

VITESSE : STOP AUX IDÉES REÇUES !

Pour une nouvelle approche de la sécurité routière

Actes du colloque
tenu le 22 avril 2014,
au Sénat



Colloque placé sous le haut-patronage de Gérard LONGUET,
sénateur de la Meuse et ancien ministre

Animateur : Christian MAGDELEINE,
ancien journaliste spécialisé dans l'information routière à France Inter et France Info

Introduction par Christiane BAYARD, secrétaire générale de la Ligue de Défense
des Conducteurs et par Gérard LONGUET, sénateur de la Meuse et ancien ministre

Première table ronde : La vitesse : ennemie numéro un de la route ?
Stéphane MEUNIER - Rédacteur en chef de l'Automobile Magazine
Rémy PRUD'HOMME - Economiste, professeur émérite à l'Institut d'Urbanisme de Paris
Eric THIOLLIER - Délégué général de la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)
Pierre CALVIN - Président de l'Association Technique de la Route
Bernard BEAUZAMY - Président directeur général de la Société de Calcul Mathématique

Seconde table ronde : Répression, formation, sensibilisation, droit des conducteurs...
Comment repenser la politique de sécurité routière ?
Philippe VENERE - Ancien commissaire divisionnaire de police et auteur
Matthieu LESAGE - Vice-président de l'Automobile Club des Avocats
Marie-Thérèse GIORGIO - Médecin agréé pour les permis de conduire
Jean-Pierre BELTOISE - Ancien pilote de Formule 1, fondateur de l'école de conduite
«conduire juste»

Conclusion : Franck MARLIN, député de l'Essonne





SÉCURITÉ ROUTIÈRE : PLUS DE FORMATION ET DE PRÉVENTION QUE DE RÉPRESSION

**Christiane BAYARD, secrétaire générale
de la Ligue de Défense des Conducteurs**

Bonjour à tous,
Je souhaite tout d'abord remercier très sincèrement Gérard Longuet, sénateur de la Meuse et ancien ministre, qui nous permet, en parrainant cet événement, de nous retrouver ici aujourd'hui. Un grand merci aussi à Franck Marlin, député de l'Essonne et maire d'Étampes, qui a accepté de coprésider ce rendez-vous.

Le transport sur route, pour les personnes et pour les marchandises, est essentiel pour notre pays. Plus de 85% des déplacements se font via la route !

LA ROUTE, C'EST LA LIBERTÉ, LA FLEXIBILITÉ, LA RAPIDITÉ...

Pourtant, cet espace de liberté, cette solution de mobilité est aujourd'hui pointée du doigt en permanence. On l'accuse de tous les maux : mortalité, pollution, bruit... Tout est fait pour stigmatiser la voiture.

La politique de sécurité routière elle-même ne se résume plus qu'à un dogme anti-vitesse, défendu à grand renfort de communication.

Pour lutter contre la vitesse, les pouvoirs publics se livrent à une surenchère d'innovation répressive. Et comme si ça ne suffisait pas, ils abaissent progressivement les vitesses sur l'ensemble des réseaux, au nom de la sécurité des conducteurs. Mais est-ce bien notre sécurité qui est en jeu ? Pourquoi un tel acharnement contre la vitesse ? N'y a-t-il pas d'autres solutions ?

La Ligue de Défense des Conducteurs défend au contraire l'idée qu'il existe une autre façon d'appréhender la sécurité routière, plus axée sur la formation et la prévention que sur la répression. Une sécurité routière plus juste et plus efficace.

Nous nous sommes rapidement rendu compte que cette vision, qui tend à replacer le conducteur au cœur de la sécurité routière, n'était pas la bienvenue. A chacune de nos tentatives de mettre en évidence les anomalies de la politique actuelle, nous sommes taxés de lobby pro-vitesse, pointé du doigt comme les défenseurs acharnés des chauffards. Pourtant vous l'aurez compris, nous poursuivons la même quête et les mêmes objectifs : faire de la route un mode de transport sûr et durable.

Ce colloque est l'occasion de débattre des idées reçues sur la vitesse et sur la sécurité routière ; de poser les problèmes mais d'apporter également des solutions ; de poser les bases d'une réflexion nouvelle.

Je remercie ceux qui ont accepté de venir témoigner et apporter une vision différente sur la vitesse et plus généralement sur la politique de sécurité routière. Je vous souhaite à tous un très bon colloque.



JE ME RÉJOUIS QUE VOUS AYEZ EU LE COURAGE D'OUVRIR CE DÉBAT, MALGRÉ L'AUTOCENSURE

Gérard LONGUET,
sénateur de la Meuse et ancien ministre

Je suis très heureux de vous accueillir pour cette matinée de débats sur un sujet extrêmement sensible, pour lequel nos compatriotes et particulièrement les parlementaires ont le devoir d'approfondir l'analyse de la situation.

Le Sénat est tout naturellement le lieu de cette rencontre. Pourquoi ? Parce que le Sénat est une institution qui est fait pour débattre, débattre loin des conformismes, loin des idées reçues, remettre en cause, attaquer en profondeur. Nous avons le bénéfice de la durée et nous avons le bénéfice de la relation personnelle avec nos électeurs. Un député est confronté à une foule anonyme d'électeurs. Il en connaît beaucoup, il ne les connaît pas tous. Nous parvenons, nous parlementaires élus au Sénat, à connaître nos électeurs et à établir des relations d'allers et retours qui sont des relations de débat et de confiance, et qui transcendent très largement les divisions politiques.

Donc, le Sénat est profondément un lieu de dialogue. Encore faut-il accepter d'ouvrir tous les sujets, y compris les sujets les plus délicats, et s'écarter des réflexions les plus convenues. C'est la raison pour laquelle j'ai naturellement accepté la demande de votre secrétaire générale qui m'avait été relayée par un excellent ami avocat Gérard Ducrey, et je me suis dit : oui, il faut avoir le courage d'ouvrir ce débat, même s'il s'agit d'un sujet sensible pour lequel on risque à tout moment d'être traité en effet de chauffard invétéré, d'automobiliste forcené adepte des moyennes élevées et n'ayant aucun respect ni pour les autres, ni naturellement pour ceux qui ne conduisent pas.

Je tiens à vous dire que j'ai mon permis de conduire, je n'ai pas tout à fait tous mes points mais je n'en ai jamais perdu plus d'un à la fois, ce qui veut dire que, comme beaucoup d'entre vous : constaté 94, retenu 91, perte un point pour 90... C'est profondément irritant et c'est à peu près inévitable, pour la deuxième raison que je voudrais évoquer devant vous.

L'USAGE DE LA ROUTE ET LA DÉTENTION D'UN PERMIS DE CONDUIRE EST UNE CONDITION ABSOLUE D'EXISTENCE SOCIALE

Le Sénat est un lieu de débats mais le Sénat représente aussi les territoires. Or il se trouve, et vous l'avez dit, que la route est un facteur de liberté et que pour l'immense majorité des territoires français et pour une partie significative de notre population, la route en général et l'automobile en particulier sont des conditions absolues de survie. Nous n'avons pas tous la chance d'habiter dans des zones à forte densité de population. Je ne sais pas si c'est une chance, d'ailleurs, mais c'est en tous les cas une caractéristique qui permet les transports collectifs en site propre, très largement subventionnés par le contribuable. Dans les autres espaces français, il y a peut-être aujourd'hui moins d'habitants qu'il n'y en a dans les espaces urbains. Le transport collectif en site propre n'existe pas. Le transport collectif existe, il ne peut pas satisfaire la totalité des demandes, c'est donc le transport automobile individuel – ou le covoiturage, très largement



pratiqué chez les salariés qui ont des horaires réguliers – qui constitue la réponse. L'usage de la route et la détention d'un permis de conduire est une condition absolue d'existence sociale. Pour travailler, naturellement, mais aussi -les mères de famille en sont le témoignage- permettre à ceux qui n'ont pas encore le permis ou pas encore l'âge du permis, d'avoir une vie scolaire, sociale, sportive, culturelle.

Donc nous avons ici au Sénat, à travers cette volonté de dialogue et cette connaissance du territoire, le sentiment qu'il est indispensable de se poser la question de la route, de l'usage de la route, avec une attitude de responsabilité.

Et c'est à cet instant que je voudrais intervenir sur le fond de votre colloque. Je trouve que vous avez le courage de poser la complexité du risque automobile dans sa totalité.

Il est évident qu'une vitesse inappropriée est un facteur d'accident majeur et d'accident grave. C'est une banalité de le dire et je crois qu'aucun d'entre vous ici ne méconnaît cette réalité. Une vitesse inappropriée, c'est-à-dire une vitesse qui n'est pas adaptée à l'ensemble des conditions qui déterminent votre circulation à un moment donné à un endroit déterminé. Je comprends que les pouvoirs publics ne puissent entrer dans le détail de la particularité de l'usage de la route à chaque instant – la météo, l'heure, la personnalité du conducteur, son environnement, son expérience, la circulation autour de lui – et que la réaction naturelle du pouvoir réglementaire est de se dire, principe de précaution prévalant, on prend le moins de risque possible et on diminue systématiquement.

J'AI L'INTIME CONVICTION QUE LES AUTOROUTES SONT À L'ORIGINE DE LA PART ESSENTIELLE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Ce qui est intéressant dans votre travail, c'est que vous vous êtes efforcés d'identifier les paramètres d'amélioration constants de la sécurité, et vous avez rejoint une observation que j'avais faite quand j'étais président de l'AFITF, l'agence de financement des infrastructures de transports de

France, qui à l'origine, finançait les investissements de transports collectifs à partir des dividendes que l'Etat touchait des sociétés d'autoroute. L'Etat a décidé quelques années après, ce qui montre la continuité à l'intérieur d'une même majorité d'ailleurs -pas le même gouvernement- de vendre les autoroutes et donc plus de recettes pour l'AFITF, plus de recettes récurrentes, d'où l'invention de l'éco-taxe, mais ceci est un autre sujet. Ce qui m'a intéressé, en tant qu'investisseur dans les transports, c'était justement de mesurer quel a été le rôle des autoroutes dans notre pays. Et j'en retire l'intime conviction qu'elles sont à l'origine de la part essentielle de la sécurité routière. La diminution des accidents après le pic des années 71 est spectaculaire. Limitation de vitesse sur les routes nationales, d'abord c'était 110 puis on est passé à 90...ça a été une prise de conscience. Mais il faut avoir l'honnêteté de rappeler que le développement autoroutier, qui s'est fait parce que c'était un investissement pertinent et rentable, qui n'est dû pour l'essentiel à peu près pour rien au contribuable sur une longue période, a été un facteur considérable de diminution des accidents de la route. Elle a mis fin à la tragédie qui avait été quand même inventée par des gens extrêmement qualifiés, extrêmement compétents, de la route nationale à trois voies, qui était vraiment le piège meurtrier par excellence.

Cet effort d'équipement national autoroutier ne doit pas nous faire oublier un effort plus modeste, plus discret, dont on sourit parfois, qui nous agace à l'occasion, qui est le développement par les collectivités locales des giratoires. On peut se moquer des giratoires, comme conseiller général j'en ai demandé et obtenu quelques-uns pour le canton que je représentais dans mon département, mais retenons simplement l'idée que depuis trente ans, les élus locaux départementaux pour les routes départementales, les élus locaux communaux et intercommunaux pour les équipements urbains, ont fait l'effort d'aménager ce qui était autrefois des points noirs, et ont fait l'effort d'aménager en termes de sécurité les croisements, ce qui a quand même été un progrès considérable. Cette part de l'équipement collectif, il faut la poursuivre et la prolonger. Et la diminution des vitesses : évidemment – raisonnons à l'absurde – si les voitures ne roulaient pas, il n'y aurait pas d'accident. Il y aurait sans doute des

inconvenients d'autre nature, mais il n'y aurait pas d'accident. Il y aurait des malades qui ne seraient pas soignés à temps, il y aurait des blessés qui ne seraient pas soignés à temps...mais je ne rentre pas dans ce paradoxe, personne ne songe à les empêcher de rouler. Mais quand même, il faut reconnaître la part due aux investissements d'infrastructures assurés soit par l'État, soit plus vraisemblablement par les sociétés d'autoroute et enfin par les collectivités locales.

LES CONDUCTEURS SE SONT APPROPRIÉS LA SÉCURITÉ

Je voudrais évoquer un deuxième facteur que vous mettez en valeur, mais c'est très difficile de quantifier ces facteurs, c'est la prise de responsabilité par l'automobiliste lui-même. Je pense qu'au regard d'un élément nouveau, d'un événement nouveau, d'une révolution technologique, une société évolue et prend un certain temps avant de s'approprier cet événement et cet élément nouveau. J'ai une passion pour l'automobile et je connais à peu près son histoire. Mais l'automobile de masse, en France, découle des années 50 et 60. Avant, nous avions une industrie automobile avec des constructeurs de très grande qualité mais force est de reconnaître que c'était une économie non pas marginale, mais en tout cas largement minoritaire. Avec l'automobile de masse, il a fallu en effet une formation de masse.

C'est exactement la même chose qu'une révolution comme le numérique. Le numérique est une révolution qui modifie absolument toutes les relations inter-individuelles. L'automobile modifie également les comportements, et il a fallu en effet que l'automobile devienne une banalité, un bien d'usage courant, pour que les Français s'approprient l'automobile pour ce qu'elle est, c'est-à-dire un outil de service irremplaçable, et qu'elle cesse de devenir ce qu'elle avait été d'une certaine façon dans la période des pionniers : un objet d'admiration, d'émulation, de compétition. Et cette évolution là, force est de reconnaître en effet que les médias, la conscience de la sécurité, l'éducation du conducteur...tout cela a progressé.

D'ailleurs c'est très simple, vous regardez un couple sur une autoroute, si vous faites un

comptage, il y a trente ans seul l'homme conduisait, aujourd'hui en général c'est la femme qui conduit et l'homme qui réfléchit à autre chose parce que de toute façon, son attitude vis-à-vis de la voiture a complètement changé, c'est une évidence. Les conducteurs se sont appropriés en profondeur la sécurité. Plus personne ne parle, ou alors très rarement, de moyenne réalisée sur un itinéraire, et on parle plutôt des encombrements que l'on a réussi à éviter ou du charme de tel ou tel itinéraire que l'on a découvert. Les comportements ont complètement changé.

À UN MOMENT OU UN AUTRE IL FAUT FAIRE CONFIANCE AU CONDUCTEUR, ET JE CONSIDÈRE QUE CE MOMENT EST VENU !

L'idée qui est annoncée aujourd'hui, et qui est la raison de votre colloque, qu'il faille aller plus loin dans la limitation de vitesse, c'est méconnaître ces deux évidences fortes qui sont que la sécurité découle à la fois des équipements et des comportements, et qu'à un moment ou un autre il faut faire confiance au conducteur, et je considère que ce moment est venu. Nous avons des conducteurs qui, pour l'essentiel, sont majeurs et vaccinés, et il devient à peu près insupportable dans notre pays que 98 ou 99 % des conducteurs soient jugés et condamnés pour le comportement de 1 % des conducteurs.

Et là je voudrais évoquer un troisième élément dans l'analyse des accidents : il n'est pas inintéressant d'entrer dans le détail, non pas pour juger et condamner mais pour comprendre, des comportements accidentogènes, et faire la part de ce qui relève de tel ou tel sur la route. Prenons par exemple en milieu urbain le développement du vélo, extraordinairement sympathique, on revient à ce que la France d'avant 1914 connaissait, avec des cyclistes partout...

Tout cela est très positif, à condition que les vélocipédistes se souviennent qu'ils sont des utilisateurs de la route soumis au code de la route. Il m'arrive très souvent, en tant que piéton, d'observer le soir dans Paris des croisements aléatoires et incertains où des cyclistes mettent délibérément en cause leur vie en brûlant des feux rouges, parce qu'ils ont la flemme de relancer leur



vélo après un démarrage, et c'est vrai que quand vous avez un Vélib vraiment très lourd, redémarrer au feu rouge n'est pas agréable. Est-ce une raison pour mettre sa vie en jeu, et pour mettre la responsabilité d'un automobiliste en cause, alors que le malheureux, qui sera de toute façon impliqué, parce que la jurisprudence et la cour de Cassation est formelle au détriment du conducteur, qui sera impliqué alors qu'il n'y est évidemment à peu près pour rien, sauf à considérer qu'à tout moment la route peut s'ouvrir en deux et qu'il faut pouvoir prévoir cet aléa.

Je me réjouis que vous ayez le courage d'ouvrir ce débat, et de l'ouvrir en dehors de toutes les

autocensures. Il y aura toujours des conducteurs impossibles et insupportables. Doivent-ils par leur comportement, condamner la quasi-totalité des conducteurs français à un encadrement qui les prive de la liberté et de la possibilité de se déplacer. Je voulais simplement évoquer ces convictions devant vous pour vous faire comprendre les raisons pour lesquelles, en profondeur, je souhaite que vous puissiez travailler dans ce cadre du sénat pour faire avancer la compréhension de nos compatriotes sur la richesse que représentent des automobilistes responsables pour un pays et pour la nécessité de ne pas vous traiter en mineurs irresponsables mais bien en citoyens convaincus à la fois de leurs droits et de leurs obligations.



Télévisions, radios, presse écrite : les médias étaient nombreux à couvrir l'événement. Ici, Françoise Bayard, porte-parole de La Ligue de défense des conducteurs répondant aux questions des journalistes.



LES EXTRAORDINAIRES PROGRÈS DES VÉHICULES, SOURCE MAJEURE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Stéphane MEUNIER
Rédacteur en chef de *l'Automobile Magazine*

La sécurité sur la route est multifactorielle : c'est l'individu, c'est l'état de la route, c'est la météo, et c'est aussi le véhicule et l'état de ce véhicule. Le phénomène des radars automatiques, c'est une dizaine d'années d'existence, alors que le progrès automobile, ce sont plusieurs dizaines d'années d'existence. Deux éléments : la ceinture de sécurité trois points de série a été introduite en 1959 par Volvo, donc bien avant les radars, et l'airbag a été introduit par le groupe General Motors au milieu des années 1970, et c'est un équipement désormais obligatoire sur toutes les voitures commercialisées en Europe. Voilà deux exemples concrets incontestables du progrès d'éléments de sécurité qui sont arrivés dans les voitures, et c'est cela que je vais essayer de détailler avec vous.

LE PROGRÈS AUTOMOBILE S'EST FAIT, SUR PLUSIEURS DIZAINES D'ANNÉES, SUR DEUX AXES : LA SÉCURITÉ PASSIVE ET LA SÉCURITÉ ACTIVE

Il y a les infrastructures, la formation, mais on peut aussi isoler le véhicule et voir comment il a progressé. La progression s'est faite sur deux axes : la sécurité passive et la sécurité active. La sécurité active, c'est ce qui vous empêche au volant d'avoir un accident et la sécurité passive, c'est ce qui vous protège, vous et les occupants de la voiture, quand, malheureusement, l'accident intervient.

Ces aspects de sécurité passive sont indéniables : je viens de vous citer la ceinture de sécurité trois

points ; il y a également les airbags. On en compte jusqu'à sept, huit ou neufs sur certains véhicules aujourd'hui et c'est un équipement de sécurité obligatoire de même que l'ABS, un système qui empêche vos roues de bloquer en cas de freinage intensif. On a vu récemment aussi l'obligation, pour les nouveaux véhicules, de disposer d'un système ESP anti-dérapiage qui évite très majoritairement les pertes de contrôle des véhicules.

Tous ces éléments normatifs sont arrivés soit de l'initiative du constructeur, soit de pressions des États, très souvent l'Europe a été leader à ce sujet. Tout cet arsenal sécuritaire de la voiture s'est donc incontestablement renforcé.

AUJOURD'HUI VOUS SORTEZ INDEMNÉ D'ACCIDENTS MAJEURS, DONT PERSONNE NE SERAIT SORTI, IL Y A MÊME DIX ANS

Vous avez tous entendu parler des crash-tests Euro NCAP. Il s'agit d'une émanation de la Fédération internationale automobile, qui a souhaité qu'on ait un baromètre de la résistance des voitures à l'impact, et donc on a aujourd'hui des voitures qui sont extrêmement sophistiquées, extrêmement parées pour répondre à la protection des occupants en cas de choc frontal et latéral. De nouveaux éléments sont également intégrés à ces tests Euro NCAP pour protéger les piétons, puisque c'est aussi un élément important de la sécurité routière : ce ne sont seulement les gens qui sont dans



l'habitable, ce sont aussi les intervenants extérieurs, les deux roues, les piétons, les cyclistes. Il faut penser à protéger tout ce monde.

Aujourd'hui, même la plus petite voiture du marché que vous achetez neuve a une cellule de survie qui est capable de résister à un impact de 30 tonnes à 50 km/h. C'est quelque chose d'exceptionnel, et c'est effectivement un élément incontestable du progrès de la sécurité routière : vous sortez indemne, je dis bien indemne, aujourd'hui d'accidents majeurs, dont personne ne serait sorti il y a même dix ans, pour des accidents de moindre importance et de moindre force. Cet aspect de la sécurité passive est assez facile à décrypter, assez objectif puisqu'on peut compter les airbags, on peut qualifier et quantifier la qualité des ABS et des antidérapages, et bien sûr ces équipements de sécurité qui sont à la recherche de la meilleure note pour les constructeurs aux crash-tests Euro NCAP.

Il y a aussi un élément qui est vraiment spectaculaire et étonnant, mais qui est beaucoup plus difficile à communiquer : c'est le travail de la presse automobile, et c'est une des missions en particulier de *L'Automobile magazine*, qui fait de l'analyse produit pour ses lecteurs, donc pour les clients automobiles. C'est pour cela que nous avons mis en place il y a une douzaine d'années une procédure d'essais qui existait déjà dans beaucoup de journaux spécialisés. Mais nous, nous avons choisi de faire certifier ce protocole de mesure des voitures par un organisme d'État qui est l'UTAC, le même organisme qui homologue les voitures neuves pour la France et pour d'autres États si nécessaire.

Tout ce protocole de mesure a donc fait l'objet d'un travail de formalisation et de certification par l'UTAC, ce qui fait qu'aujourd'hui *L'Automobile magazine* est le seul magazine en Europe dont les mesures sont certifiées ISO 9001.

Pourquoi je détaille ce point ? Car je vais vous donner quelques chiffres pour, justement, essayer de quantifier et montrer ces progrès dynamiques qui ont été faits, et cela permet d'authentifier la qualité et l'indépendance de ces chiffres.

Sur chaque voiture qui arrive à *L'Automobile magazine* nous mesurons 300 items. Cela va du

volume du coffre à l'accélération et à la consommation, mais cela comprend aussi et surtout à des valeurs de sécurité puisque c'est cela qui nous intéresse.

Le premier élément, c'est la reprise. C'est-à-dire quand on est sur une petite route, à 80 ou 90 km/h et que l'on veut dépasser un camion. Comment fait-on, comment ça se passe ? La reprise, ce n'est pas une mesure de performance, ce n'est pas pour faire des exploits comme a pu le faire Jean-Pierre Beltoise pendant tant d'années. La reprise sur la route, c'est de la sécurité pour soi et de la sécurité pour le véhicule qui arrive en face.

Autre élément crucial : le freinage. Troisième élément, que l'on peut aussi quantifier : la tenue de route. Je vais donc vous parler de vitesse en tenue de route. Là encore, ce n'est pas de l'exploit sportif, c'est juste qu'une voiture qui est capable de passer une courbe à 60 km/h est plus sûre qu'une voiture qui rend la main à 50 km/h, parce qu'il faut aussi penser que quand on ne cherche pas à faire de la performance, on peut être surpris par l'infrastructure, on peut avoir imaginé que le rayon du virage soit bien moins raide que ce qu'il se révèle être... Donc la sécurité active, c'est aussi aider l'automobiliste quand il s'est trompé.

SUR UNE CLIO, ENTRE 1990 ET 2014, ON A GAGNÉ PLUS DE CINQ MÈTRES EN DISTANCE DE FREINAGE, À UNE VITESSE DE 90 KM/H

Sur cette sécurité active, il y a ce que la voiture est capable de faire de naissance - nous en reparlerons après- et ce que la voiture est capable de faire dans le temps, d'où l'importance du bon entretien de la voiture, mais là aussi nous aborderons ce point après. Pour ce qui est de cette sécurité active, je vous propose quelques chiffres. *L'Automobile magazine* existe depuis 1946 et on a en base de données quelques voitures mesurées, mais nous avons cette certification ISO depuis une douzaine d'années. Je vous propose donc des chiffres récents mais édifiants.

Je ne vais pas remonter aux années 1970 mais aux années 1990, ce qui est pour tout monde, hier. Si

on prend en 1990 une Clio, que vous connaissez, avec son plus petit moteur – le 1,2 L essence à l'époque –, cette voiture lancée à 90 km/h avait besoin de 45 mètres pour s'arrêter totalement. La même voiture de la génération d'après, c'est-à-dire la Clio de 2001, dans les mêmes conditions -elle était à l'époque dotée de l'ABS- avait besoin de 42 mètres. Aujourd'hui, si on prend la Clio 4 qui est sortie il y a deux ans, que vous pouvez voir dans la rue, avec la même motorisation 1,2 L, donc toujours la version la plus modeste -on ne vous a pas pris pour exemple des Porsche 911 et des super-sportives- aujourd'hui cette voiture s'arrête en 40 mètres. C'est-à-dire qu'entre 1990 et 2012/2014, on a gagné plus de cinq mètres en distance de freinage, à une vitesse de 90 km/h. Cinq mètres, c'est une voiture et demi, qui est donc devant vous, ou dans votre capot. Voilà pour le premier élément.

Un deuxième chiffre : à 130 km/h, les mêmes voitures, donc une Clio 1,2 L de 1990, réclamait 82 mètres pour s'arrêter. La même Clio aujourd'hui n'a plus besoin que de 70 mètres. On a gagné plus de 12 mètres, et là ça commence à être un très très long camion que vous avez évité. Pour vous donner un autre exemple, la Clio d'aujourd'hui qui s'est arrêtée de 130 à 0 km/h, au moment où elle est arrêtée, la Clio de 1990 roule encore à 50 km/h. Donc ça, c'est un progrès de sécurité active incontestable, et ce sont des chiffres de mesure qui nous permettent de l'avancer. Il s'agit là de la partie moderne de l'automobile, puisqu'en 1990 on est déjà dans les préparations des crash-tests Euro NCAP et l'idée du radar existe déjà dans beaucoup de pays européens comme par exemple l'Angleterre.

Autre donnée chiffrée, qui permet vraiment de vous montrer les progrès dynamiques qui ont été faits, et encore une fois c'est de la dynamique de sécurité, ça n'est pas du tout de la recherche de performance : on va remonter un peu plus loin,

avec la Super 5. La Super 5, c'est la version évoluée de la R5, c'est la dernière petite Renault avant la Clio, donc c'est une voiture que l'on peut encore acheter dans les années 90/92. C'est alors l'entrée de gamme chez Renault. Si on était dans un virage à l'époque avec cette voiture -un virage à rayon constant, c'est-à-dire une sortie d'autoroute, un type de virage plutôt très bien calibré puisqu'on a souvent de la place quand on fait une autoroute et qu'on fait en sorte que le virage ne soit pas piègeur. Donc on s'imagine dans cette bretelle de sortie : la Super 5 de l'époque permettait, avant de rendre l'âme, c'est-à-dire avant que le nez ne glisse et que vous ne vous retrouviez dans le rail, de passer à 61 km/h. Dix ans plus tard, la Clio dont je vous ai parlée tout à l'heure permettait de passer à 75 km/h. C'est-à-dire qu'on avait gagné 14 km/h. Encore une fois, ce n'est pas pour faire une performance, c'est juste que quand on s'est trompé, qu'on est arrivé trop vite dans ce virage, on a 14 km/h de marge, ce qui est beaucoup, avant que la voiture ne vous fasse défaut ; c'est-à-dire qu'elle vous propose 14 km/h pour rattraper votre erreur.

Autre élément très important : on parle beaucoup de route sèche, mais les conditions sur route mouillée sont encore plus importantes et chaque mètre est encore plus compliqué. Un exemple : pour un freinage en ligne droite sur sol mouillé à 70 km/h, comme sur le périphérique parisien -sauf qu'il n'y a pas de ligne droite sur le périph, mais le 70 km/h vous le connaissez- il fallait de 37 à 45 mètres pour s'arrêter sur sol mouillé. La Clio, 10 ans plus tard, mettait 26 mètres, c'est-à-dire qu'on avait gagné de 10 à 20 mètres en ligne droite. Voilà des éléments chiffrés incontestables qui montrent que tant dans sa structure que dans ses compétences dynamiques, la voiture – le véhicule – a progressé extraordinairement et que c'est un progrès qui est constant, régulier, qu'il vienne à l'initiative du constructeur ou qu'il vienne des États ou des institutions européennes.





BAISSE DES LIMITATIONS DE VITESSE : BIEN PLUS DE COÛTS QUE DE BÉNÉFICES

Rémy PRUD'HOMME
Économiste, professeur émérite
à l'Institut d'Urbanisme de Paris

Comme vous le savez, le gouvernement a annoncé, ou décidé – on se perd dans cette distinction – des limitations des vitesses maximales sur différents types de route. Cette décision, comme toutes les décisions, a des avantages et des inconvénients : les économistes préfèrent parler de bénéfices et de coûts, mais il s'agit de la même chose. Le bon sens suggère qu'avant de prendre une décision, il faut recenser et peser soigneusement l'ensemble des avantages et des inconvénients. La loi en France va plus loin : elle le prescrit. La loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982, qui est jusqu'à nouvel ordre la loi qui s'impose en matière de décision de transports, le dit explicitement : on ne doit pas en France prendre de décision importante dans le domaine des transports sans avoir procédé à l'analyse des coûts et des bénéfices, et un décret-cadre a précisé avec beaucoup de détails la façon dont ces analyses doivent être conduites. Donc je n'ai fait, en tant que citoyen républicain et fonctionnaire zélé, qu'appliquer la loi et j'ai esquissé une analyse coûts-bénéfices ou plutôt quatre, puisqu'il y a plusieurs types de routes qui sont éventuellement touchées par ces mesures.

Le principal avantage de ces mesures, c'est une réduction du nombre des accidents et du nombre de tués et blessés. C'est un avantage qu'il faut chercher à mesurer et à évaluer. Il y a un inconvénient qui est évident et dont on parle bizarrement assez peu puisque c'est, comme on va le voir, l'élément le plus important dans cette

histoire : c'est que si on roule moins vite, on met plus de temps, et que si on met plus de temps, comme le temps c'est de l'argent, c'est un coût pour la société.

En vérité d'ailleurs, la totalité des investissements de transports, dans lesquels on investit des milliards, qu'il s'agisse des TGV ou des autoroutes, sont justifiés par les gains de temps qu'ils permettent. Il y a donc quelque chose d'un peu bizarre à, d'un côté dépenser des milliards pour gagner du temps, et de l'autre côté prendre des mesures qui vont faire perdre du temps, parce qu'il n'y a pas besoin d'être très savant pour comprendre que si on roule moins vite, on va mettre plus de temps. Donc il faut chercher à évaluer le temps et à le valoriser.

Ensuite, il y a deux éléments dont on n'est pas certain du sens qu'ils vont prendre. Le premier concerne la consommation de carburant -va-t-on consommer plus ou moins de carburant ?- et le second ce sont les pollutions, à la fois les rejets de CO2 et les rejets de polluants locaux type particules ou oxyde d'azote. Je vais essayer de faire ces calculs, et je ne dis pas que ce que j'ai fait soit à l'abri de la critique ou de l'amélioration, bien entendu, mais j'ai fait cela honnêtement, en explicitant tous les calculs.

LES COÛTS EN TEMPS : 44 MILLIARDS D'EUROS PAS AN !

D'abord il faut commencer par traduire les diminutions de vitesses maximales en diminution

de vitesses moyennes : ça n'est pas parce qu'on baisserait la vitesse sur les autoroutes de 130 à 120 que la vitesse moyenne baisserait de 10 km/h. Alors j'ai cherché les distributions de vitesse – les estimations que j'ai faites valent ce qu'elles valent – et j'arrive à la conclusion que pour les autoroutes, la vitesse moyenne, que l'on connaît bien puisqu'elle est bien mesurée, passerait de 113 km/h à 111 km/h, pour les routes nationales de 101 km/h à 97 km/h, pour les autres routes inter-urbaines de 80 à 76 et pour les agglomérations – c'est le plus important, vous allez voir – de 44 km/h à 29 km/h : c'est ce qu'engendrerait la diminution de la vitesse maximale autorisée de 50 à 30.

Armé de ces diminutions de vitesses moyennes, on peut s'efforcer de calculer la diminution du nombre d'accidents. Alors c'est très compliqué, il y a beaucoup de choses qui se disent là-dessus, on s'appuie sur les études d'un Suédois qui ont déjà 50 ans d'âge et qui a mesuré sur des routes de campagne de Suède des années 1960 la probabilité d'accidents en fonction de la vitesse. Il dit qu'il y a une élasticité de trois : vous diminuez de 10 % la vitesse et vous diminuez de 30 % le nombre d'accidents... Mais ce qu'il faut voir, c'est que cette élasticité de Nilsson, si on veut l'appliquer – ce qui n'est pas évident parce qu'elle est un peu absurde – cela voudrait dire que dans beaucoup de cas, si vous diminuez la vitesse de 30 ou 40 %, vous avez zéro accident, vous avez même un nombre négatif d'accidents, vous ressuscitez des morts !...

J'ai fait le calcul pour les quatre types de route, à savoir les autoroutes, les nationales, les autres routes inter-urbaines et les routes urbaines. Du reste, le trafic mesuré en véhicules/km le plus important concerne les routes urbaines, les agglomérations : j'ai les chiffres, c'est plus de la moitié du trafic en France. Donc la mesure qui réduirait de 50 à 30 à l'heure touche plus de la moitié des véhicules/km.

Le gain -il y a toujours un gain en accidents, parce qu'il y a une petite réduction d'accidents- est très faible. D'après mes calculs, dans le cas des villes, on est du côté de 300 millions d'euros par an. Je peux dire que pour ce qui est de la valeur du mort et de la valeur du blessé, je m'appuie sur des chiffres qui sont des chiffres officiels, que le ministère des Transports a publiés à la suite de longues études, et

qui sont ce qu'on peut faire de moins mal en la matière, même si on est en train d'en sortir de nouveaux.

Les coûts en temps sont très faciles à calculer : vous avez le nombre de véhicules/km, vous avez la vitesse moyenne avant et après, vous calculez le temps qui était passé et le temps qui sera passé à circuler après : la différence, c'est la perte de temps. On a une valeur du temps qui est elle-même donnée par le ministère de l'Équipement : on est du côté, en simplifiant beaucoup, de 10€/h. On multiplie et on arrive à ce chiffre extravagant, dans le cas des villes, de 44 milliards d'euros par an ! 44 milliards !

Les chiffres pour les autres routes sont beaucoup plus petits : 200 millions sur les autoroutes, 300 millions sur les routes nationales, 800 millions pour les autres routes urbaines. Le plus important, et de très loin, c'est ce qui se passe dans les villes, et la mesure la plus désastreuse, c'est cette réduction évoquée de 50 à 30 km/h.

Il y a un autre point qui est important à souligner. Il concerne les consommations de carburant et les rejets polluants, qui obéissent un peu à la même logique.

EN CE QUI CONCERNE LA POLLUTION, LE BILAN EST NÉGATIF DANS TOUS LES CAS !

Tout le monde sait que lorsque l'on est dans des vitesses élevées, une augmentation de la vitesse engendre une augmentation de la consommation au kilomètre parcouru, et bien entendu, des rejets polluants, qui sont un peu fonction de la consommation de carburant.

Mais ce que le public a beaucoup de mal à comprendre, c'est que dans les vitesses faibles, en dessous de 60 km/h, lorsqu'on diminue la vitesse, on augmente la consommation de carburant. Les automobilistes le savent bien : tout le monde sait qu'on consomme plus d'essence à rouler dans Paris qu'à rouler sur une route de province.

La courbe qui représente la consommation en fonction de la vitesse est une courbe en « U » : lorsque vous n'avancez pas du tout, vous consommez un peu d'essence, quand vous êtes



bloqué dans un embouteillage, ramené au kilomètre, ça vous fait une consommation infinie : vous divisez quelque chose -certes peu élevé- par zéro, et cela vous donne l'infini. Ensuite la vitesse augmente, votre consommation diminue jusque vers 60 km/h. Là il y a un plateau, et puis au-delà, du côté de 80/90 km/h, cette courbe augmente.

Je suis sidéré par le fait que la majorité des journalistes – pas ceux qui sont ici, qui savent de quoi ils parlent – et la majorité des hommes politiques – pas ceux qui sont ici (rires) – ne veulent pas comprendre que l'on a une courbe en « U ».

Mais ce que ça veut dire, c'est que les diminutions de vitesses maximales dont on parle, en particulier la totalité de celles qui concernent les villes, c'est-à-dire plus de la moitié du transport routier, ces limitations engendreront une augmentation de la consommation de carburant. Et qui dit augmentation de carburant dit atteinte au porte-monnaie des automobilistes, mais dit aussi atteinte aux recettes de l'État, puisque la moitié de ce que les automobilistes paient pour leur carburant abonde le Trésor public qui, comme vous le savez, en a grand besoin par les temps qui courent.

Je chiffre toutes ces choses là. Pour les carburants, ça n'est pas difficile, pour le CO2 ça n'est pas trop difficile non plus. On sait combien de tonnes de CO2 vont être économisées sur les autoroutes ou au contraire être rejetées en plus du fait de la mesure

considérée, et j'ai valorisée cela à 30€ la tonne, ce qui est très généreux mais ce qui n'est pas absurde. J'arrive à faire un bilan pour les quatre types de routes. Ce bilan, il est négatif dans tous les cas. Pour les autoroutes, ça ne change pas beaucoup : on consommerait un peu moins de carburant et le temps perdu correspond à peu près au gain qui serait réalisé sur la consommation d'essence et sur les pollutions. Mais pour les trois autres types de voies, le bilan est très clairement négatif et il l'est particulièrement pour les déplacements automobiles dans les zones urbaines.

On est du côté de 50 milliards au total, dont 45 milliards proviennent de ce qui se passe dans les zones urbaines. Mais le bilan est négatif pour tous les autres types de route, sauf les autoroutes où on est à peu près à égalité.

En d'autres termes, cette mesure ne passe pas le test d'une analyse coûts-bénéfices et les données sont telles que même si quelqu'un d'autre refait les calculs avec des hypothèses légèrement différentes sur les accidents ou sur la valeur de CO2, les résultats ne seront pas changés : ces résultats sont très robustes.

C'est-à-dire que si la loi était appliquée, et si avant de lancer de telles annonces, les pouvoirs publics se livraient à des analyses coûts-bénéfices, que la loi les oblige à faire, ces mesures ne seraient pas prises.



Christian Magdedaine, ancien journaliste spécialisé dans l'information routière à France Inter et France Info, anime les débats. Une voix qui fait autorité...



LE 80 KM/H SUR ROUTE AURAIT UN IMPACT PROCHE DE ZÉRO SUR LA SÉCURITÉ DES MOTARDS

Éric THIOLLIER

**Délégué général de la Fédération
des Motards en Colère**

Évidemment, l'affirmation que la baisse des vitesses entraîne une baisse des accidents s'appuie sur un truisme, puisqu'on se doute bien qu'à une vitesse égale à zéro, la chance d'être impliquée dans un accident est quasi-nulle.

La question est donc de savoir jusqu'où il faut descendre et moi j'ai posé la question à des experts en sécurité routière qui m'ont dit : « c'est très simple, il faut descendre à 55 km/h pour des usagers d'automobiles pour être à peu près sûr de ne pas avoir de tués »... mais pour les deux-roues motorisés c'est 12 km/h ! Alors là ça pose évidemment un petit problème,... même de stabilité !

On voit assez rapidement que l'impact d'une baisse des vitesses de 90 à 80 km/h sur les routes nationales bi-directionnelles aura un impact sur la sécurité routière des deux-roues motorisés proche de zéro. Pourquoi ?

Pas parce qu'on est des suicidaires, que nous avons hâte de nous jeter sous un camion ou sous une glissière de sécurité, mais tout simplement parce que nous sommes effectivement des usagers vulnérables, qui ont à peu près 15 fois plus de chances d'être tués dans un accident de la route du fait tout simplement de l'absence de carrosserie.

Et de ce point de vue là, la moto, et le deux-roues motorisé au sens large, n'a pas bénéficié des progrès en matière de sécurité passive dont les autres véhicules ont pu bénéficier. Est-ce à dire que

c'est une fatalité et que nous sommes malheureusement voués à disparaître ? Heureusement non.

**DEPUIS VINGT ANS, LE NOMBRE DE
TUÉS À MOTO EST RESTÉ STABLE
ALORS QUE LA POPULATION DE
DEUX-ROUES MOTORISÉS A DOUBLÉ**

Je crois d'ailleurs que la Fédération française des motards en colère, depuis trente ans, par ses réalisations -création d'une mutuelle d'assurance, de centres de formations, etc. a montré qu'il était possible de faire progresser significativement la sécurité des deux-roues motorisés.

J'en veux d'ailleurs pour preuve que le nombre de tués à moto depuis dix ans, et même 20 ans, est resté stable, alors que la population de deux-roues motorisés a doublé.

On nous reproche d'ailleurs suffisamment que ça n'a pas assez baissé en deux-roues motorisés et c'est toujours un peu irritant d'être pointé du doigt, puisqu'évidemment, si on relativise par rapport à l'augmentation du parc circulant que l'on peut tous constater sur la route, on constate qu'en fait la sécurité, y compris des deux-roues motorisés et malgré leur vulnérabilité, s'est améliorée significativement, comme d'ailleurs celle de l'ensemble des usagers de la route.



LA MORTALITÉ ROUTIÈRE EST LA SEULE COURBE QU'ON ARRIVE À FAIRE BAISSER DE MANIÈRE À PEU PRÈS SYSTÉMATIQUE ET QUELLES QUE SOIENT LES MESURES QUI SONT PRISES...

De ce point de vue là, il faut d'ailleurs quand même rappeler que depuis les années 70, bon an mal an, la baisse des tués est à peu près de 3 % par an, peu importe les mesures prises. De ce point de vue là, la sécurité routière est quand même un bon client pour les politiques publiques puisque c'est la seule courbe qu'on arrive à faire baisser de manière à peu près systématique et quelles que soient les mesures qui sont prises : on aimerait que ça soit aussi facile pour le déficit commercial, celui du budget ou pour la courbe du chômage ! Donc c'est un bon client la sécurité routière !

Mais trêve de plaisanteries : sur cet exemple du deux-roues motorisé, on voit que cette catégorie d'usagers a été ignorée dans les recommandations du comité des experts qui a formulé cette préconisation de baisse des vitesses.

À 80 KM/H, ON SE RETROUVERAIT COINCÉ DERRIÈRE LES CAMIONS AVEC, ON S'EN DOUTE, UNE BAISSÉ DES DISTANCES DE SÉCURITÉ

Ca n'est pas la seule catégorie à avoir été ignorée, car lorsque cette recommandation a été présentée au Conseil national de la sécurité routière, où la FFMC siège, nous avons posé une question un peu naïve en demandant : « baisse des vitesses, d'accord. Mais les camions ? » Et là le président de la commission « Alcool-stupéfiants-vitesse » nous a regardé comme une poule qui aurait trouvé un couteau nous a dit « quoi les camions ? Mais non, on n'y touche pas aux camions ! »

Sauf que les camions sont limités à 80 km/h, ce qui veut dire que les automobiles se retrouveraient à la même vitesse, et que ce différentiel de la vitesse qui avait été voulu pour permettre aux automobiles de doubler les camions sur la route, il disparaîtrait. Donc on se retrouverait coincé derrière les camions

avec, on s'en doute, une baisse des distances de sécurité et toute une circulation gênée, et probablement une baisse de la sécurité routière avec cette baisse des distances de sécurité.

Parlons aussi des infrastructures routières. Elles représentent un facteur de risque très important, particulièrement pour les deux-roues motorisés, à la fois sur la survenance de l'accident -je veux parler d'une plaque de graviers dans un virage qui peut entraîner une chute, d'un nid de poule qui aura la même conséquence, ou des marquages au sol qui peuvent être glissants – quoi que de ce point de vue là des améliorations aient été apportées puisqu'ils sont maintenant relativement bien normalisés pour ne pas être glissants – donc, non seulement sur la survenance de l'accident mais aussi sur ses conséquences, puisqu'à deux-roues motorisé on est vulnérable, et donc une chute qui entraîne une glissade fait que l'on peut se retrouver en collision avec un obstacle latéral.

La gestion des obstacles latéraux c'est un problème fondamental notamment pour les deux-roues motorisés, et en particulier les glissières de sécurité. À ce sujet, on peut aussi regretter que dans le rapport du comité des experts, les deux-roues motorisés aient été oubliés, puisqu'il y a une partie consacrée à l'élimination des obstacles latéraux. Malheureusement on constate que pour eux, éliminer des obstacles latéraux c'est rajouter des glissières de sécurité et on sait qu'en deux-roues motorisé, les glissières de sécurité sont extrêmement dangereuses : ce sont des hachoirs à motards, à moins qu'elles ne soient doublées, et ce n'est pas évoqué dans le rapport du comité des experts et pourtant, on sait que son président est lui-même pratiquant du deux-roues motorisé.

Bref, il y a eu un certain nombre de loupés dans ces recommandations et on peut effectivement estimer avoir été assez maltraités en tant qu'usagers de deux-roues motorisés. On nous reproche assez de représenter 25 % des tués sur la route, et j'aimerais qu'on consacre à la sécurité des deux-roues motorisés 25 % des budgets de la sécurité routière...





LA VITESSE ? PAS UN PROBLÈME QUAND L'INFRASTRUCTURE EST ADAPTÉE... ET ENTRETENUE

Pierre CALVIN
Président de l'Association
technique de la route

Pour résumer rapidement le rôle de l'infrastructure, je dirai que sur autoroute, c'est le même conducteur, c'est le même véhicule, on roule beaucoup plus vite puisque l'on va à 130 km/h, et c'est là où l'on a le moins d'accidents. Trouvez la différence : entre les deux, qu'il y a-t-il ? Tout simplement, une infrastructure.

C'est-à-dire que lorsque l'infrastructure est bien équipée, bien préparée, bien perçue par l'utilisateur, obligatoirement et quelle que soit la vitesse, on a une réduction de l'insécurité routière. Donc l'infrastructure a un rôle capital, et ce pour trois raisons.

La première, c'est sa géométrie. Il est clair qu'aujourd'hui on est limité à 90 km/h qu'on soit sur une deux fois deux voies comme la RN20 par exemple à la sortie de Paris, avec des dispositifs de retenue, un marquage voire même un éclairage -il y en a encore, très peu, mais il y en a encore- ou qu'on soit sur une route qui fait cinq mètres de large et sur laquelle on ne peut pas se croiser. Dans un cas comme dans l'autre, on est limité à 90 km/h, donc là aussi, il y a quelque chose à faire pour soit peut-être, réduire la vitesse sur les routes qui sont effectivement avec une géométrie réduite, soit élargir ces routes si on a besoin de conserver une vitesse élevée, ne serait-ce que pour des questions économiques, pour lui redonner cette capacité à circuler à 90 km/h.

Le deuxième point, c'est l'équipement, à deux titres. Le premier, c'est l'équipement qui va

permettre de voir, c'est la visibilité ou la lisibilité de la route. C'est-à-dire que quand on conduit et qu'on n'a plus de marquage, la nuit, on commence à avoir des soucis. Quand on évoque en permanence les problèmes de somnolence, notamment au niveau des poids-lourds, il faut savoir qu'il y a des marquages qui sont faits spécifiquement pour ça, avec des petites barrettes avec une alerte sonore, qui permettent de réveiller l'utilisateur qui va quitter sa trajectoire.

Une bonne perception, un bon marquage, une signalisation verticale. Prenez la voie rive droite et vous verrez de beaux panneaux, je crois de stationnement interdit... je ne le sais pas aujourd'hui car les panneaux sont blancs. Ils n'ont plus de film rétro réfléchissant et ils ne sont plus tout en état de fonctionner. Et ça, sur le réseau, on l'a en permanence !

DONC PROBLÈME DE MARQUAGE, PROBLÈME DE SIGNALISATION VERTICALE ET, TROISIÈME POINT : LES GLISSIÈRES, LES OBSTACLES LATÉRAUX

Pour moi, c'est l'équipement qui pardonne, c'est-à-dire qu'on ne doit pas condamner à mort un usager qui, soit a un problème mécanique, un problème de santé comme un évanouissement momentané, ou qui tout simplement fait une erreur. Doit-on le condamner à mort en le laissant aller taper un



obstacle latéral sur lequel on a, je vous le rappelle, 30 % des tués, dont 25 % sur les glissières pour les motards ? Les obstacles latéraux, ce sont des arbres. Il faut savoir qu'il y a des gens qui les dessinent sur les plans ! Quand on fait un plan d'une route, on dessine les arbres, on dessine les piles de pont, on ne les protège pas, et 30 % des tués sur la route sont dessus ! Donc là il y a vraiment un problème de fond au niveau des infrastructures !

Je voudrais d'abord rassurer Eric Thiollier. Bien sûr qu'il faut mettre la bonne glissière, car il y a des glissières avec des supports tous les quatre mètres ou tous les deux mètres, et là je vous lance le défi de passer entre les deux : c'est impossible, vous êtes découpé en rondelles ! Et puis il y a des dispositifs qui ont été conçus pour ça, d'ailleurs fortement poussés par l'action des motards, pour avoir justement une protection de ces supports, ce qui fait que ça ne devient plus agressif pour l'utilisateur, notamment l'utilisateur en deux-roues.

Le troisième point, c'est l'adhérence. On l'a évoqué tout à l'heure : le véhicule aujourd'hui a énormément évolué et cela a permis de réduire les distances de freinage, d'améliorer la tenue de route et d'éviter la sortie de route dans les virages.

Malheureusement, les revêtements aujourd'hui sont de plus en plus en mauvais état et on a une augmentation de la distance de freinage liée à la glissance, c'est-à-dire à la perte d'adhérence du véhicule sur la chaussée.

Le véhicule, c'est quatre fois la paume de la main sur la route : la surface de contact entre le pneu et la route représente quatre fois la taille de la paume de la main. Quand vous roulez à 130 km/h, vous reposez sur cette surface !

Il est clair que si vous avez une adhérence entre le pneu et le revêtement, vous allez pouvoir freiner, vous allez pouvoir vous arrêter, mais vous allez pouvoir aussi ne pas sortir de la route et aller justement percuter ces obstacles latéraux. Si vous n'avez pas cette adhérence, il est clair que vous n'allez pas vous arrêter.

On a fait des essais entre autres sur le circuit de Jean-Pierre Beltoise à Trappes, où on a pu réduire de 50 % les distances de freinage, ce qui veut dire d'un autre côté qu'il y a des endroits où on met deux fois plus de distance pour s'arrêter. Donc on

gagne, au travers du véhicule, 5 ou 10 mètres, et on en perd 20 de l'autre parce qu'on a un revêtement qui n'est pas en bon état...

Quand il y a un nid de poule, c'est que la route, à un moment donné, a lâché. Mais si elle a lâché, c'est comme un tissu, non pas qui a un accroc, mais qui est usé : tout autour, c'est usé aussi ! Et quand c'est usé, vous ne vous arrêtez pas...

VITESSE, GRANDE CAUSE D'ACCIDENTOLOGIE ? QUAND UN REVÊTEMENT FAIT QUE VOUS FREINEZ DEUX FOIS PLUS LONGTEMPS POUR VOUS ARRÊTER, ON CONSIDÈRE QUE VOUS AVEZ ROULÉ DEUX FOIS PLUS VITE

Et quand on dit aussi que la vitesse est une grande cause d'accidentologie, on mesure la vitesse dans un accident avec la distance de freinage. Mais quand vous avez un revêtement qui fait que vous freinez deux fois plus longtemps pour vous arrêter qu'un autre revêtement qui devrait être mis en place, on considère que vous avez roulé deux fois plus vite, mais ça n'est pas vrai : le véhicule roulait peut-être à la même vitesse, mais le revêtement a fait que vous n'avez pas pu vous arrêter deux fois plus rapidement, et là ça devient dangereux !

Donc cette détérioration à la fois en termes d'équipement -le marquage, les dispositifs de retenue, les panneaux- l'adhérence -vraiment encore une fois un enjeu capital quand on voit la surface sur laquelle repose la voiture- tout cela a un coût.

D'UN CÔTÉ ON A 20 MILLIARDS DE RECETTES EXCÉDENTAIRES ISSUES DE LA ROUTE, ET DE L'AUTRE CÔTÉ, 200 MILLIONS D'EUROS POUR ENTREtenir LE RÉSEAU NATIONAL

Oui, cela a un coût, mais il faut savoir -et je vous recommande la lecture de *Faits & Chiffres*, un magazine édité par l'URF - que la route rapporte en recettes 37 milliards d'euros par an, principalement avec la taxe sur les TIPCE (taxe sur les carburants)



mais aussi bien sûr toutes les autres taxes liées à la voiture. Les dépenses d'entretien de toutes les collectivités locales, c'est-à-dire aussi bien de l'État pour ses routes nationales que des villes pour le milieu urbain et des départements pour les routes départementales, la somme des dépenses nécessaires à la construction – il s'en fait encore un peu – et à l'entretien est de 17 milliards d'euros. C'est-à-dire qu'on a 20 milliards d'excédents entre les recettes liées à la mobilité par la route (automobiles et poids-lourds) et les dépenses qui y sont associées. Vingt milliards d'euros ! Donc, vous voyez ce que ça représente quand même, il y a de quoi faire des choses !

À côté de ça, le budget d'entretien du réseau routier national, donc l'ensemble des crédits affectés à l'entretien du réseau national est de 200 millions d'euros par an, et le budget de la communication de la SNCF est de 200 millions d'euros par an ! C'est-à-dire qu'on affecte chaque année, pour entretenir la totalité du réseau routier national (autoroutes non-concédées comme l'A35 en Alsace ou routes nationales classiques), l'équivalent du budget de communication de la SNCF – qui est de plus en situation de monopole et qui n'a donc pas besoin de vendre beaucoup, mais c'est leur problème – Ce qui est sûr, c'est que d'un côté on a 20 milliards de recettes excédentaires et de l'autre côté, 200 millions d'euros pour entretenir le réseau national !

Vous allez me dire : « *Mais que font les conseils généraux ?* » Mais moi je n'ai pas connu un seul conseiller général ou un président de conseil général qui n'ait pas envie d'améliorer la sécurité sur son réseau, c'est clair, ils en sont tous convaincus ! Mais aujourd'hui on ne leur donne pas les moyens, ils n'ont plus les moyens de l'entretenir. L'AFITF, qu'évoquait M. Longuet, ne prendra cette année aucun engagement d'amélioration du réseau routier, aucun engagement ! Parce qu'il n'y a pas l'écotaxe... On ne va pas rentrer dans ce débat, mais s'il y avait déjà une partie des 20 milliards d'euros excédentaires affectée à la route, je peux vous dire qu'on mettrait le réseau en sécurité avec une rapidité exemplaire ! Les entreprises sont prêtes à cela, les produits existent... Il faut effectivement se donner un peu de moyens. Avec tous ces milliards,

on pourrait par exemple installer, comme en Grande-Bretagne, des oeils-de-chat comme on en voit tout le long des routes de campagne, partout, de l'autoroute jusqu'à la plus petite route, ainsi que sur les lignes médianes, et qu'on appelle ici des goujons routiers auto-réfléchissants. Cela donne quand même une lisibilité incroyable à la route !

L'Angleterre fait d'ailleurs partie des pays qui sont dans le peloton de tête en matière de sécurité routière. Cette procédure a été mise en place de temps en temps, sur des giratoires, mais on ne l'a pas en section courante. Alors que quand je parlais tout à l'heure de lisibilité, d'avoir un marquage visible par temps de pluie, ce serait déjà quelque chose d'indispensable !

Dans le même ordre d'idée, ils utilisent aussi un produit qui s'appelle le Colgrip. Il s'agit d'un revêtement – très abrasif par contre, donc là il faut porter les gants en moto – que nous avons testé sur le circuit de Trappes, et qu'on a mis en place sur l'autoroute A10 à la hauteur de Palaiseau, ainsi que dans le bas de la RN118, mais là je crois qu'il a malheureusement été recouvert depuis. On a divisé par 40 le nombre d'accidents ! Et la limitation de vitesse n'a pas été changée... On a divisé par 40 : l'efficacité du produit est impressionnante.

Donc il y a effectivement des solutions, qui nécessitent la mise en place de ces procédés adaptés à l'ensemble des usagers de la route, que ce soit les deux-roues, les poids-lourds et les voitures ; d'avoir les moyens pour adapter la capacité de circulation au travers de la géométrie de la chaussée ; et le troisième point c'est l'adhérence et ça c'est indéniable. Et les moyens, je regrette, c'est une question d'affectation.

LES MOYENS SONT LÀ : LA ROUTE LES DÉGAGE !

Est-ce qu'un jour on va arrêter de tuer la poule aux oeufs d'or que représente la route dans le monde des infrastructures, pour financer d'autres moyens ? Que l'excédent serve à cela, il n'y a aucun problème. Mais qu'au moins les usagers de la route, qui financent tout cela, puissent avoir un confort de route et de sécurité correct sur la route !





VITESSE ET MORTALITÉ : MATHÉMATIQUES ? NON, C'EST UNE POSITION DOCTRINAIRE

Bernard BEAUZAMY
Président directeur général
de la Société de Calcul Mathématique

Je suis mathématicien, c'est une discipline très ancienne, de l'ordre de 6 000 ans, et c'est malgré moi en quelque sorte que j'ai été requis, à la demande initialement d'Auto Plus puis de la Ligue de Défense des Conducteurs, pour donner un avis critique sur un certain nombre d'études. Et je dois dire que j'ai été passablement stupéfait, parce que ces études n'ont strictement aucune valeur scientifique.

Si on s'intéresse à la question de la diminution du nombre de morts, pour prendre un exemple qui nous intéresse aujourd'hui, il y a à l'évidence trois paramètres à prendre en considération. Ils ont été mentionnés aujourd'hui, mais ils ne le sont pas dans les études que j'ai pu lire.

Le premier, c'est le comportement des conducteurs, le deuxième c'est les capacités techniques des véhicules et le troisième c'est les infrastructures, tout le monde en a parlé ici, mais ça n'est pas écrit dans les articles.

CES ÉTUDES N'ONT STRICTEMENT AUCUNE VALEUR SCIENTIFIQUE

Alors ce qu'ils prennent en compte c'est simplement « *comportement des conducteurs versus nombre de morts par an* », sans d'ailleurs se soucier le moins du monde du parc automobile ou du nombre de kilomètres parcourus, et ils en déduisent ce qu'on appelle un modèle mathématique. Pour eux, c'est simplement une formule qui lie quelque chose à autre chose. C'est

une formule qui a été faite de manière complètement empirique, jamais validée, et qui n'a aucun fondement scientifique.

Il y en a plein comme ça ! Je ne savais pas que ça pouvait encore exister au XXI^e siècle mais apparemment ça existe, c'est publié, et ça sert de base à la décision politique.

On ne peut que le regretter, et je regrette évidemment que ma discipline soit mise ainsi à contribution pour justifier des choses dans lesquelles nous n'avons aucune part.

Mais cela n'est pas la seule absurdité, on en voit beaucoup : par exemple, nous avons eu à travailler en partenariat avec l'Ecole d'Ingénieurs de la ville de Paris sur le lien entre émission de CO₂ ou polluants et la vitesse.

Vous lisez quelquefois sur le périphérique des petites banderoles « pollution : ralentir » à partir de tel seuil de pollution. Ce sont des associations comme Airparif qui font cela, et c'est une absurdité ! Car il est évident que la courbe en question, qui relie les émissions de polluants avec la vitesse, est une courbe en « U ».

Si vous êtes complètement coincé dans des embouteillages, vous émettez beaucoup de CO₂, beaucoup de polluants, et vous n'avancez pas. Par conséquent, l'idée selon laquelle il faudrait réduire la vitesse pour réduire les émissions, cette idée est absurde. Un enfant de cinq ans le verrait ! Alors comment se fait-il que les politiques ne le sachent pas ?

Je vais prendre d'autres exemples qui sont très récents. Vous avez eu récemment une interdiction de circulation pour certaines plaques, plaques paires, plaques impaires, et cela n'a duré qu'un jour. Sur quoi était-elle basée, quel était l'argument scientifique derrière ? Mystère et boule de gomme, si je puis m'exprimer ainsi.

Ensuite, vous avez la réduction de la vitesse sur le boulevard périphérique de 80 à 70 km/h, on en a parlé : cette réduction est absurde parce que le boulevard périphérique est très sûr à 80, il le serait aussi à 90, et au moment où il est embouteillé de toute manière personne ne peut rouler à plus de 30 ou 40 à l'heure. Sur quoi est-ce que cela a pu être appuyé, quelles ont été les motivations pseudo-scientifiques qu'il y a eu derrière ? On n'en sait rien, c'est assez extraordinaire.

Je voudrais rajouter d'autres arguments. Car ici vous vous limitez aux questions liées à la vitesse, mais l'automobile est attaquée aussi par la possibilité, émise dans la presse, d'émissions de polluants. Vous lisez quelque part, dans des journaux, que l'automobile serait responsable de trois mois d'espérance de vie en moins pour chaque personne -on ne sait pas d'où ça sort, ça n'a strictement aucun sens- ou bien « tant de décès liés à la pollution », alors vous voyez des gens avec des masques, ça fait très bien, surtout si c'est en Chine, etc, etc... Donc là encore il n'y a pas de justification scientifique derrière.

Un autre élément aussi a été la suppression de l'éclairage public. On n'en parle pas beaucoup de cela, mais la mode est aux économies d'énergie et par conséquent, tout ce qui peut contribuer à la réduction de la consommation d'énergie est le bienvenu, même quand ça nous ramène au Moyen-Âge : il va bientôt falloir se promener avec un fanal derrière ou devant son automobile !

Ce qui est également absurde, ce sont les formules comme celle de Nilsson dont vous avez parlé qui dit « 10 km/h de vitesse en moins, c'est 10 % de morts en moins », formule ridicule.

Si vous voulez une formule, moi je vous en propose une : « 10 km/h en moins, c'est 100 000 chômeurs de plus », cette formule là, elle a le mérite la simplicité ! (rires)

Attendez, vous n'avez encore rien vu ! Si on s'intéresse aux investissements publics, alors mon voisin qui est économiste et donc très distingué, se préoccupe de rapports coûts-bénéfices. Vous avez de l'ordre de 3 300 morts par an en France liés à l'automobile. Les accidents domestiques : 12 000 morts par an, chiffre officiel. Personne ne parle des accidents domestiques. Ensuite, l'alcoolisme, indépendamment de la voiture : 50 000 ! Ca dit tout en ce qui concerne la politique publique !

VOUS ÊTES EN PRÉSENCE DE GENS QUI SONT DOCTRINAIRES ET QUI ONT DÉCIDÉ QUE L'AUTOMOBILE ÉTAIT UN DANGER POUR LA CIVILISATION

A mon avis, la question est mal posée, y compris dans cette table ronde : vous pouvez discuter, mettre plein d'arguments scientifiques sur la table, ils sont sans doute pertinents. Mais de toute façon - excusez mon langage- tout le monde s'en fout, les jeux sont faits !

Vous êtes en présence de gens qui sont doctrinaires et qui ont décidé que l'automobile était un danger pour la civilisation. Alors, les morts sur la route, c'est un argument qui est pris, les consommations de pétrole, c'est un argument qui est pris... mais de toute façon il n'y a pas vraiment besoin d'argument : c'est un danger public, il faut supprimer l'automobile.

C'est devenu une doctrine, donc vous vous battez contre des gens qui sont doctrinaires et vous n'y pouvez rien, ça n'est pas un mathématicien qui pourra vous aider, il faudrait un prêtre !

J'ai un exemple du même genre, parce que l'automobile ou la civilisation industrielle n'est pas la seule. Je me suis dit à un moment que c'était la civilisation industrielle qui gênait, mais j'ai été invité il y a à peu près trois semaines par l'association des irrigants de Dordogne. Ce sont des pauvres gens, ils sont cultivateurs, et pour faire pousser du maïs, ils sont obligés d'irriguer. Et on les prend à partie en leur disant : « À partir de maintenant, vous n'avez plus le droit d'irriguer, il y



a des réglementations, s'il y a de l'écrevisse à pattes blanches, vous ne pouvez plus irriguer ».

Alors ils m'ont invité et j'ai regardé, comme j'ai fait avec vous, les motivations mathématiques derrière les formules : il n'y en avait aucune, évidemment ! Je leur dit : écoutez, on n'y peut rien, ce sont des doctrinaires, vous n'avez qu'à acheter du maïs en boîte et puis c'est tout !

Je vous ferai la même remarque : vous n'avez qu'à naître ou habiter sur le lieu où vous travaillez et puis c'est tout ! Nous, en mathématiques, nous sommes

habitués aux périodes d'obscurantisme. Il y en a eu une entre Aristarque de Samos et Copernic, qui a duré 1 800 ans, et pendant ces 1 800 ans, il y a eu des tables rondes au sénat, tout ce que vous voulez, des thèses, des travaux de recherche, des publications, des cours... Et les gens étaient absolument persuadés que la Terre était immobile et que le soleil tournait autour de la Terre.

Il a fallu 1 800 ans pour en sortir, donc si vous voulez, je vous donne rendez-vous dans 1 700 ans, ça ira peut-être mieux !



La vitesse, ennemie numéro un de la route ? Un débat qui va à l'encontre des idées reçues...



LA MAJORITÉ DES AUTOMOBILISTES SONT DES GENS RAISONNABLES ET RESPONSABLES

Philippe VENERE,
Ancien commissaire
divisionnaire de police et auteur

Pour une fois c'est moi qui me mets à table ! J'ai plusieurs observations à faire avant d'en arriver à quelques mesures qui peuvent être conseillées parce que la liste n'est pas exhaustive, et je pense que vous avez eu suffisamment de spécialistes déjà, qui ont stigmatisé, secteur par secteur, ce qui ne va pas. Moi finalement je vais revenir dessus, et sur l'aspect purement répressif, mais les causes sont toujours les mêmes.

J'ai constaté surtout, pour avoir pratiqué diverses formes de conduite automobile, qu'elle soit rapide, acrobatique ou tout bêtement normale, que la formation de nos conducteurs, en tout cas des apprentis conducteurs, laissait amplement à désirer dans la mesure où aujourd'hui, on leur donne une simple autorisation administrative de conduire. Vous avez un éminent spécialiste de la conduite automobile qui vous dira, sûrement d'une manière plus complète, que ce n'est pas suffisant. Pour moi, le permis de conduire devrait être un véritable certificat de capacités techniques, c'est-à-dire qu'on puisse mettre un conducteur débutant dans les mêmes situations d'urgence que l'on peut être amené à rencontrer en circulation normale.

Or jusqu'à présent, ça n'est pas du tout enseigné, faute de structures et faute de moyens. Là, je pense aussi que si l'on veut parler de sécurité routière et d'engagement des pouvoirs publics dans la baisse de la mortalité routière et de l'accidentologie en général, l'État a besoin de s'engager et les collectivités locales également, parce qu'on ne peut pas tout laisser à la charge du privé.

Ensuite, on vous l'a dit, et évidemment on enfonce des portes ouvertes à force de le dire, mais l'entretien du réseau routier laisse énormément à désirer.

Or, concernant la réponse que nous avons des pouvoirs publics, on vous a démontré, je suis très heureux de l'avoir entendu, que scientifiquement rien n'est démontré, précisément. Et le fait que ça soit un mathématicien qui nous le dise apporte beaucoup plus de crédit à ce que je soutiens, qui est de dire qu'actuellement ceux qui nous parlent de la sécurité routière en nous assénant de chiffres sont des camelots, tout simplement parce qu'ils ne reposent sur aucun fondement scientifique, mais on est en train de vendre un dogme.

Pour moi, juriste, et aussi il fut un temps agent de répression, parce que le ministère public c'est cet espèce de corbeau en noir qui est d'un côté et qui demande l'application de la loi, eh bien je n'ai pas été habitué à cela. J'ai travaillé avec des magistrats qui m'ont appris ce qu'était la justice et ce n'est pas celle qu'on pratique aujourd'hui.

LE RADAR N'APPORTE PAS LA SOLUTION AU DANGER

Donc effectivement l'entretien du réseau routier : on va dire que c'est dangereux de rouler finalement, d'une manière générale, puisqu'on ne distingue plus rien, donc on va mettre des radars parce que ça va faire baisser la vitesse.



Moi je pense, peut-être, mais je parle sous le contrôle des experts, c'est que quand on détermine un secteur dangereux, il ne s'agit pas seulement de dire « attention c'est dangereux », ou comme on nous a dit tout à l'heure « attention trous en formation ». Non, c'est d'aménager la chaussée pour qu'elle ne soit plus dangereuse. Et que là où il y a un risque, même de comportement incivil, des automobilistes, on s'arrange pour qu'ils ne puissent plus commettre l'infraction.

Donc le radar à mon avis, il n'apporte pas la solution au danger. Il va seulement rapporter de l'argent, et je crois avoir largement démontré, à travers disons ce que j'ai pu connaître et savoir, que le radar répondait à une logique purement économique.

Pourquoi ? Et là je parle aussi en tant qu'ancien fonctionnaire de police : le citoyen respectueux du règlement, il respecte le règlement. Il peut sortir un tout petit peu des clous et les automobilistes – la majorité des automobilistes – je tiens à le préciser – sont des gens raisonnables et responsables. Et puis vous avez celui qui se fout éperdument de toutes les lois sociales. Lui, mettez-lui toutes les législations, limitations, il s'en fout ! Allez dire à un braqueur que c'est pas bien d'aller braquer une banque, il vous dira « moi je fais un retrait comme j'ai envie », bon c'est tout ! Et le brave client qui a peur d'être à découvert, pour lui c'est une catastrophe, c'est à lui qu'on applique les pénalités ! Parce que le braqueur, jamais !

AVANT, LE TRIBUNAL DE POLICE ÉTAIT LE TRIBUNAL DES HONNÊTES GENS, ET NON PAS DES DÉLINQUANTS

Si je prends cet exemple un peu caricatural, c'est pour dire que nous avons ce qu'on appelle les délinquants routiers et puis nous avons les contrevenants. Ce que disait le président du tribunal, lorsque j'y ai exercé au milieu des années 90, c'était que tribunal de police était le tribunal des honnêtes gens, et non pas des délinquants. Et on devait traiter les contrevenants en honnêtes gens. Mais je n'ai plus ce sentiment là du tout depuis déjà pas mal d'années.

Il est évident que l'automobiliste c'est un citoyen solvable, donc celui-là on pourra le ponctionner au maximum. Et ça fait partie aussi d'une affirmation que j'ai entendue prononcer par un élu parisien il y a quelques années ! Dans le dogme – vous les situerez assez vite- anti-voitures qu'ils préconisent, en disant « puisque qu'on ne peut pas se passer de voitures, autant faire payer les automobilistes ». Belle responsabilité, ce sont les mêmes qui parlaient d'indice de rentabilité des agents de surveillance de la voie publique pour la verbalisation. Où est la prévention ? Je vous le demande.

Moi je n'ai pas encore répondu, sinon que j'ai répondu à ma façon mais on m'a dit que j'étais un irresponsable. Bon c'est possible, peut-être... Il se trouve que la personne qui m'avait dit ça était un professeur éminent de médecine qui se targue d'accidentologie... Et pour en revenir à ce que nous a dit notre éminent mathématicien, les infections nosocomiales tuent beaucoup plus que la route, et il aurait mieux fait d'exercer dans son domaine de compétences, chacun le sien. Telle a été ma réponse.

Je pense pouvoir parler de cette répression car j'en subis, comme tout automobiliste, les effets. Je dirai que, toujours dans ce cadre de la répression, on a rendu le parcours de la contestation d'une infraction de plus en plus difficile, au point de décourager l'automobiliste, voire de le priver de certains moyens de défense.

Là, je pense qu'un avocat vous en dira beaucoup plus, puisque des recours sont engagés devant le Conseil d'État, précisément pour ces abus de pouvoir, on ne peut pas les appeler autrement. Mais là le Conseil d'État va se donner le temps de la réflexion, parce qu'il faut compter 18 mois pour espérer avoir une réponse. J'ai cru savoir que dans certaines affaires où le gouvernement avait un peu plus d'intérêt, le Conseil d'État se prononce sous 48 heures... mais enfin bon, apparemment il y a des différences que juridiquement je ne comprends pas !



RÉPRESSION ROUTIÈRE : LES DROITS DE LA DÉFENSE SONT DE PLUS EN PLUS BAFOUÉS

Matthieu LESAGE
Vice-président
de l'Automobile Club des Avocats

En matière de sécurité routière, effectivement, on assiste à une véritable braderie des droits de la défense. La question c'est : est-ce que la sécurité routière, et notamment pour laquelle on met l'accent sur la répression de la seule vitesse, est conciliable avec le respect des droits de la défense, des droits de l'homme et des libertés publiques ?

Exerçant au quotidien en matière de droit de l'automobile, on peut répondre qu'a priori non, c'est très difficile de concilier les deux, et pourtant il faut trouver ce juste équilibre, mais on est très, très loin du compte.

Je ne vais pas être exhaustif parce qu'on n'a pas le temps de le faire, mais on a, en matière de sécurité routière, en mettant l'accent sur la vitesse, automatisé tout le processus. Déjà, la constatation de l'infraction : il y a une automatisation par le biais des radars vitesse et radars feux rouges, avec maintenant un déploiement de radars embarqués dans les véhicules, les radars mobiles mobiles. Je ne reviens pas sur le fait que cela dépersonnalise l'infraction, M. Gérard Longuet en a parlé tout à l'heure dans son préambule. On dépersonnalise, on décontextualise l'infraction, et donc on met tout le monde sur un pied d'égalité, ce qui en matière judiciaire n'est pas un bienfait mais est au contraire néfaste, puisque l'on veut homogénéiser la sanction, la répression, la constatation de l'infraction, et tout cela casse l'individualisation des peines et du traitement judiciaire du contrevenant et du délinquant.

ON A FACE À SOI UNE MACHINE REDOUTABLE

Pour se défendre, on va voir qu'on a face à soi une machine redoutable et très bien rodée, parce que le traitement des infractions est à la fois pénal et administratif. D'abord en matière pénale, il y a deux façons d'aborder la chose pour le ministère public qui va déterminer les poursuites. Soit la forfaitisation : c'est l'amende forfaitaire, qui devient majorée à l'issue d'un délai de 45 jours, et lorsque l'amende forfaitaire est majorée, la réalité de l'infraction est établie au sens juridique du terme : vous êtes coupable.

Donc lorsqu'il y a verbalisation, ensuite, par le biais de l'amende forfaitaire, l'administration judiciaire vous envoie un courrier qui est une lettre simple – que vous avez forcément reçue, comme toutes les lettres simples, la Poste ne commet jamais d'erreurs – et il y a une présomption de réception des courriers simples postaux, et si vous ne les avez pas reçus, vous êtes dans l'incapacité de contester, puisque vous devez, je ne sais pas pourquoi, produire l'original de l'avis de contravention puis/ou de l'avis d'amende forfaitaire majorée qui lui succède pour pouvoir contester. C'est un premier problème.

Petite observation : je crois que l'administration fiscale, qui a pourtant beaucoup de pouvoirs, n'a pas ce pouvoir là de pouvoir présumer de la réception d'un courrier qu'elle a envoyé



simplement en lettre simple. Donc se pose avec le défenseur des droits, que nous avons saisi, la question de mettre fin au principe de présomption de réception d'un simple courrier.

BEUCOUP DE GENS RENONCENT À CONTESTER

Ensuite, la contestation, il faut l'adresser à quelqu'un. Et cette autorité, c'est l'officier du ministère public, qui lui est porteur d'une ambiguïté très néfaste, parce qu'il est à la fois commissaire de police, donc le chef des agents verbalisateurs, et puis une autorité juridictionnelle. C'est auprès de lui que vous faites la contestation, c'est un personnage absolument clef du système, et cette ambiguïté fait que le ver est absolument dans le fruit puisqu'il faut encadrer son rôle.

Il a simplement pour rôle d'éliminer les contestations non formellement recevables, parce qu'il y a des questions de délai, des questions de forme, il faut envoyer l'original, en courrier recommandé. Ceci étant, il a souvent -pas à chaque fois, il faut louer le comportement de nombreux officiers du ministère public- mais trop souvent, la tendance suivante : c'est de s'arroger les pouvoirs du juge, et de déclarer votre contestation non-recevable. Non pas formellement, mais dans le fond. C'est-à-dire qu'il n'est pas d'accord avec vous. Il a le droit de ne pas être d'accord, mais dans ce cas là, il doit vous faire convoquer devant le juge.

Mais, trop fréquemment il s'oppose à cela, et son comportement entraîne une entrave à l'accès au juge, ce qui est absolument évidemment interdit par la Cour européenne des droits de l'homme.

Donc vous recevez des courriers, l'officier du ministère public vous répond : « je ne suis pas du tout d'accord avec vous, je vous invite à payer l'amende. Si vous ne le faites pas, attention, ce sera majoré ». Il vous répond même : « il faut régulariser l'amende », comme si vous étiez en situation irrégulière d'avoir contesté, et ce glissement sémantique est absolument dommageable.

Donc beaucoup de gens, pourtant persuadés de leur bien-fondé et de la pertinence de leur argumentation, renoncent à contester et à accéder

au juge, parce que l'officier du ministère public les en empêche de façon quasi-explicite. Cela pose un gros problème.

Une solution préconisée serait, par exemple, que l'officier du ministère public n'existe plus, et que le commissaire de police reste commissaire de police, et que ce soit le procureur de la République qui exerce le rôle de filtre dans le cadre de contestations à l'issue d'amendes forfaitaires.

Ensuite, il y a des procédures judiciaires accélérées : on a créé à la fin des années 90 / début 2000, pour répondre au contentieux de masse, un traitement judiciaire de masse, par le biais des ordonnances pénales, compositions pénales, comparutions sur reconnaissance préalable de culpabilité. Quel effet – n'ayons pas peur des mots – nuisible cela a ?

C'est la prééminence du Parquet dans toutes ces procédures, qui représentent l'immense majorité des cas de traitements d'infractions routières au niveau judiciaire, c'est-à-dire essentiellement les délits, et les contraventions de cinquième classe (grands excès de vitesse et même alcoolémie à taux faible). Prééminence du Parquet qui devient un quasi-juge, parce que c'est lui qui va déterminer les peines, et le juge, lui, n'est que le contrôleur : il valide ou ne valide pas, il homologue ou n'homologue pas les peines fixées par le procureur de la République ; et il homologue à chaque fois le juge, parce que l'intérêt de ces traitements judiciaires accélérés, c'est justement de faire de l'abattage industriel. Et si le juge n'homologue pas, il renvoie le dossier dans son tribunal, et malheureusement on perd du temps. Et du temps on n'en a plus, de l'argent on n'en a plus, des greffiers il n'y en a plus non plus. Il faut faire autrement, et donc le juge homologue quasiment à chaque fois et la non-validation des peines proposées par le Parquet est très très marginale.

Donc c'est le procureur qui va décider des peines. Je rappelle que le procureur de la République ça n'est pas son rôle. Je rappelle également que le procureur de la République n'est pas un magistrat indépendant et que la Cour européenne des droits de l'Homme a condamné la France à de multiples reprises pour cela, et qu'au lieu d'avoir un magistrat du Parquet qui devrait devenir indépendant, il reste soumis à l'autorité de l'exécutif, du garde des

Sceaux, et au lieu de le ramener à sa juste place, on lui donne la prééminence dans le traitement des affaires judiciaires. C'est un véritable scandale au regard des droits de l'Homme et des droits de la défense.

Nous préconisons deux choses : rendre le procureur véritablement indépendant, et deuxièmement, on n'a pas le temps malheureusement, former mieux les agents de police judiciaire, car ces procédures là sont faites dans le cadre du traitement en temps réel. La personne est verbalisée, contrôlée, peut être placée en garde à vue. L'officier de police judiciaire en avise le procureur qui doit prendre une décision très très rapidement trop rapidemen – et le procureur de la République délègue ses pouvoirs, souvent, aux délégués du procureur de la République, qui ne sont pas des juges professionnels, qui ne sont pas formés très bien pour cela – pas toujours – et les officiers de police judiciaire délèguent leur pouvoir aux agents de police judiciaire, dont la formation laisse parfois à désirer. Ça, ce sont les grands problèmes du traitement judiciaire.

LE PRÉFET PEUT SUSPENDRE PENDANT UN AN LE PERMIS DE CONDUIRE, SANS QUASIMENT AUCUNE VOIE DE RECOURS

Il y aussi un traitement administratif des infractions : alors là c'est absolument désastreux. Le traitement administratif prend deux volets parallèles : le premier, c'est la suspension préfectorale. Lorsqu'il y a une infraction constatée, le permis est retenu immédiatement, puis le préfet a le droit, le pouvoir, de prendre une mesure de suspension, qui va de quinze jours à six mois. Il n'y a quasiment aucune voie de recours possible. Vous êtes présumé innocent, votre permis est pris jusqu'à une durée qui peut aller jusqu'à six mois, en cas d'accident de la route avec circonstances aggravantes comme l'alcool, les stupéfiants...

Évidemment quand on le dit comme ça, on a l'impression que la personne qui commet cet acte est un fou furieux, mais on rappelle la présomption d'innocence, on rappelle qu'on ne connaît pas le dossier, et qu'il y a parfois des vérités qui ne sont pas celles que l'on croit être à la base.

Mais pourtant le préfet peut suspendre pendant un an le permis de conduire, sans quasiment aucune voie de recours ! Car la seule voie de recours c'est de contester auprès du tribunal administratif, vous pouvez faire en urgence une procédure de référé, mais il y a trois conditions à remplir dont une est la non-dangerosité du délinquant présumé. Et évidemment, comme on lui reproche soit la vitesse, soit l'alcoolémie, soit les stupéfiants, soit d'être auteur de l'accident, il est forcément dangereux, ou présumé comme tel ! Donc cette condition de non-dangerosité n'est jamais remplie et vous ne pouvez jamais contester en urgence. Donc à chaque fois quasiment, la suspension préfectorale va s'appliquer jusqu'à son terme.

LES RETRAITS DE POINTS ENVOYÉS EN LETTRE SIMPLE NE SONT JAMAIS REÇUS, ET UN BEAU JOUR ON SE RÉVEILLE AVEC UNE LETTRE D'INVALIDATION

Et ensuite, l'autre volet administratif de traitement des infractions, c'est le retrait de points et la mesure d'invalidation du permis de conduire. Les retraits de points sont envoyés en lettre simple, encore une fois il y a de gros problèmes de traitement postal, c'est assez dantesque et faramineux ces problèmes là... Vous n'êtes pas obligés de mettre à jour l'adresse de votre permis de conduire, combien de personnes déménagent sans avoir l'adresse mise à jour ?

Et les retraits de points envoyés en lettre simple ne sont jamais reçus, et un beau jour on se réveille avec une lettre d'invalidation qu'on reçoit ou qu'on ne reçoit pas -normalement c'est par courrier recommandé avec accusé de réception- et là les voies de recours sont de plus en plus complexes.

LE DROIT D'APPEL EST PUREMENT ET SIMPLEMENT SUPPRIMÉ

Un seule exemple et je termine : au mois d'août dernier, a été rédigé et rendu un décret du 15 août 2013, alors que pourtant le gouvernement en place avait -c'était une promesse- recentré son pouvoir sur les fonctions régaliennes comme la police, la justice et l'Éducation nationale.



Pour la justice, on demande plus de moyens, puisqu'il en faut, il en manque. Et au lieu de pallier à ça, on a un autre palliatif, qui consiste à supprimer la voie de l'appel. Donc pour tout ce qui est recours administratif en matière de permis de conduire, en matière de permis à points, le droit d'appel est purement et simplement supprimé.

Et aujourd'hui si vous faites un recours auprès du tribunal administratif et que le jugement ne vous convient pas, vous n'avez plus le droit d'appel. Vous pouvez toujours contester, mais auprès du Conseil d'État, et pour cela il faut saisir un avocat au Conseil d'État... beaucoup plus cher que moi, beaucoup moins proche que moi de ses clients je pense, car il est dans des hautes sphères intellectuelles et juridiques très élevées -moi je suis très terre-à-terre et pragmatique. Je ne pense pas que ça l'amuse beaucoup, parce que c'est pour lui quelque chose qui est presque vulgaire de faire du permis de conduire.

Et s'agissant en principe d'un contentieux de masse, nous, pauvres petits avocats, petites structures, on essaye de se battre et de s'organiser, mais on ne traite pas la masse comme le fait l'administration. Et je ne suis même pas sûr qu'un avocat au Conseil d'État ait envie de traiter, et surtout ait les moyens, de traiter de tels cas. Donc ça n'est absolument pas approprié, et on a auprès de l'Automobile Club des Avocats, saisi la Cour européenne des droits de l'Homme d'un recours, en dénonçant la suppression du principe du double degré de juridiction.

Nous sommes en attente de la décision de la Cour européenne des droits de l'homme, mais c'est un symbole absolument prodigieux de ce que l'automobiliste justiciable voit les portes des voies de recours se fermer les unes après les autres. Les droits de la défense, les libertés publiques, les droits de l'Homme, on le voit, sont de plus en plus mis au pilon et c'est absolument insupportable.



Le sénateur Gérard Longuet, très attentif aux débats...



LA PERTE DU PERMIS DE CONDUIRE, BIEN SOUVENT, C'EST LA PERTE DE L'EMPLOI

Marie-Thérèse GIORGIO
Médecin agréé pour les permis de conduire

Je vous rappelle que toute personne qui est victime d'une suspension ou d'une annulation de son permis de conduire doit passer une visite médicale. Ces visites médicales se déroulent auprès de médecins qui sont agréés par le préfet au sein de chaque préfecture, au sein d'un département. J'ai une activité effectivement annexe, comme pour tous les médecins qui exercent cette activité, c'est une activité annexe. Ce sont soit des médecins traitants, je suis moi-même médecin du travail salariée. Ces deux activités n'ont aucun lien, néanmoins je suis assez bien placée pour mesurer les conséquences de ces suspensions du permis de conduire.

CE QU'ON VOIT SURTOUT CE SONT DES ANNULATIONS PARCE QUE LES GENS N'ONT PAS VU QU'ILS N'AVAIENT PLUS DE POINTS SUR LEUR PERMIS

Effectivement les gens utilisent leur permis soit dans le cadre de leur travail, c'est par exemple le cas d'un cas commercial ou d'un chauffeur poids-lourds, et donc dans le contrat de travail il est bien précisé que l'intéressé doit être titulaire de son permis, et s'il n'a plus son permis, la convention collective prévoit parfois une mesure de reclassement, mais le plus souvent cela conduit à la perte de l'emploi. Et il y a également des personnes qui, sans avoir besoin du permis pour exercer strictement leur travail, ont besoin de leur permis de conduire pour se rendre sur le lieu de travail :

comme vous l'avez dit par ailleurs, beaucoup de personnes n'habitent pas en zone urbaine, desservie par les transports en commun.

Il y a également les artisans : on voit beaucoup d'artisans qui cessent leur activité car ils n'ont pas les moyens de transporter leur matériel autrement qu'avec un véhicule.

PROFIL TYPE DES USAGERS AU PERMIS SUSPENDU : DES COMMERCIAUX QUI FONT 80 000 KM PAR AN

Donc l'excès de vitesse peut conduire soit à une annulation du permis de conduire, si c'est un excès de plus de 30 km/h, mais surtout nous ce qu'on voit ce sont des annulations parce que les gens n'ont pas vu qu'ils n'avaient plus de points sur leur permis, et c'est ce que disait l'avocat qui est à cette table. C'est un cumul de petites infractions, les personnes n'ont pas le réflexe d'aller créer un compte, d'aller consulter le solde de points qui se trouve sur leur permis de conduire.

Le profil des usagers que nous voyons en visite médicale, en se concentrant sur les gens qui ont une suspension ou une annulation en lien avec la vitesse, ce sont pour la plupart -à 75 % approximativement- des personnes qui sont des gens qui passent beaucoup de temps sur la route, qui font 80 000 km par an. Ce sont le plus souvent des hommes effectivement, rarement des femmes, et des commerciaux. J'ai obtenu, puisque je suis médecin agréé auprès de la préfecture de Lyon, les



chiffres pour les suspensions administratives dans le Rhône : pour la vitesse, elles ont progressé de 27 % en 2012 et 2013.

Les conséquences de cette perte du permis de conduire, bien souvent c'est la perte de l'emploi. Si la personne est salariée, l'employeur la licencie puisqu'elle ne peut plus remplir son contrat de travail. Les artisans cessent leur activité.

Certaines personnes trouvent une petite alternative et recrutent par exemple une personne pour les conduire. À la limite c'est possible pour les artisans, mais pour un salarié, il y a eu des cas de jurisprudence où ils ont été licenciés justement parce qu'ils n'avaient pas averti l'employeur qu'ils n'avaient plus de permis et avaient « salarié » quelqu'un pour les conduire.

Et puis il y a beaucoup d'arrêts maladie fictifs, puisque des personnes qui se retrouvent sans permis de conduire et qui ont une obligation d'avoir leur permis pour faire leur travail vont voir le médecin, et obtiennent un arrêt maladie qui permet finalement de ne rien dire à l'employeur, et de retrouver son travail à l'issue de l'arrêt, qui peut quand même durer 4 à 5 mois.

C'est un peu une complicité des médecins traitants, néanmoins quand on voit toutes les conséquences de ce que représente la perte de l'emploi avec toutes les atteintes à la santé, on peut presque considérer que c'est une mesure de protection de la santé des gens.

Ces conséquences sont très graves puisqu'elles conduisent à la désinsertion professionnelle, sachant que nous les médecins, on fait tout pour limiter cette désinsertion professionnelle, et on sait qu'un arrêt de travail de 4 à 6 mois fait que les gens ont énormément de difficultés à retrouver un emploi ensuite.

UN SENIOR N'A AUCUNE CHANCE DE RÉUSSIR LES TESTS PSYCHO-TECHNIQUES

J'en profite pour parler de l'ambiguïté des tests psycho-techniques, puisque jusqu'en 2012, il y avait une obligation, pour les gens qui faisaient des visites médicales, de faire des tests psycho-

techniques si le permis était annulé. En 2012, il y a eu une réforme de l'organisation des visites médicales du permis de conduire, qui a décidé que toute suspension – et l'article du code de la route disait « pour une durée qui doit être fixée par un décret en conseil d'État » – toute suspension doit donner lieu également à la réalisation de tests psycho-techniques. À l'été 2013, étant donné que ce décret qui devait fixer la durée de la suspension n'était pas publié, le ministère de l'Intérieur a envoyé une directive aux préfetures, demandant de ne pas faire ces tests pour les suspensions, tant que le Conseil d'État n'avait pas publié la durée de la suspension.

Je suis rattachée à la préfeture de Lyon, qui a demandé aux médecins agréés de ne pas appliquer cette mesure, par contre, la plupart des préfetures continuent de faire appliquer ces tests. Je vous explique comment je le sais : j'administre un blog sur les visites médicales du permis de conduire et j'ai effectivement des milliers de commentaires qui m'expliquent que dans telle préfeture on oblige à faire des tests, telle préfeture... etc.

Je pense qu'il y a un énorme conflit d'intérêt avec les centres de tests psycho-techniques, il y a une énorme pression de la part de ces centres de tests, qui ont fait des courriers, même, aux médecins agréés, pour expliquer que cette directive du ministère de l'Intérieur ne tenait pas devant les tribunaux, etc

J'insiste beaucoup là dessus, car ces tests psycho-techniques sont facturés 65 à 150€ suivant les centres, l'agrément des tests est extrêmement fantaisiste, ça ne repose sur aucun contenu, et nous en tant que médecins agréés on aimerait mieux que cet argent soit utilisé dans d'autres contextes, notamment pour les conducteurs qui ont été victimes d'infractions sous l'emprise de stupéfiants, où l'on aimerait pouvoir faire des tests d'analyse sur les cheveux, qui sont facturés 60€, plutôt que de faire faire des tests psycho-techniques qui, selon nous, ont peu d'intérêt à fortiori pour la nouvelle génération qui manipule très bien joysticks etc... donc ça n'a aucun pouvoir discriminant.

Nous ne sommes pas tous égaux devant ces tests, puisque de toute façon, la nouvelle génération, à 100 %, réussit ces tests. Par contre, un senior n'a aucune chance de réussir ces tests, alors que sa

capacité à conduire est tout à fait correcte. Encore une fois, pour nous, cela n'a aucun caractère discriminant, ça n'a pas d'intérêt. Les médecins agréés, on est tous d'accord là dessus.

En tout cas un senior, on en voit quand même qui ont un permis annulé – là on n'est plus vraiment dans la vitesse – des adultes qui ont leur permis annulé parce que leur enfant, quand il y avait un retrait de points, a fait déduire ce point sur le compte des parents, etc. Et on voit donc des seniors, des gens de 60 ans, qui n'ont plus de points sur leur permis et qui sont dans l'incapacité de réussir ces tests -on est un petit peu à la marge de la vitesse-.

CETTE RÉPRESSION EXCESSIVE TEND QUAND MÊME À INFANTILISER LES GENS

Donc effectivement on pense qu'on pourrait sensibiliser au risque et à la vitesse sans suspendre le permis de conduire, puisque cette répression excessive tend quand même à infantiliser les gens, à les déresponsabiliser.

Moi je pense aussi que réduire la vitesse permet aux gens, au volant, de faire d'autres choses que de conduire, les gens sont notamment sur les smartphones. On voit des gens qui sont renversés sur des passages cloutés et le conducteur n'a pas du tout freiné, donc visiblement il regardait vraiment autre chose que la route, donc je pense que l'usage des smartphones au volant, on n'en parle pas beaucoup, mais c'est quand même extrêmement délétère. Je pense aussi que l'administration devrait informer vraiment très régulièrement du solde de points. On est dans une société qui est hyper-assistée, et paradoxalement pour le solde de points, personne ne dit rien. Comme le disait l'avocat qui est à cette table, les courriers arrivent en lettre simple, les gens ne sont pas au courant, et un beau jour on leur demande de rendre leur permis.

POURQUOI NE PLUS POUVOIR DISPOSER D'UN PERMIS BLANC ?

Donc pour des gens qui ont besoin de leur permis pour travailler, pour leur vie sociale, c'est la catastrophe. Pourquoi ne plus pouvoir disposer

d'un permis blanc pour aller travailler, c'est-à-dire avoir la suspension du permis qui s'exerce uniquement le week-end et que la semaine on puisse aller travailler ?

La loi de 2003 interdit le permis blanc pour les suspensions en lien avec l'alcool. Néanmoins, ça reste possible pour des suspensions liées à la vitesse, mais en pratique, ça ne se fait plus jamais, personne ne peut obtenir un permis blanc, alors que ça permettrait peut-être d'être une alternative. Ça permet aux gens de prendre conscience qu'ils ont fait un excès, mais ça leur permettrait quand même de conserver leur travail.

Et puis on a beaucoup parlé des autoroutes. Moi, en tant que médecin du travail, je vois beaucoup d'entreprises de transport qui demandent à leurs chauffeurs de ne plus prendre les autoroutes parce que ça coûte beaucoup trop cher, et les commerciaux de même : les employeurs demandent aux commerciaux de ne plus prendre les autoroutes parce que pour un commercial qui roule à peu près 80 000 km par an ça coûte environ 300€ HT par mois et compte tenu du contexte économique actuel, il n'y a pas de petites économies, donc les commerciaux doivent prendre davantage les routes nationales, doivent traverser plus de villages, et sont nettement plus exposés aux excès de vitesse.

Donc on ne nie pas, c'est évident, que la vitesse est un facteur aggravant, mais on pense effectivement qu'il faudrait repenser cette politique de sécurité routière : davantage responsabiliser, pourquoi ne pas offrir une alternative et pourquoi suspendre le permis quand les gens ont commis une infraction liée à la vitesse, pourquoi ne pas chercher à sensibiliser, pourquoi ne pas demander aux gens d'aller deux jours dans un centre de grands traumatisés de la route ?

Puisque personnellement en tant que médecin, pour avoir fréquenté ces centres, quand on passe une journée dans ce centre, quand on s'en va, on n'appuie pas du tout sur le champignon, quand on voit des blessés, des motards et je pense que ça marquerait peut-être plus les esprits finalement que de suspendre le permis.

Je voudrais en profiter pour dire que le système des visites médicales du permis de conduire mériterait



d'être complètement refondu, on a un système qui est extrêmement archaïque. Les Canadiens, les Belges, les Suisses, ont des systèmes avec des consultations multi-disciplinaires, notamment pour les seniors avec des mises en situation, de la conduite sur route et puis des tests -qui sont plus performants, j'insiste- sur l'analyse des cheveux. Par exemple, pour un conducteur qui a conduit sous l'emprise du cannabis, on voit ces gens peu de temps après et ils nous apportent un test urinaire. Or, on sait très bien que le test urinaire reflète la consommation des trois semaines précédentes donc tous les gens le savent, ils cessent toute consommation avant de venir à la visite médicale.

On les revoit un an après et ils redéveloppent la même stratégie : pendant 15 jours/trois semaines ils ne fument pas, alors que si on fait un test sur les cheveux, c'est un test qui est largement utilisé dans les pays européens, on prend une mèche de cheveux, et le dernier centimètre reflète ce que j'ai fumé il y a six mois, le précédent cinq mois, etc, et le centimètre qui touche le cuir chevelu, ce que je viens de fumer le mois qui vient de s'écouler. Donc on aurait vraiment du recul sur quelle a été l'attitude des gens vis-à-vis des stupéfiants, mais non, on continue à demander des tests psychotechniques qui, pour nous, ont un intérêt extrêmement limité.



Questions dans la salle... Des débats animés !



LA BONNE VITESSE, C'EST CELLE QUI VOUS PERMET DE VOUS ARRÊTER À TEMPS

Jean-Pierre BELTOISE

Ancien pilote de Formule 1, fondateur
de l'école de conduite "conduire juste"

Si vous dites champion de la sécurité, ça me fait plaisir, mais c'est grâce à la course automobile ! Ceci dit, avant, je voudrais vous remercier de m'avoir invité dans cette réunion, parce qu'à la suite de tout ce que j'ai entendu, je dirai que j'ai envie de faire un rêve.

Je fais un rêve : d'abord c'est que Gérard Longuet un jour accepte, ça ne l'intéressera certainement pas, dans un futur gouvernement, d'être ministre des Transports, parce que là on aurait vraiment quelqu'un qui connaît bien le sujet, qui ne parle pas la langue de bois, et j'ai vraiment apprécié son discours et j'ai compris qu'il aimait l'automobile.

Et puis surtout, tout ce que tout le monde a dit ici, c'était vraiment formidable ! Quand tout à l'heure Bernard Beauzamy, qui devait répondre à une question, devait répondre sur ce qu'il fallait faire, il a dit « finalement c'est faire un livre blanc », et je me dis honnêtement, très honnêtement, si toutes les personnes qui ont exposé leur sentiment ici avec beaucoup de compétence pouvaient être décisionnaires dans une nouvelle façon de voir la route, dans un nouveau gouvernement, enfin, je ne parle pas de politique, là, dans le futur, ça serait formidable. C'est un rêve que je fais très sincèrement.

Vous savez, la vie, comme beaucoup de gens, ne m'a pas toujours épargné : j'ai perdu un frère dans un accident de la route, ensuite ma première femme, dans un accident de la route, beaucoup d'amis dans des accidents de course automobile et

sur la route, et je dirai que mon approche de la sécurité a été un peu différente de celle de certaines associations qui poussent à l'extrême, un peu comme les écologistes qui sont totalement déconnectés des réalités économiques notamment.

Je me suis dit, au lieu de dire : « oui, c'est la faute de l'autre, etc, etc », peut-être qu'il y avait un partage de responsabilités, et qu'est-ce qu'on peut faire ? Plutôt que de dire « oulala, on va réduire la vitesse, on va dire que tous les automobilistes sont des chauffards », enfin pas tous, mais moi je déteste le terme chauffard. Comme l'a dit quelqu'un tout à l'heure, il y a un très faible pourcentage de délinquants, et beaucoup de contrevenants, donc il faut savoir quelle est la hauteur négative du contrevenant.

J'ai monté « Conduire juste » parce que mon frère a eu cet accident : il est tombé sur deux personnes qui doublaient dans un virage. C'était près de la Baule, à 500 mètres de mes parents, la Baule-les Pins, notre maison de vacances, et là je me suis dit « oui mais mon frère allait trop vite, et il roulait sans visibilité, et finalement c'est un peu de sa faute ».

D'accord, il est tombé sur deux voitures dans un virage, mais je n'ai pas été à l'extrême en disant : « c'est de la faute de l'autre qui doublait dans un virage ». Non, lui, mon frère, allait trop vite. Comme moi j'ai roulé beaucoup trop vite à une époque, comme tous les jeunes pratiquement ont tendance à rouler trop vite – les jeunes garçons, car



on sait que c'est à 90 % les garçons et moins les filles qui ont plus un comportement de protection, alors que c'est vrai que les jeunes garçons sont un peu machos, il faut dire la vérité – alors je me suis dit : « qu'est-ce que je peux faire ? » Eh bien je vais monter l'école du bien conduire.

« Conduire juste » c'est l'école du bien conduire, et j'ai commencé par regarder tout ce qui se faisait. Et tout ce qui se faisait en fait, c'était un peu dans l'erreur. Il y avait bien sûr l'auto-école, au départ. Mais en fait, apprendre par coeur les règlements, comme moi j'ai réussi à avoir un petit diplôme, le BEPC, parce que j'avais appris les dates de l'Histoire de France par coeur, sans savoir ce que ça voulait dire... Voyez, bon !

APPRENDRE À DÉJOUER SUR LA ROUTE LES INDICES DE DANGER

Et puis pour la maîtrise du véhicule, que ce soit après 20, 40 ou 80 heures de conduite à côté d'un moniteur, on ne sait rien ! Comme quand on est pilote d'avion : au bout de 50 heures, on commence à comprendre, au bout de 500 heures, on croit tout savoir, et puis au bout de 1 000 heures on sait qu'on ne sait pas grand chose.

En automobile, c'est pareil : il y a l'expérience qui joue beaucoup. Dans l'école que j'ai montée, un jour, un moniteur a dit, et je l'apprecie, il s'appelle Jean-Christophe, il a dit « une journée de stage Conduite juste, c'est dix ans d'expérience », sachant que l'expérience joue beaucoup sur la baisse de la mortalité, puisqu'en fait, la majeure partie des accidents sont dus à des garçons bien sûr, et à des garçons jusqu'à 25 ans, enfin 25 ans, c'est ce qu'on dit, ça peut être 22, 26, 28... Mais enfin, dans les premières années de conduite, l'expérience est très importante parce qu'elle nous assagit et nous donne beaucoup de compréhension des problèmes et elle nous apprend à déjouer automatiquement sur la route les indices de danger, à voir ce qui pourrait se passer, et surtout à être très tolérant par rapport aux fautes des autres, à être méfiant par rapport à ce qui peut se passer...

En fait, j'ai monté « Conduire juste » pour autre chose aussi : c'est que, après mes 30 mois marqués de service militaire – j'étais très content à l'époque, en 1960 – mon père, pour me récompenser, me

prête sa voiture pour sortir le soir avec des copains. Et donc boulevard Saint-Germain, pas loin d'ici, « get in file », je doublais en file, et puis il y a un gars qui n'avait pas pensé qu'il fallait prendre la rue à droite et qui me coupe la route.

Mais je n'étais pas préparé à ce qu'il y ait une faute de l'autre. Donc qu'est-ce que j'ai fait : je l'évite à moitié, je suis monté sur le trottoir, et il n'y avait pas de dégât. Sauf que le train avant avait reculé dans le moteur, et mon père m'a dit après, Parce que j'ai été élevé avec le principe « un sous c'est un sou » et « pas de crédit » – mon père m'a dit : « tu as combien avec toi ? ». J'avais été brigadier chef, j'étais vachement content – pour l'argent que j'avais ramené, pas pour être brigadier chef – et il m'a dit : « bon écoute ça suffira peut-être pour réparer la voiture ». Et bien sûr j'ai dit : « c'est de ma faute, j'ai déconné, je paye ». Je disais cela parce c'est ce qui m'a amené à « Conduire juste ».

ANTICIPATION, OBSERVATION, RÉACTION

Quand on fait un stage « Conduire juste », justement, on appréhende la route de telle façon, qu'on va se méfier des erreurs des autres, et c'est surtout la base du stage, qui est de conduire, d'apprendre à conduire avec d'abord beaucoup d'anticipation, donc beaucoup d'observation et je dirai même de curiosité de ce qui peut se passer ; ensuite avec un temps de réaction le plus rapide possible, qui joue sur la rapidité que l'on peut avoir sur les pédales.

Là dessus, d'ailleurs, je dirai que quand on conduit dans le cadre des limitations de vitesse actuelles, où déjà c'est très difficile, comme cela a été noté, de regarder le compteur en permanence, si votre compteur est muni d'une aiguille, vous pouvez à peu près respecter la vitesse, enfin je veux dire à 4 ou 5 km en dessous, sans vous laisser endormir par le truc, mais si c'est un compteur moderne c'est impossible, absolument impossible, en tout cas pour moi ! Mais j'avoue que je fais peut-être partie des gens dont vous avez parlé tout à l'heure, avec les tests.

Tout ça pour dire que, vraiment, effectivement, tout a été dit là dessus, sur la limitation de vitesse. Et je me dis quand même, que c'est grave. Quand on



parle de 50 en ville par exemple, quand vous êtes sur les Champs Élysées, que vous allez de Champs Élysées-Clémenceau à la Concorde, par exemple, bon, la route est large, je vais à 50... Si vous roulez à 50, d'abord, vous paralysez le trafic. On peut rouler, quand c'est dégagé, vraiment un peu plus vite sans aucun risque. Par contre toutes les petites rues bordées de voitures, où des portières peuvent s'ouvrir, où une dame promène son chien et malheureusement la laisse élastique va faire que le chien va déborder son nez des voitures, un truc comme ça – après avoir fait ses besoins dans le caniveau (rires) – on ne peut pas parler de 50 en ville ! Il faut parler d'une vitesse adaptée à l'environnement.

Et c'est un des grands principes que j'ai appliqués dans mon école, dans un livre que j'avais écrit – dont je n'aimais pas le titre, parce que « Mieux conduire en trois jours » c'est pas possible, c'était ça le titre du livre – par contre, ce qui était intéressant, c'est que j'avais fait un chapitre dedans qui s'appelait « la bonne vitesse, c'est la vitesse qui permet de vous arrêter » – comme les anciens codes de la route « Maître de sa vitesse », n°10, ça n'existe plus ça, vous posez la question à un jeune qui passe son permis de conduire, on ne lui a pas posé cette question – mais, de conduire, justement, en fonction de la visibilité et de l'espace disponible, pour adapter une vitesse qui vous permette de vous arrêter quoi qu'il arrive.

Donc grosso modo, l'école – bon, je veux pas trop parler de l'école, mais il y a beaucoup de gens, peut-être, ici, qui ont fait le stage – donc je suis content qu'économiquement parlant, c'est une école qui tient à peu près debout, c'est difficile car je n'ai aucune subvention et je n'en cherche pas, parce que je suis pour la loi du marché honnête, et par contre si j'ai des clients, des gros clients comme EDF, Total, c'est pas pour me faire plaisir parce que je suis plus cher que les autres, c'est parce qu'il y a du résultat : le résultat dans cette école, avec ces principes là, c'est au moins 50 % de réduction d'accidents par rapport à la moyenne de ceux qui ne viennent pas. Dernier point : on a beaucoup parlé des nids de poule. En fait, les voitures modernes sont tellement exceptionnelles en suspension que les nids de poule ce n'est pas très grave, à la limite, on ne dérive pas d'un poil. En revanche, et c'est là que je vais dire quelque chose, c'est que la réglementation permet de mettre sur la route ou sur

les abords des routes plutôt, un nombre de pièges incalculable ! Et cela ça fait partie de « Conduire juste », d'apprendre aux gens à se méfier. Notamment quand on élargit les petites routes, le fossé on ne l'élargit pas ! Donc vous avez des tas de fossés à moins de 30 cm et qu'on ne voie pas dès que les herbes poussent ! L'hiver on peut éventuellement les voir et se dire « il y a danger, je ralentis », mais dès que les herbes poussent, vous ne les voyez pas.

Donc en fait on essaye de réduire, on fait beaucoup pour les routes – Pierre Calvin l'expliquait tout à l'heure – on fait un maximum de choses, malgré le budget qui n'est peut-être pas totalement retransmis comme il l'a bien dit, mais par contre, on crée beaucoup de pièges et notamment tous ces blocs de béton à ras des trottoirs qui font qu'on a un cyclomotoriste – et là je m'adresse à notre ami des Motards en colère – qui va être malencontreusement serré par une voiture qui a mal évalué tout ça, et qui va se casser la gueule et se briser la colonne ou la nuque sur ces pièges en béton, en dehors bien sûr de tous ces piquets de rail, etc !

Je vous recommande à ce sujet la déviation sur autoroute – c'est l'autoroute, on marche à 90 à l'heure à cet endroit là – déviation vers Rungis quand vous venez de l'autoroute de l'Est, où il y a à ras de la ligne blanche, et quand je dis à ras, c'est deux centimètres, un bloc de béton !

Alors que toutes les déviations actuelles sur autoroute, etc, il y a des zébras qui préviennent, il y a des bites en caoutchouc, vous savez, les trucs hauts comme ça (geste) qui préviennent, eh bien là, vous avez encore des tas d'endroits en France, notamment des séparateurs de route – et vous voyez très bien d'ailleurs que les séparateurs de route, à l'origine, il y a un séparateur qui est plus ou moins haut, des fois il est haut de 20 cm, et il y a un petit panneau pour dire « passez à droite », un petit panneau avec une flèche à droite.

Vous remarquerez maintenant quand vous roulez que sur les trois quarts de ces séparateurs il n'y a plus de panneaux ! Ça veut dire qu'il y a un gars qui a eu un accident, et qu'après, il y a d'autant plus d'accidents que comme il n'y a plus de panneau, ils ne sont pas remis Enfin on pourrait parler longtemps mais je parlais pour les nids de poule, tout ce qu'on créé comme zones accidentogènes !





La deuxième table ronde : comment repenser la politique de sécurité routière.



Le député Franck Marlin a conclu les débats.



LES PARLEMENTAIRES DOIVENT SE SAISIR DE CE DÉBAT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Franck MARLIN
Député de l'Essonne

J'ai été particulièrement heureux de partager cette matinée avec vous et de vous saluer, madame la secrétaire générale, de nouveau, et les différents intervenants.

Je pense que ça a été à la fois de très bon niveau et ça m'a permis de revoir mon ami Jean-Pierre Beltoise. Au risque d'être politiquement complètement incorrect, moi je mène un combat qui va dans votre sens, je le pense et je l'espère, et je suis de ceux qui, depuis de très nombreuses années, ont une notion de la conduite, parce que j'aime conduire.

Alors c'est vrai que ça fait peut-être peur à certains, mais j'ai plaisir à être derrière un volant ou prendre le guidon de ma moto. A ce titre là, je me sens complètement investi de lutter contre des arbitraires et une politique du tout-répressif. Je le dis depuis de très nombreuses années, et ceci nous invite à réfléchir, ensemble, et c'est très important.

**J'EN AI ASSEZ D'ENTENDRE DES
SPÉCIALISTES DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE QUI N'ONT QU'UN MOT
À LA BOUCHE : LA VITESSE, LA
VITESSE, LA VITESSE**

J'ai appris beaucoup de choses ce matin, grâce à vous docteur aussi (à MT Giorgio) et aux différents intervenants sur de nouvelles pistes. Je suis convaincu, en tant que parlementaire, en tant que député et maire, mais surtout en tant que député, qu'il faut que le Parlement – mon collègue l'a dit

ce matin, Gérard Longuet – reprenne la main sur la réglementation, sur l'exécutif. J'en ai assez, peut-être comme vous, d'entendre des spécialistes de la sécurité routière qui sont souvent les mêmes, qui sont très souvent influencés par des associations et qui n'ont qu'un mot à la bouche : la vitesse, la vitesse, la vitesse.

C'est la bêtise, et je suis poli, des conducteurs qui tue. C'est la mauvaise appréciation, comme disait Jean-Pierre Beltoise, des circonstances de la route qui tue. C'est le mauvais entretien des infrastructures routières qui tue.

Il y a 1,7 milliard d'euros de produit issu des radars, ceci est publié, en 2013. Où va cet argent ? Très peu à l'entretien des routes, très peu aux collectivités. Cela va servir pour lutter contre les déficits, mais très peu pour faire en sorte d'aménager et d'améliorer notre réseau autoroutier. Quid de la formation ? Avant d'avoir le permis, et après le permis. On voit aujourd'hui le délire des limitations de vitesse quand on passe de 50 à 70, 80, 90, 110, 130 et ainsi de suite ! Ce sont des pièges à conducteurs.

Et puis, on le disait tout à l'heure, il y a la problématique de responsabiliser l'usager de la route. De mieux comprendre pourquoi une moto va un peu plus vite, et n'a pas à être dans le flot des véhicules. C'est ce qu'on apprend. Mais c'est ce qu'on n'apprend plus du côté des ministères. Et ça n'est pas une question de couleur de parti politique, c'est à l'encontre de celles et ceux qui ont de jolis chauffeurs, et qui vous donnent des leçons. Alors



voilà !

Et ça aussi, ce ras-le-bol, il existe. Je l'entends grâce à vous, je l'entends grâce à vos représentants, et je salue leur travail.

MIEUX VAUT MALHEUREUSEMENT VENDRE DE LA DROGUE AU SORTIR D'UN LYCÉE QUE DE CONDUIRE SA VOITURE !

Et je souhaite être, comme beaucoup de parlementaires – mais ils sont un peu politiquement trop corrects, mes collègues – alors au risque de décevoir certains, j'aime aussi faire en sorte que l'on ait envie de reprendre la route avec cette consistance qui permet de dire : « oui, on est responsables, nous ne sommes pas des criminels de la route ! »

Et puis en tant que maire, je vois souvent bien sûr la police nationale ou la gendarmerie. Mais pardon de le dire, et vous le savez, aujourd'hui quand vous avez un excès de vitesse, souvent de petits excès de vitesse conduisent à l'annulation de votre permis.

Mieux vaut malheureusement vendre de la drogue au sortir d'un lycée que de conduire sa voiture ! Parce que vous êtes un criminel en puissance quand vous avez les clefs de votre véhicule. Et cela c'est dramatique pour la démocratie, et dramatique parce que c'est inacceptable !

Prenons les exemples en Europe ; on parlait de l'Angleterre, on parlait de l'Allemagne, avec une volonté d'être des responsables, et puis, pour aller un peu plus vite, pardonnez-moi, pour se poser la question : quels sont les dommages collatéraux de

la vitesse et de la culpabilisation des usagers de la route ? Aujourd'hui, quand on parle des constructeurs automobiles français, est-ce que ce n'est pas un frein donné par les gouvernements, quels qu'ils soient, un coup d'arrêt à la production des voitures, européennes ou françaises de surcroît, que de dire à chaque fois : « si vous roulez vite, trop vite, vous êtes un assassin » ? Ce n'est pas un hasard si les gros cubes ou les grosses cylindrées sont achetées outre-Atlantique !

QUE L'ON REPRENNE, QUE L'ON SE RÉAPPROPRIE LA POLITIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE !

Aujourd'hui, on est un peuple, pardonnez-moi d'être très choquant, mais de veaux, où l'on se met sur l'autoroute, et l'on se met au limiteur. Où est la volonté de pouvoir rouler prudemment, et avec cette consistance qui dit : « quand on est derrière son volant, on peut et doit être responsable » ?

Alors voilà, les pistes, bien entendu, elles sont données, grâce à vous, mesdames et messieurs les intervenants, et puis aussi, que l'on reprenne, que l'on se réapproprie la politique de la sécurité routière, et qu'elle ne soit pas exclusivement donnée à la réglementation et à l'exécutif au travers des arrêtés et des décrets.

Voilà, il en existe encore quelques-uns, de ceux qui aiment, comme vous, conduire, et il faut qu'ils soient un peu plus nombreux, mais vous savez, l'opinion publique, elle peut être dangereuse, mais aujourd'hui, elle doit pousser les politiques à s'affirmer et à se réaffirmer.



LIGUE DE DEFENSE DES CONDUCTEURS

Pour être efficace et avoir des effets positifs durables, la politique de sécurité routière doit se faire en bonne intelligence avec les conducteurs.

Depuis une décennie, la politique de sécurité routière s'est transformée en véritable « chasse au conducteur ». Une répression systématique s'est progressivement installée, doublée d'une recherche systématique de recettes fiscales, par la multiplication -entre autres- des amendes adressées par millions aux conducteurs. Au moindre écart de conduite, ces derniers sont transformés en « délinquants routiers » responsables de « violence routière ».

Face à ces dérives, la Ligue de Défense des Conducteurs a pour but de réunir le plus grand nombre de conducteurs responsables et de faire entendre leur voix pour en finir avec une politique de sécurité routière uniquement fondée sur la répression, déconnectée des réalités de la route. Notre association prône la mise en place d'une politique plus juste et plus efficace, qui invite le conducteur à participer à son développement.

Elle agit en décryptant les politiques publiques en matière de sécurité routière et en informant les conducteurs. Elle produit des études, des articles et mène des enquêtes, jouant le rôle d'un véritable contre-pouvoir. Enfin, elle organise des campagnes de mobilisation auprès des élus et des décideurs politiques pour faire évoluer les politiques et les moyens mis en œuvre pour moins de répression, et toujours plus de sécurité sur la route.

Créée en mars 2009, la Ligue de Défense des Conducteurs compte désormais plus de 50 000 membres donateurs et plus de 47 000 personnes la suivent régulièrement sur sa page Facebook. Elle est aujourd'hui l'association de conducteurs qui dispose de la plus forte capacité de mobilisation puisque ses différentes actions ont rassemblé jusqu'à 1,5 million de signatures.

Association loi de 1901, la Ligue de Défense des Conducteurs est indépendante de tout organisme public, de toute formation politique, syndicale ou professionnelle. Pour garantir cette indépendance, elle s'interdit de recevoir des subventions publiques et n'agit que grâce aux dons de ses membres.





Pour rester en contact :

Site internet : www.liguedesconducteurs.org

Page facebook : www.facebook.com/LigueDeDefenseDesConducteurs

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Téléphone : 01.40.01.06.51

Adresse : 23, avenue Jean Moulin 75014 Paris

