelons là encore que le CISR du 13 février 2008 avait décidé que : *« le CISR décide d'introduire en cas de conduite sous l'influence de l'alcool, une peine complémentaire d'obligation de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un éthylotest électronique anti-démarrage pendant une durée déterminée »*. Exemple type de la mesure « décidée » et qui n'est pas appliquée. Chaque département devrait disposer de cet outil de prévention de la récidive de la conduite sous l'influence de l'alcool à la suite d'un contrôle positif. Tant que chaque décision d'un CISR ne sera pas accompagnée de la désignation du responsable de l'application d'une mesure, du calendrier de son application et de l'évaluation de son coût avec les sources du financement, nous demeurerons dans le cadre de la fiction d'Etat, c'est-à-dire de la simple gesticulation. En attendant une loi qui peut demander encore une année avant d'être adoptée, il est possible de développer cet usage en collaboration avec les parquets, comme cela est fait en Haute Savoie depuis plusieurs années.
 - d. Organiser l'identification des personnes dont le permis a été supprimé pour conduite sous l'influence de l'alcool et qui continuent de conduire. Cette situation est une cause majeure d'accident avec alcoolémie élevée et l'expérience montre que ces

situations sont connues au niveau local, ce qui permettrait des interventions préventives efficaces aboutissant éventuellement à la confiscation du véhicule, sans attendre l'accident suivant.

4. **Action sur le risque lié à la réduction de la vigilance**, le dépistage des pertes de vigilance par un dispositif embarqué est techniquement réalisable, mais il est impossible d'envisager sa généralisation à court terme au niveau européen.
 - a. La mesure la plus immédiatement efficace pour lutter contre les défauts de vigilance est **l'usage obligatoire des feux de croisement de jour** dès 2010. Cette mesure a prouvé son efficacité, son coût énergétique est faible, sans commune mesure avec l'émission de dioxyde de carbone d'un 4x4 de 2 tonnes inutilement rapide, lourd et dangereux. Il faut anticiper 2011, date à laquelle la mesure sera obligatoire au niveau communautaire. Cette mesure doit être appliquée avec rigueur, sans refaire l'erreur d'une application reposant sur le volontariat comme cela avait été fait dans le passé. Les résultats seront obtenus si dès le premier mois d'application chaque véhicule n'utilisant pas ses feux de croisement est interpellé, la sanction intervenant dès le second mois, avec un retrait d'un point de permis.
 - b. **Il faut étendre aux téléphones « mains libres » l'interdiction de téléphoner en conduisant.** En avril 2007 le CNSR a examiné un rapport de l'ONISR approuvé par son comité des experts recommandant l'extension aux téléphones « mains libres » de l'interdiction de téléphoner en conduisant. Les données de la littérature scientifique disponibles (études sur des simulateurs de conduite, études accidentologiques) paraissant suffisantes pour fonder la décision. Téléphoner en conduisant partage l'attention entre le correspondant et la conduite, ce n'est pas un problème d'occupation des mains. Un premier vote a produit une majorité d'une voix pour cette mesure, puis un second vote est intervenu, sans que les justifications de cette remise en question du vote initial aient été clairement expliquées en séance et dans le compte rendu de cette séance. Le changement d'un vote a inversé le résultat d'une voix, sans la moindre recherche de conflits d'intérêts. Une nouvelle expertise des connaissances disponibles a été demandée à l'INSERM et à l'INRETS. Les nouvelles données de la littérature disponibles ne font que confirmer la validité des conclusions obtenues depuis plusieurs années. Chaque année différant cette interdiction ne ferai que rendre plus difficilement acceptable une mesure qui s'impose.
5. **Réduire les possibilités d'échapper aux sanctions, notamment par l'usage abusif des recours administratifs contre des suppressions de points ou des annulations de permis de conduire et par l'usage d'adresses inexactes ou périmées.** Il faut définir le contenu d'un ensemble de textes réglementaires et éventuellement législatifs permettant de combler les failles du dispositif de contrôle automatisé de la vitesse défini en 2002/2003. L'objectif doit être défendu au nom de l'équité. Ceux qui exploitent ces failles ont commis les infractions qui leur sont reprochées et leur seul but est d'éviter les sanctions prévues. Ils utilisent dans ce but les services d'avocats spécialisés brandissant la nécessité d'un recours permanent au juge pour une meilleure justice, alors qu'un de leurs objectifs est de bloquer un système efficace et juste par la multiplication des recours. Ils exploitent la notion de défense de la liberté et du droit en démocratie, au bénéfice de ceux qui peuvent se payer leurs services 4500 €. Les démarches urgentes sont :

- a. D'établir par des statistiques précises obtenues des tribunaux administratifs les motifs acceptés ou refusés par ces juridictions en présence d'un recours destiné à faire annuler une décision administrative prise dans le cadre du permis à points. Il faut également documenter la proportion de recours qui aboutissent et le délai moyen pour l'obtention d'une décision. Ces connaissances doivent permettre de définir dans des délais courts les décisions à mettre en œuvre pour pallier les insuffisances du dispositif actuel. Ce besoin de statistiques a été signalé il y a maintenant plus de trois ans par la Ligue contre la violence routière.
- b. La liste de ces motifs hiérarchisée par fréquence, doit être tenue à jour et affichée dans chaque commissariat et brigade de gendarmerie.
- c. D'assurer la bonne correspondance entre le fichier des immatriculations et le fichier des permis de conduire. Il faut reprendre la discussion avec la CNIL en évitant de vouloir utiliser l'identifiant national INSEE qui est peu apprécié par cet organisme. Il faut mettre en évidence l'intérêt pour le bon fonctionnement du dispositif de contrôle et de sanction d'une relation de qualité entre le fichier des immatriculations et le fichier des permis de conduire. Le principe pourrait être inscrit dans la loi en associant la délivrance d'un certificat d'immatriculation aux seuls titulaires d'un permis de conduire quand le véhicule est la propriété d'une personne. Cette mesure rendrait indispensable le lien entre les deux fichiers, avec une utilité clairement exprimée par le législateur. Si le véhicule est la propriété d'une société, la connaissance du conducteur ayant commis l'infraction serait assurée par l'obligation de la tenue d'un carnet de bord renseigné par tout conducteur utilisant un véhicule d'entreprise. Cette mesure est nécessaire pour assurer une bonne gestion des retraits de points des utilisateurs des véhicules d'entreprise en permettant de savoir qui conduisait lors du constat d'une infraction.
- d. Organiser la lutte contre les adresses inexactes sur les certificats d'immatriculation :
 - i. en exigeant des assureurs que les attestations d'assurance soient envoyées à l'adresse du certificat d'immatriculation (modifier la réglementation pour rendre accessibles aux assureurs les adresses du fichier des immatriculations de leurs clients).
 - ii. en étendant l'usage des dispositifs automatisés de lecture des plaques d'immatriculation en temps réel (système LAPI) à la recherche des usagers qui ne peuvent être joints par la poste ou des étrangers ayant commis des excès de vitesse observés par des radars automatiques (établissement d'une base de données des immatriculations concernées et comparaison de cette base en temps réel avec les véhicules contrôlés par le système LAPI, comme cela est fait pour les véhicules volés.) Il faut conduire rapidement les consultations juridiques permettant de définir si des textes doivent être modifiés pour permettre cette extension d'usage du système LAPI. Les textes actuels permettent d'identifier des numéros correspondant à des véhicules sous surveillance. Il est possible de considérer que des véhicules en infraction sur des caractéristiques des cartes grises ou dans le domaine du paiement des infractions puissent être inclus dans ce groupe.

6. **Redéfinir le rôle des différents intervenants dans le domaine de la sécurité des infrastructures, avec des objectifs à moyen et long terme.** Le désengagement de l'Etat dans la gestion de l'infrastructure ne s'est pas accompagné d'un renforcement des actions d'évaluation et de définition de normes indispensables à la conservation d'une cohérence au niveau de l'ensemble des réseaux. La réorientation du ministère de l'équipement vers de nouvelles priorités environnementales semble avoir fait totalement oublier son rôle irremplaçable dans la définition normalisée de la mise en œuvre de savoir faire qui existent, mais ne sont pas mis à la disposition des responsables locaux sous des formes accessibles. Trois mesures d'inégales importance mais complémentaires me paraissent indispensables.
- a. **La mise en place d'une évaluation de l'ensemble des réseaux routiers dans un objectif de sécurité routière.** Cette mesure est proposée de façon répétitive depuis le livre blanc de sécurité routière de 1989. L'immobilier est soumis à une telle obligation de vérification du respect des normes et l'évaluation des bonnes pratiques s'est imposée dans la pratique médicale, il est difficile de tolérer que les infrastructures échappent à cette exigence de qualité. Nous sommes dans le domaine de la mise en danger d'autrui et cela semble accepté. Ce déni de l'importance qu'il conviendrait d'accorder au contrôle de qualité de l'infrastructure est une faute grave au niveau des décideurs, le tolérer est également une erreur au niveau des victimes, je suis persuadé que la jurisprudence actuelle permet des actions civiles (le pénal est plus difficile à utiliser dans ce domaine de l'homicide involontaire). Je donne quelques exemples de malfaçons dans l'annexe 2. Des tentatives législatives visant à instaurer ce contrôle technique obligatoire ont été entreprises, elles ont échoué. Des deux facteurs matériels pouvant favoriser l'accident, ceux liés aux véhicules qui sont difficiles à dépister font l'objet d'un contrôle obligatoire qui n'a jamais fait la preuve de son efficacité, ceux liés à l'infrastructure qui sont faciles à observer et jouent un rôle majeur dans les accidents, ne sont toujours pas l'objet d'un contrôle institutionnel organisé. Deux motivations se sont associées pour contrer cette initiative :
 - i. La susceptibilité et la crainte de « perte de pouvoir » des responsables de l'infrastructure, une évaluation externe étant perçue comme une défiance mettant en question leur compétence,
 - ii. La crainte des élus de voir engager leur responsabilité si des recommandations de modifications de l'infrastructure dont ils ont la charge ne peuvent être réalisées faute de moyens.
 - b. **La définition dans un délai court des normes à actualiser ou à définir dans le domaine de l'infrastructure.** Pour rendre efficace l'expertise technique de l'infrastructure, il faut que les « bonnes pratiques » s'imposent aux maîtres d'œuvre et aux maîtres d'ouvrage. Je décris dans l'annexe 2 des exemples de plateaux surélevés de qualité ou fait en dépit du bon sens. Il y a une recommandation technique précise qui a été publiée par le CERTU, elle est respectée dans un département et semble ne pas exister pour un autre. Il est indispensable qu'un groupe de spécialistes de ces problèmes établisse une liste des aménagements qui doivent satisfaire à des exigences définies dans des textes dépourvus d'ambiguïté et possédant le statut de norme dont le respect est obligatoire.

- c. **La mise à jour permanente d'une documentation accessible sur l'internet sur les aménagements des routes et des voies urbaines respectant les connaissances acquises dans le domaine de la sécurité routière.** Au niveau de l'infrastructure, certains aménagements peuvent et doivent être définis avec précision par des normes. Dans d'autres cas, les responsables ont besoin de conseils pour choisir les aménagements adaptés à leurs problèmes. Les CETE peuvent être consultés, des cabinets d'études privés ont acquis progressivement des connaissances dans ces domaines, mais nous manquons de synthèses destinées à réunir et à mettre à la disposition des utilisateurs un « guide des bonnes pratiques ». Les maires, les conseillers généraux manquent de temps pour se former à ces problèmes. Les services techniques qui travaillent avec eux sont parfois totalement incompetents dans le domaine de l'accidentologie et de la prévention des accidents et de leurs conséquences par les aménagements d'infrastructure intégrant le savoir faire disponible.
- i. En 1989, le livre blanc sur la sécurité routière commandé par le Premier ministre, Michel Rocard, avait proposé « *d'élaborer et de diffuser un guide technique rassemblant les connaissances en matière d'aménagements de sécurité* ». Ce livre a été publié en 1992, sa qualité, sa précision, en ont fait un document d'intérêt majeur pour la sécurité routière. Il n'a jamais été réédité.
 - ii. Avec les ressources actuelles de l'internet, il convient de mettre en ligne une nouvelle édition de ce document avec, pour chaque problème posé, un lien vers les documents pertinents disponibles en ligne et gratuitement. Les ressources des organismes publics (CERTU, SETRA, CETE) doivent être mobilisés pour produire ce document de référence dans des délais courts.

7. **Exploiter les possibilités d'action sur les véhicules qui existent encore au niveau national.**

Un désengagement comparable à celui observé dans la gestion des infrastructures s'est produit dans le domaine des actions sur les véhicules. L'idée reçue est que l'action sur les véhicules s'exerce maintenant au niveau international (WP29 des Nations Unies) et au niveau communautaire, toute action au niveau national devenant impossible. Cette vision est en grande partie erronée et l'adopter est une facilité dangereuse. Elle n'est qu'en partie vraie et l'absence d'initiative française sérieuse au niveau international dans ce domaine au cours des dernières années est également patente. L'ensemble met en évidence un double désintérêt dans ce domaine, au niveau local et au niveau communautaire.

- a. **Accélérer la mise en œuvre des éthylo-tests anti-démarrage**, décidée lors du CISR du 13 février 2008, est une mesure importante dans la lutte contre l'alcoolisation des conducteurs. Le retard dans la mise en œuvre effective des décisions prises est une preuve supplémentaire du passage de la sécurité routière au second plan des priorités gouvernementales. Dans certains cas, des lois dont l'intérêt est discutable bénéficient d'une procédure d'urgence et sont votées dans la précipitation avec une qualité réduite. Un texte de quelques lignes ne présentant aucune difficulté technique et qui n'est toujours pas dans nos codes deux ans après avoir été retenu est un texte sans importance pour le gouvernement.

- b. **Le développement des enregistreurs d'événements (boîtes noires).** Dans les domaines des transports les plus sûrs (aviation commerciale, transports ferroviaires) des enregistreurs d'événements ont été mis en place depuis longtemps et ils jouent un double rôle. D'une part dans la compréhension des mécanismes de l'accident quand il se produit. Les boîtes noires sont recherchées avec des moyens considérables en cas d'accident aérien. D'autre part ils contribuent à maintenir des comportements sécuritaires du fait de la dissuasion de comportements sortant des normes à respecter. Je viens de lire les procédures complètes de 88 accidents mortels de la circulation survenus sur un passage à niveau. Dans tous les cas les enregistrements effectués sur le train étaient joints à la procédure et la vitesse était connue avec précision. Il n'y avait aucun excès de vitesse. Les enregistreurs d'événements des poids lourds ont parfois été « bricolés » pour masquer des fautes, mais ces procédés deviennent de plus en plus difficiles à utiliser avec les enregistreurs électroniques et dans l'ensemble l'accidentalité des poids-lourds demeure faible du fait de l'association de limiteurs de vitesse aux enregistreurs d'événements. Il ne faut pas considérer uniquement ces enregistreurs comme des moyens de dissuader les excès de vitesse, ce sont également des dispositifs qui assurent la protection de ceux qui peuvent les utiliser pour montrer qu'ils respectaient les règles. Les boîtes noires protègent les victimes en apportant des preuves sur les circonstances de l'accident.
- i. Le rapport Veronica vient d'être publié par la commission des transports de l'UE. Il définit ce que pourrait être un enregistreur d'événements précédant un accident destinés aux voitures particulières. La France doit prendre position sur ce dossier en demandant qu'une norme de ce type de dispositif soit adoptée au niveau européen et qu'une directive organise l'équipement des véhicules neufs.
 - ii. La France doit prendre l'initiative de demander à la Commission de développer un second type d'enregistreur qui ne serait pas uniquement un enregistreur de « collisions » exploité seulement en cas d'accident, mais permettrait de conserver des données pendant plusieurs jours et d'effectuer des contrôles. Comme l'éthylomètre antidémarrage doit être imposé aux usagers ayant conduit sous l'influence de l'alcool, ce dispositif pourrait équiper obligatoirement le véhicule d'un usager ayant commis de grands excès de vitesse, comme ceux d'usagers qui souhaitent disposer de preuves utilisables après avoir été impliqués dans un accident.
- c. **Le développement de dispositions fiscales destinées à favoriser le développement de véhicules moins lourds, moins puissants, moins rapides et donc moins agressifs.** L'absence d'exploitation par ceux qui avaient en charge la protection de l'environnement de la convergence entre l'intérêt de sécurité routière et l'intérêt de la lutte contre l'accroissement de l'effet de serre est une carence qui est maintenant reconnue comme une évidence. Une fiscalité innovante, le bonus-malus en fonction des émissions de dioxyde de carbone a été une réussite qui a provoqué un déséquilibre plus important que prévu entre les recettes et les dépenses incombant à la collectivité. Ce succès devait provoquer un accroissement du malus pour rétablir l'équilibre, ce choix n'a pas été fait et le bonus a été réduit. Il faut lors du prochain

débat budgétaire corriger cette erreur et accroître année après année l'incitation à acheter des véhicules moins émetteurs de dioxyde de carbone qui seront corrélativement moins lourds et moins puissants compte tenu du lien statistique qui unit ces trois variables.

- d. **L'interdiction de la publicité pour un modèle de véhicule** quand une version excessivement et dangereusement puissante, rapide, et émettrice de dioxyde de carbone est commercialisée. Le seuil pourrait être à la fois un seuil de vitesse et un seuil d'émission de CO^2 , par exemple une vitesse dépassant 180 km/h et un seuil dépassant 170 g/km pour le CO^2 interdirait toute publicité, y compris pour les versions se situant au dessous de ce seuil. Les publicités ont un contenu qui n'est absolument pas contrôlé par les organismes qui prétendent assurer une autodiscipline de la profession. Ceux qui en doutent doivent regarder les publicités actuellement publiées avec un minimum d'esprit critique pour en être convaincus. Je donnerai deux exemples pris dans des publications de février 2010. Une publicité de Volvo pour la C30 contient en gros caractères les expressions suivantes : « *s'oublier le temps d'un instant, connaître les règles et savoir s'en affranchir, se perdre entre ciel et terre et s'aventurer au-delà* ». Le même mois, une publicité pour la Renault Mégane RS titre en gros caractères « *ne confondez plus la route et la routine* », puis vient la seule indication en rouge vif « 250 CH » et enfin l'indication « *Nouvelle Mégane RS va propulser vos émotions* ». La plus petite police de caractère indique « *émissions CO^2 (g/km) 195* ». Le Grenelle de l'environnement est loin, le respect de l'environnement, la conduite écologique également.

8. **Modifier les modes de communication gouvernementaux sur la sécurité routière.** Les spots actuels sont d'une qualité remarquable, mais nous savons depuis les excellents films de Depardon que montrer la tristesse des accidents et leur mécanisme n'est pas suffisant. Il faut associer à ce type de communication des renseignements objectifs sur la nature du risque encouru d'être contrôlé et sanctionné. L'objectif n'est pas de modifier la perception de ce qui est triste, mais la perception du risque de perdre des points sur son permis. Il convient de :
 - a. **Lutter contre la désinformation sur les recours judiciaires** permettant de faire annuler une décision de suppression de permis. Le gouvernement a laissé se développer sans réagir la politique de désinformation conduite par les avocats qui vivent de ces recours dépourvus de fondement quant à la nature des infractions et qui exploitent des anomalies de forme. Il faut publier pour chaque année, pour chaque juridiction, le nombre et la proportion de décisions administratives annulées pour montrer qu'il se réduit et qu'il est inutile d'entreprendre des recours qui n'aboutiront pas
 - b. **Créer par voie législative un droit de réponse** utilisable en présence d'une désinformation évidente concernant la sécurité routière. Il ne doit jamais s'agir d'une censure, mais de la possibilité de faire publier par un organisme habilité un texte avec les mêmes dispositions que celles qui sont prévues par la loi pour les personnes (proposition détaillée dans deux de mes livres, notamment dans « La violence routière – des mensonges qui tuent » publié en 2008 aux éditions Lavoisier). Le développement de la désinformation dans tous les domaines de la sécurité routière, impose une organisation de la lutte contre ces pratiques. Comme la CNIL

assure une protection de la vie privée, un organisme ad-hoc peut avoir en charge la protection non pas d'une « vérité officielle » mais d'une réalité évidente dont on peut apporter une preuve indiscutable. Quand Sylvain Resser écrit dans le Figaro Magazine du 5 septembre 2009 : « *alors que la vitesse est libre sur une grande partie des autoroutes allemandes, le nombre des tués y est inférieur à ce qu'il est en France* ». il faut que ce journal publie un texte émanant de cet organisme de lutte contre la désinformation précisant la réalité documentée du risque sur ces deux réseaux autoroutiers. Quand le journaliste Airy Routier a publié son livre « La France sans permis » qui est un tissu de mensonges et de manipulations, les organismes « officiels » de sécurité routière n'ont produit aucun document écrit analysant sa manipulation des faits. J'ai fait ce travail dans un chapitre d'un livre et Routier m'a poursuivi pour diffamation. J'ai été relaxé et cette décision judiciaire affirmant qu'il avait « *travesti la vérité pour tromper le lecteur* » n'a pas été exploitée et commentée par les organismes responsables de la communication en sécurité routière. Le livre de l'ex commissaire Philippe Vénère reproduit le même type de désinformation en toute impunité. Récemment, une émission de télévision conduite par Yves Calvi, C dans l'air, a réuni trois personnes opposées au dispositif actuel de contrôle et de sanctions et un représentant de la Prévention routière. Elle a assuré la promotion de tous les poncifs de la désinformation dans ce domaine. Il faut associer au droit de réponse dans le journal ayant hébergé la désinformation un site internet dédié à ce type de problème. Un article de la presse spécialisée ou non spécialisée contenant des éléments de désinformation caractérisée doit être analysé avec l'aide de chercheurs compétents dans le domaine concerné. Vulgariser les recherches sur les relations entre les vitesses moyennes et la mortalité jusqu'à supprimer toute velléité d'affirmer que les faibles excès de vitesse ne sont pas dangereux. Nous sommes submergés de courbes sur la popularité des responsables politiques, sur le chômage, sur le prix du pétrole et nous ne voyons jamais sur un écran de télévision les courbes d'évolution de la sécurité routière depuis 20 ans avec la mise en évidence de la relation entre l'effondrement de la mortalité à partir de décembre 2002 et l'abaissement des vitesses moyennes à partir de cette période. L'acceptabilité sociale d'une mesure contraignante est dépendante de la perception de son utilité par les usagers.

- c. **Présenter des « travaux pratiques »** de mesure des vitesses par radar sur un circuit, en collaboration avec les industriels et l'INRETS, en invitant médias et associations à constater le niveau de précision des radars. Cette démarche très visuelle et télévisuelle permettrait de prouver que les 5 km/h ou 5 % de « tolérance » sur les vitesses mesurées ne sont pas destinés à intégrer les possibles erreurs de mesure mais constituent une véritable tolérance.
- d. **Indiquer les vitesses mesurées** sur les procédures constatant une infraction et non la vitesse retenue après soustraction de la « tolérance ». Il faut supprimer l'argument d'une sanction pour un dépassement de 1 km/h de la vitesse autorisée qui a été utilisé pour dévaloriser le dispositif de contrôle automatique des vitesses.

9. Réorganiser le dispositif gouvernemental au niveau interministériel. Cette mesure est indispensable si les décideurs recherchent l'amélioration des résultats et non le simple effet

d'annonce. Le choix de définir une structure interministérielle ayant en charge la sécurité routière, au terme de la conférence qui avait été coordonnée par Michel Ternier à l'initiative de Jacques Chaban-Delmas était pertinent. Son intégration aux services du Premier ministre l'était également. Pour arbitrer entre des ministres, il est préférable de ne pas dépendre de l'un deux. Le transfert de cette structure interministérielle auprès du ministère de l'équipement après l'alternance de 1981 était à mes yeux une erreur et je l'ai souvent dit et écrit. Il convient de prendre en compte les notions suivantes :

- a. Une politique efficace est obtenue par la qualité des personnes qui la mettent en oeuvre, une organisation et des moyens adaptés. J'ai analysé à plusieurs reprises les raisons du succès de la politique définie en 2002 et cette analyse est résumée au début de ce texte. Des ministres décidés à agir se sont bien entendus et ont été soutenus à la fois au niveau de la présidence de la République et du Premier ministre. Une fois le succès obtenu, une forme de démobilisation a été observée, les décisions prises en 2002/2003 ont été reconduites, mais à mes yeux sans grande imagination et sans identification ni traitement des facteurs d'inefficacité s'opposant aux facteurs de succès. Je ne reviens pas sur ces aspects du problème, également développés ci-dessus.
- b. La « restructuration » du ministère de l'équipement n'a pas été favorable à la sécurité routière. La notion creuse de « développement durable », semble avoir occulté les activités traditionnelles de ce ministère et sa réorientation. Elle s'est conjuguée avec une autre entreprise de destruction du rôle du pouvoir central provoquée par les lois sur la décentralisation en ce qui concerne l'infrastructure et par le poids des décisions européennes pour tous les véhicules. En 2007 j'avais actualisé mes propositions d'action dans le domaine de la sécurité routière et en relisant la 17^{ème} proposition de cet ensemble (reproduite en annexe 2 de ce document) je vois à quel point je m'étais trompé en espérant l'exploitation des convergences entre la sécurité routière et la défense de l'environnement.
- c. Le Grenelle de l'environnement était une occasion exceptionnelle de montrer que, pour réduire la production de dioxyde de carbone, il fallait abaisser le poids des véhicules et réduire leur vitesse maximale par construction (la réduction de puissance est un facteur de réduction du poids). La réduction des vitesses maximales autorisées était un autre moyen d'action qui pouvait s'associer au précédent (création d'un réseau secondaire limité à 70 km/h notamment). Tout cela a été occulté. Il faut rappeler que cette proposition était déjà faite dans le Livre blanc pour la sécurité routière de 1989 et que sa motivation était déjà double, améliorer la sécurité et protéger l'environnement.
 - i. Gilles de Robien avait initié la démarche de limitation de la vitesse à la construction dès le CISR de décembre 2002 qui avait retenu cette idée. Il l'avait réaffirmé en 2003 avec la phrase suivante : *"S'agissant de la limitation par construction de la vitesse des véhicules, j'ai spécialement demandé à Vérone, le 23 octobre 2003, à mes collègues européens, de conduire une réflexion commune sur le sujet en indiquant expressément que la France était prête à cette démarche"*. Jean Louis Borloo n'a pas repris cette idée alors que la prise de conscience de la gravité de l'atteinte environnementale

produite par les émissions de dioxyde de carbone était devenue encore plus évidente en 2007 qu'en 2003.

- ii. Fin 2007 la commission de l'UE, chargée d'établir un projet de directive pénalisant les fortes émissions de dioxyde de carbone, a suivi les demandes de l'industrie automobile en acceptant de tenir compte du poids du véhicule pour déterminer l'émission de CO² qui serait prise en compte. Une telle proposition était contraire aux recommandations du Parlement Européen et Jean-Louis Borloo a publié le communiqué suivant a été publié : *« Le projet de la Commission européenne prévoit une modulation de la norme d'émission de CO2 en fonction du poids du véhicule, ce critère étant pris en compte à hauteur de 60 % dans le calcul de la norme applicable à chaque véhicule. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, et Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'Écologie tiennent à exprimer des réserves sur le schéma proposé :*
 1. *en vertu du principe pollueur-payeur et pour des raisons d'équité sociale, les efforts doivent porter d'abord sur les plus gros véhicules, et l'augmentation relative des prix doit être d'autant plus importante que le véhicule est lourd et polluant ;*
 2. *par ailleurs, la forte prise en compte du poids constituerait une incitation à l'augmentation du poids des véhicules, alors même que la réduction du poids est un levier efficace de réduction des émissions de CO2.*
 3. *moduler la norme en fonction du poids, c'est récompenser les véhicules lourds et polluants par rapport aux petits véhicules peu polluants. C'est contraire au principe pollueur-payeur et contraire à l'équité sociale, puisque ce sont les acheteurs de petits véhicules, qui sont en général les plus modestes, qui vont être pénalisés. J'ai donc fait part de mes réserves à la Commission européenne»*
- iii. Ces réserves n'ont été suivies d'aucun effet et l'UE a accepté la formule absurde réduisant la pénalisation des voitures particulières en fonction de leur poids. L'action politique sur les véhicules a été pratiquement nulle au cours de la dernière décennie. Seul le bonus-malus a été une bonne décision, mais quand son succès a déséquilibré financièrement le dispositif en déplaçant les achats vers les véhicules les moins émetteurs, le gouvernement n'a pas fait le choix qui s'imposait de l'accentuer en le rééquilibrant par une pénalité financière plus élevée pour les véhicules les plus émetteurs. En outre, les choix qui auraient pu être décisifs d'une limitation à la construction de la vitesse des voitures légères, d'une limitation de leur masse et du développement de leur compatibilité, n'ont pas été faits par les organismes européens qui sont totalement soumis aux intérêts économiques à court terme, notamment de l'Allemagne.
- d. Pendant la même période, l'action sur l'infrastructure a suivi son cours, sans encadrement au niveau national du fait de la décentralisation, avec un usage très irrégulier des compétences des DDE et des CETE suivant les départements et les

régions. La décision indispensable d'expertise permanente et approfondie des infrastructures par un organisme indépendant, recommandée par le Livre blanc sur la sécurité routière de 1989, n'a pas été prise. La normalisation des infrastructures destinées à ralentir les véhicules est incomplète, des plateaux surélevés sont construits sans le moindre respect des recommandations du CERTU. Des obstacles verticaux dangereux sont maintenus, alors qu'ils sont faciles à supprimer ou à déplacer. La carence de l'Etat dans ce domaine a été majeure et témoigne d'une incompétence grave des décideurs, associée à l'absence de volonté politique d'agir. Il fallait développer au niveau national une normalisation de qualité assurant la conformité avec l'état de nos connaissances dans ce domaine de la sécurité par l'infrastructure. Ce point a été analysé ci-dessus.

- e. Un tel bilan de deux années de « développement durable » dans le domaine des véhicules et des infrastructures indique un désintérêt profond du ministre et de son secrétaire d'Etat pour le sujet et l'on comprend l'hypothèse qui circule depuis quelques mois d'un transfert du pilotage de la sécurité routière vers le ministère de l'intérieur. Les progrès obtenus depuis 2002 sont le résultat d'une réforme profonde du dispositif de contrôle et de sanction et c'est à ce niveau qu'une relance de l'action susceptible d'atteindre l'objectif 3000 tués en 2012 peut être entreprise. Cependant, si les avantages à court terme d'un tel choix sont évidents, il aurait en contrepartie l'inconvénient de ne pas redonner un rôle suffisant au caractère interministériel du dispositif. La décision de 1983 de déplacer de Matignon à l'Equipement la coordination de la politique de sécurité routière, en fusionnant la fonction de Délégué interministériel à une direction du ministère, avait l'avantage de créer un lien direct, avec un pouvoir hiérarchique, entre le responsable de l'interministériel et des services techniques gérant l'infrastructure ou les véhicules. Elle ne s'est pas révélée incompatible avec le développement de services typiquement interministériels, tel que l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR). Malgré ces progrès, l'interministérialité a des défaillances évidentes. Elles se traduisent :
 - i. Par une insuffisance d'évaluation de la qualité de fonctionnement de chaque élément du système (gestion adaptée des procédures pour éviter la multiplication des recours abusifs, qualité des fichiers des immatriculations et des permis, coordination entre ces fichiers, gestion du port de la ceinture et de l'usage du téléphone portable fondée sur des mesures effectuées sur le terrain au niveau départemental, mise en place d'observatoires locaux des vitesses et de la conduite sous l'influence de l'alcool),
 - ii. Par des difficultés à intégrer le progrès technique. Un système de contrôle et de sanction efficace exige une coordination beaucoup plus poussée entre les services des différents ministères, les experts et les producteurs de matériels (développement rapide des radars de 3^{ème} génération, mesure des vitesses moyennes sur des sections de voies, généralisation de l'usage des éthylotests électroniques). Il faut des spécialistes proches du terrain qui sachent apprécier l'ergonomie des matériels, qui puissent voyager pour savoir où sont les meilleures pratiques du moment.

- iii. Par une communication timorée qui ne sait pas lutter contre une désinformation qui joue un rôle majeur dans le développement d'une crainte politique d'agir. Nous avons vu apparaître des propositions de loi témoignant d'une absence grave de formation des élus à l'accidentologie la plus élémentaire et des livres ou des articles « engagés » atteignant des niveaux de manipulation des faits inhabituels.
- f. Pour cet ensemble de raisons, il convient de redonner une nouvelle impulsion au système de gestion politique et administrative de la sécurité routière en prenant deux décisions complémentaires :
 - i. Remplacer la gestion interministérielle au niveau des services du Premier ministre,
 - ii. Créer une agence de la sécurité routière travaillant en étroite collaboration avec les services et avec les organismes de recherche pour :
 - 1. Développer l'évaluation des pratiques et des résultats. Cette forme de contrôle de qualité se développe dans toutes les structures dont les pratiques influencent directement la sécurité. Un hôpital doit assurer la prévention des infections nosocomiales et il est évalué sur ce point. Une administration départementale doit être évaluée et il est facile de mettre en œuvre une notation sur :
 - a. L'évaluation des variations de la vitesse moyenne dans le département (usage de boucles SIREDO, développement de dispositifs de mesures spécifiques),
 - b. Le taux d'utilisation des radars automatiques déplaçables,
 - c. L'évaluation du taux de port de la ceinture, en agglomération et hors agglomération,
 - d. L'évaluation des taux de conduite sous l'influence de l'alcool et le taux de récurrence de ce comportement.
 - 2. Améliorer la veille technologique pour :
 - a. optimiser la mise en œuvre des nouveaux matériels,
 - b. avoir les moyens de mieux maîtriser les marchés et les relations avec les fournisseurs,
 - c. faire évoluer les normes en collaboration avec l'Europe et l'OI
 - 3. Donner un nouvel élan aux procédures de normalisation et de vulgarisation des « bonnes infrastructures intégrant les connaissances acquises.
 - 4. Lutter contre la désinformation.

Conclusions

Depuis l'émergence en 1972/1973 de choix politiques dépourvus d'ambiguïté et fondés sur les connaissances disponibles, la sécurité routière a connu des évolutions irrégulières. Une décroissance est constatée dans tous les pays industrialisés. Elle a divisé par un facteur proche de dix la mortalité au kilomètre parcouru. Elle est attribuée :

- à l'évolution des véhicules, des infrastructures et de la densité de circulation, qui agissent avec régularité sur une échelle de temps longue (une ou plusieurs décennies),
- à l'évolution des comportements sous l'influence de modifications de la réglementation et de la crédibilité de son application, qui agissent avec une forte irrégularité et sur une échelle de temps courte (quelques semaines à quelques années).

Malgré ces progrès très importants, il meurt quatre fois plus de personnes sur les routes en France que par toutes les formes réunies de meurtres ou d'assassinat. La lutte contre l'insécurité routière demeure une démarche prioritaire dans un pays civilisé et elle doit être remise à niveau en permanence. Tout relâchement se traduit rapidement par une dégradation des résultats et inversement l'adoption de mesures appropriées est productrice d'amélioration, ce qui est satisfaisant pour les décideurs. Il faut cependant avoir à l'esprit que les seules mesures ayant des effets à court terme sont celles agissant sur le comportement de l'utilisateur et plus particulièrement sur le risque d'être sanctionné (l'action sur l'éducation relève des effets à long terme, comme celle que l'on peut avoir sur l'infrastructure ou sur les véhicules).

Il est maintenant évident que l'évolution favorable initiée en décembre 2002 est interrompue voire inversée. L'objectif de 3000 tués en 2012 ne sera pas atteint sans définition d'un ensemble de mesures nouvelles pertinentes et correctement appliquées. L'objectif de cette note était de les proposer avec les justifications disponibles. La difficulté principale est de faire le choix de mettre en œuvre cette nouvelle politique dans les conditions d'organisation actuelle, ou en redéfinissant les responsabilités et l'organisation. Ce choix est politique. Il doit tenir compte :

- de l'existant,
- du temps nécessaire pour réformer une structure
- des motivations des décideurs et de leur acceptation d'une éventuelle impopularité à court terme conditionnant le succès.

Annexe 1

Signaler les zones et les périodes de contrôles de la vitesse est une forme d'organisation démagogique de l'inefficacité des contrôles. Elle est en outre inéquitable puisque ce sont les lecteurs de la presse locale qui sont avertis et non l'ensemble des usagers.



Annexe 2

L'absence de politique coordonnée et organisée de sécurité des infrastructures

Exemple 1

Un accident particulièrement étudié et médiatisé a provoqué, le 31 août 1997, la mort de trois personnes dans le tunnel passant sous la place de l'Alma. Une voiture particulière en excès de vitesse dont le conducteur était sous l'influence d'alcool et de produits psycho-actifs s'est encastrée dans un pilier en béton placé entre les deux voies de circulation dans chaque sens. Accepter qu'une série d'obstacles verticaux possédant ce niveau de résistance au choc sans tenter de les protéger est une malfaçon grossière. Elle est d'autant plus inacceptable qu'il était facile et peu coûteux de construire un muret séparateur en béton entre les piles sur une hauteur de 1 mètre. Des accidentologues britanniques avaient relevés cette anomalie, elle n'est toujours pas corrigée. Si l'on observe les trois tunnels successifs de cette partie des quais rive droite il est facile de remarquer que l'un des trois dispose d'un muret séparateur médian, un autre n'a ni piliers de soutien, ni séparateur médian, ce qui rend possible les chocs frontaux en cas de perte de contrôle, le troisième est celui où s'est tuée la princesse de Galles. Une expertise de sécurité effectuée relèverait immédiatement ces anomalies indiscutables et faciles à corriger. Dix ans après cet accident, dans un des multiples rebondissements judiciaires de l'affaire, le Lord Justice Scott Baker envisageait parmi les questions posées : *"Whether the road/tunnel layout and construction were inherently dangerous and if so whether this contributed to the collision"*. Il ne s'agit pas d'un problème de sécurité primaire, la conception du tunnel n'a pas favorisé la perte de contrôle, mais c'est l'alignement de poteaux en béton non protégés qui a rendu possible la violence de la collision et tué la princesse Diana.

Exemple 2

En 2009, à la suite d'une perte de contrôle dont la cause est demeurée inconnue, deux occupantes d'une voiture légère ont trouvé la mort quand leur véhicule a heurté une souche d'arbre située au fond d'un fossé et qui n'a jamais été arasée après la coupe de l'arbre effectuée il y a plusieurs années (un rejet est reparti du tronc sectionné, mais ce n'est pas sur ce rejet que le véhicule s'est écrasé, il a heurté la partie du tronc sous jacente). Un fossé de ce type ne doit jamais laisser contenir un obstacle aussi dangereux qu'une telle souche. Seuls les arbres faisant partie d'une plantation qui a une valeur esthétique peuvent être conservés en bordure des routes, avec éventuellement une protection par une glissière ou une limitation de vitesse.



Exemple 3

Le CERTU publie des recommandations concernant les aménagements d'infrastructure. Certains aménagements sont définis par des textes réglementaires qui s'imposent aux maîtres d'œuvre. Dans le livre blanc sur la sécurité routière de 1989, nous avons recommandé de normaliser les ralentisseurs trapézoïdaux ou en dos d'âne, un arrêté les a défini (pente, dénivelée). Pour les plateaux surélevés qui se sont également multipliés sur les routes pour obtenir le ralentissement des véhicules en agglomération, les recommandations ne se sont pas traduites par la fixation d'une norme rendue obligatoire par un texte réglementaire. Il est cependant indispensable qu'un nouvel équipement suive ces recommandations. Les malfaçons sont nombreuses, certains responsables veulent jouer sur les deux tableaux et satisfaire les riverains qui souhaitent que la circulation soit ralentie, sans pour autant faire respecter les recommandations du CERTU qui sont contraignantes. Le résultat est un plateau surélevé que l'on peut franchir à 60 ou 80 km/h sans secousse dissuasive. Cette inefficacité est obtenue par un raccordement très progressif de la chaussée avec la pente du plateau, alors que le texte du CERTU indique que «les quatre types de plateaux doivent répondre aux caractéristiques géométriques et aux conditions d'implantation suivante : la cassure de profil en long, en haut et en bas de la rampe, doit être franche et non arrondie ».

Deux photos illustrent la bonne pratique et l'incompétence dans la réalisation de ce type d'équipement :



Ce plateau surélevé est placé à l'entrée d'un village du Gard. Il respecte parfaitement les recommandations du CERTU. Les deux cassures du profil en long sont « franches et non arrondies ».

La photo suivante est une malfaçon évidente. Il suffit de regarder la jonction entre la chaussée et la bordure du trottoir pour constater que la pente est très progressive et ne dissuade absolument pas la vitesse dans la traversée du village de Crespières (Yvelines) qui suit ce plateau traversier que l'on peut franchir à 80 km/h sans la moindre difficulté. L'implantation de ce plateau est récente, elle est située sur une voie départementale.



Annexe 3

Ce texte a été placé en 2007 sur le site www.securite-routiere.org (il y est encore avec un ensemble de propositions sur la sécurité routière). Mes illusions étaient encore complètes sur la puissance d'un ministère s'étendant à l'environnement. Je la reproduis sans modifications.

17/

Développer les moyens de la délégation interministérielle à la sécurité routière en créant une Agence Française de Sécurité Routière

Définition du problème

Si la création d'une délégation interministérielle à la sécurité routière en 1972 a facilité la coordination de l'action gouvernementale, notamment du fait de son rattachement initial aux services du Premier ministre qui lui donnait une indépendance vis-à-vis des différents ministères techniques concernés, les moyens de cet organisme ne sont pas à la hauteur de l'importance de ses missions. Les actions d'évaluation et de suivi des indicateurs les plus pertinents demeurent très insuffisantes.

Enoncé de la proposition et de ses objectifs

Associer à la délégation une Agence Française de Sécurité Routière, calquée sur le modèle de l'AFSSA et de l'AFSSSAPS, ce qui lui permettrait d'avoir un outil d'expertise, de connaissance et d'évaluation « transversal » indispensable pour organiser et piloter l'action.

Argumentaire

Quand le Gouvernement a placé la délégation interministérielle auprès du ministre de l'équipement, en accompagnant cette mesure d'une fusion du poste de délégué interministériel et de celui de directeur de la sécurité routière (1983), il était évident qu'une page était tournée et que la sécurité routière n'était plus une priorité gouvernementale. La décision était une négation de la notion de coordination de ministères techniques qui défendent leurs territoires respectifs, leurs prérogatives et leurs politiques. Si le responsable de la structure concernée apparaît comme un simple arbitre de conflits « territoriaux » ou décisionnels, il aura des difficultés pour faire avancer rapidement des dossiers et rendre les décisions effectives. Si à l'opposé il apparaît comme le représentant du Premier ministre, soutenu par ce dernier, et décidé à placer chaque dossier à la hauteur de la priorité politique annoncée, il aura l'efficacité souhaitée.

A un niveau plus élevé il est possible de charger un ministre ou un secrétaire d'Etat de la sécurité routière. Cela ne semble pas excessif pour traiter la première cause de mortalité des jeunes adultes en France. La mesure a été proposée dans le rapport sur les « gisements de sécurité routière ». Ce rapport envisageait un ministre « plein » directement rattaché à Matignon et non un secrétariat d'Etat rattaché au ministère de l'équipement, ce qui semble rationnel puisque ce rattachement affaiblit la fonction interministérielle. Cependant cette solution ne me semble pas la meilleure, car la sécurité routière dépend trop étroitement de l'équipement, de l'intérieur et de la justice pour prendre le risque d'ajouter un échelon supplémentaire au niveau ministériel qui aura inévitablement des difficultés à agir par l'intermédiaire des autres ministères impliqués, les conflits me paraissent inévitables avec cette solution. Une délégation interministérielle très soutenue par le Premier ministre et rattachée à ses services m'est toujours apparue comme la solution la plus opérationnelle.

Deux évolutions récentes ont modifié mon avis sur l'organisation au niveau ministériel et central de la sécurité routière, me faisant renoncer à la proposition faite en 2002 de replacer la délégation interministérielle auprès des services du Premier ministre. La première est le succès de la politique conduite depuis 2002 sans modification des attributions. Il est évident qu'elle a été rendue possible par un soutien fort au niveau du Premier ministre et une bonne entente entre les ministres concernés (c'est un conseiller technique du Premier ministre, Rémy Heitz qui a été nommé à la tête de la DSCR et chargé de coordonner à partir de 2003 les décisions arrêtées fin 2002). La seconde raison est la redistribution des attributions ministérielles de 2007 et la création d'un ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable. Ce choix donne un poids plus important au niveau gouvernemental à la synergie très forte qui existe entre la lutte contre l'aggravation de l'effet de serre et la sécurité routière.

Il semble acceptable dans ce contexte nouveau de maintenir le dispositif actuel réunissant au sein de ce ministère aux multiples fonctions la direction de la sécurité routière et la délégation interministérielle à la sécurité routière. A l'opposé la proposition faite en 2002 de créer une Agence française de sécurité routière capable d'instruire, de piloter et d'évaluer des actions décidées au niveau interministériel, et qui ne concernent pas une mais plusieurs structures administratives, apparaît toujours comme indispensable. Si l'on veut dépasser les formes d'action purement décisionnelles et ajouter des actions d'évaluation et de contrôle de la bonne gestion, il est indispensable de doter la délégation interministérielle des outils nécessaires pour avoir ce rôle. La structure à mettre en place doit également contribuer à la formation des

acteurs de terrain (juges, policiers, gendarmes, moniteurs d'auto-école) en étroite association avec leurs établissements formateurs spécifiques.

Une telle Agence doit réunir plusieurs services.

- Un service des techniques de la sécurité routière. Cette fonction est particulièrement importante dans le cadre d'une action interministérielle, notamment pour présenter la position de la France et en débattre dans les organismes internationaux assurant la normalisation. Situer ce rôle au niveau des services techniques d'un ministère ne peut que retarder le développement et la mise en œuvre de solutions efficaces, voire les faire rejeter en privilégiant par exemple des objectifs industriels à court terme aux dépens des objectifs de sécurité routière. Ce service contribuerait à définir et éventuellement à faciliter le développement de technologies nouvelles, notamment :
 - Les nouveaux systèmes de contrôle de la vitesse, (enregistreurs d'événements, systèmes de contrôle intelligents de la vitesse), pour passer de l'expérimentation à la généralisation de ces techniques,
 - Les dispositifs de contrôle de l'alcoolémie (éthylotests électroniques, dispositifs antidémarrage),
 - Les méthodes de dépistage de la conduite sous l'influence de stupéfiants ou de médicaments (rôle d'intermédiaire allant de la définition des besoins interministériels à la relation avec les industriels et les organismes de recherche).
 - La mise au point des techniques de transmission embarquées dans les véhicules de la gendarmerie et de la police permettant le contrôle des plaques d'immatriculation par des caméras numériques, les usages de cartes grises ou de permis de conduire avec des cartes à puce.
- Un service préparant et pilotant la communication, jouant le rôle d'une véritable Agence nationale d'information sur la sécurité routière (terme utilisé dans le rapport sur les gisements de sécurité routière), capable de développer une action beaucoup plus ambitieuse que les rares campagnes nationales actuelles. Elle utiliserait par exemple les indicateurs locaux de sécurité, notamment l'effectivité locale du respect des règles et les résultats des contrôles suivis de sanctions. Elle développerait un discours sur la vitesse, précis et argumenté, (aucune campagne n'a été faite au cours des trente dernières années sur le lien entre la puissance des véhicules, leur poids et les dommages provoqués chez des tiers).
- L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), structure qui existe, mais dispose de moyens dérisoires pour effectuer ses missions. Il est impossible de fonder une politique de sécurité routière sans suivre au niveau local et national l'évolution de la situation à l'aide d'indicateurs pertinents et fiables. L'évaluation des politiques publiques est une activité spécifique dont le caractère interministériel est évident puisqu'il faut aussi bien évaluer le système de contrôle et de sanctions, que reconnaître les risques liés à l'infrastructure ou aux véhicules, ou analyser l'influence des produits psycho-actifs sur l'insécurité routière. Les organismes de recherche contribuent à établir les connaissances, l'ONISR doit être l'exploitant de ces connaissances et éventuellement le commanditaire de recherches qui lui sont utiles. Avec cinq personnes dans la structure actuelle, nous avons institué l'incapacité d'agir au niveau où il conviendrait de le faire. L'Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments qui intervient dans un domaine responsable de moins de 100 morts chaque année a des moyens d'observation et d'analyse des risques sans commune mesure avec ceux mis en œuvre pour lutter contre l'insécurité routière. Il ne

s'agit pas de réduire les capacités de l'AFSSA, mais d'assurer une cohérence dans les moyens accordés à la sécurité sous toutes ses formes. Le rôle de l'ONISR doit être étendu à la veille technologique, juridique, statistique à l'échelon international. Notre retard dans certains domaines est directement lié à l'insuffisance de cette veille. L'observatoire doit avoir en charge l'évaluation de la politique de sécurité routière, notamment l'effectivité des mesures décidées et leur efficacité au niveau local.

- Une structure de formation, capable de coordonner les formations spécifiques (des conducteurs, des policiers et des gendarmes, des magistrats, des moniteurs d'auto-écoles) et de participer aux enseignements assurés par les structures qui ont en charge ces formations particulières. Le développement de l'accidentologie ne s'est pas accompagné de celui de la transmission du savoir acquis auprès des professionnels qui auront à agir en fonction de ces connaissances. Les convictions des magistrats, des policiers ou des gendarmes doivent se fonder sur un savoir scientifique et non sur leur auto-expertise de conducteur comme c'est le cas en grande partie actuellement. La formation aux nouvelles solutions techniques développées ou inventoriées par le service des techniques de l'Etablissement ferait partie de cette mission importante de mise à niveau permanente des acteurs de terrain dans un domaine en évolution rapide.
- Un service financier capable de coordonner les achats de matériels et de planifier les actions, hors infrastructures routières. 17 ans après l'homologation des éthylotests électroniques, certaines unités utilisent encore des « ballons ». Les véhicules des policiers et des gendarmes travaillant dans des unités spécialisées de sécurité routière sont en nombre insuffisants et le plus souvent inadaptés aux nouvelles techniques qui faciliteraient leurs missions (transmissions, électronique embarquée). Le contrôle automatisé de la vitesse dans des véhicules en déplacement et la gestion des infractions constatées avec cette méthode impose des investissements importants, notamment pour identifier en temps réel (lecture de plaques et comparaison avec une base de données) les usagers usurpant une immatriculation qui n'est pas la leur ou qui ne peuvent être joints à l'adresse de leur carte grise.

Une fonction doit être assurée par un organisme qui a les moyens de ses missions. Le découpage ministériel traditionnel de l'administration française est un handicap majeur pour la mise en œuvre d'actions interministérielles. La création d'une structure de pure coordination est insuffisante. Il faut des outils adaptés à l'action ou à l'acquisition de connaissances, avec un financement adapté. Quand l'AFSSA a été créée, les pouvoirs du ministère de la santé et de celui de l'agriculture n'ont pas été amputés, leur capacité d'expertise a été au contraire accrue, un organisme responsable et doté de moyens leur donnant la crédibilité technique et scientifique. La comparaison entre les moyens mis en œuvre pour développer la sécurité alimentaire dans la filière bovine confrontée au problème de l'ESB et ceux consacrés à la sécurité routière sont instructifs. Les rapports entre les enjeux humains sont dans des ordres de grandeur de 1 à 10 000 pour le nombre de vies perdues, les investissements financiers ont été beaucoup plus importants pour traiter le problème le moins grave en termes de sécurité sanitaire.

Inconvénients et difficultés envisageables pour sa mise en œuvre

Les difficultés seront celles provoquées par une mesure qui semble retirer du pouvoir à certaines structures ministérielles en créant une Agence par nature interministérielle. Il faut savoir choisir et donner une juste représentation à chaque ministère dans la tutelle et le Conseil d'administration de la nouvelle structure. L'expérience acquise avec l'AFSSAPS, l'AFSSA et l'InVS permet d'éviter des erreurs conceptuelles dans un tel domaine.

Les arguments concernant la multiplication inutile des structures pour résoudre les problèmes ne sont pas pertinents dans des domaines très techniques comme celui de la sécurité routière. Trois échelons sont indispensables, celui de la recherche, celui de la gestion politico-administrative et entre les deux celui qui assure la jonction entre la connaissance disponible et les possibilités d'action. La création de l' AFSSAPS, l' AFSSA et l' InVS n'a pas affaibli le ministère de la santé et n'a pas remplacé l' INSERM. Les trois organismes facilitent le travail du ministre de la santé en mettant à sa disposition les moyens assurant des décisions appropriées. Entre l' INRETS et les gestionnaires de la sécurité routière il faut un organisme opérationnel produisant les évaluations nécessaires des pratiques et assurant la veille technologique et épidémiologique. Il convient de ne pas placer sur le même plan une Agence inutile créant des conflits décisionnels dans des domaines relevant directement du politique et de l' administratif et une Agence orientée vers la connaissance, les applications techniques et la formation dans un secteur concernant de nombreux ministères et coordonné par une structure interministérielle existante.

Conditions pratiques de mise en œuvre

Un tel établissement public doit être créé par voie législative et son statut juridique devrait être celui d'un établissement public à caractère administratif, comme l' AFSA ou l' AFSSAPS, son conseil d' administration devrait être composé de représentants des différents ministères techniques concernés et présidé par le Délégué interministériel à la sécurité routière.