

Conseil national de sécurité routière

Réunion du 6 mars 2002

Questions diverses proposées par la Ligue Contre la Violence Routière

Considérant que l'article 1 du décret du 28 Août 2001 stipule que le Conseil national de sécurité routière est associé à la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière, nous proposons à la réflexion du CNSR quelques dispositions d'amélioration de la sécurité routière, directement applicables par ses membres, dans le cadre de leurs attributions.

Suppression de la marge de tolérance dans les contrôle de vitesse.

Il y a environ dix ans, un arrêt de la cour de cassation, se basant sur l'imprécision des appareils de mesure de vitesse de l'époque et sur l'arrêt d'homologation de 1991, avait incité les forces de l'ordre à adopter une marge "technique" de 5% lors des contrôles de vitesse. Actuellement, les appareils sont fiables et aucune marge technique n'a plus lieu d'être appliquée.

En plus de cette marge technique, de 5%, une marge supplémentaire encore plus importante, qu'on est bien obligé d'appeler marge de "tolérance", est adoptée par les forces de l'ordre, résultant probablement du raisonnement que du fait que n'ayant pas les moyens d'arrêter tout le monde, on arrête les plus rapides.

Cet état de chose aboutit à une acceptation tacite de l'idée que l'on peut rouler à 25 ou 30 km/h au dessus des vitesses limites. Certains automobilistes pensent même aujourd'hui que c'est réglementaire autorisé. Nous demandons aux deux ministères en charge des forces de l'ordre de revenir, par paliers, clairement exprimés par circulaire à leurs services, à une application normale de la loi, afin qu'elle soit appliquée sans marge.

Meilleure visibilité et meilleure ergonomie des compteurs de vitesse .

Visibilité . Il est constaté que sur les voitures où le compteur de vitesse est visible des passagers, ceux ci influencent le conducteur pour ne pas rouler trop vite. Il serait donc intéressant, pour améliorer la sécurité routière, que les compteurs de vitesse ne soient plus placés dans la niche cachée qui se trouve devant le conducteur, mais qu'il soit visible aussi des passagers.

Ergonomie . Si l'aiguille du compteur indiquait de façon homogène pour tous les véhicules, la vitesse selon la position de l'aiguille, le conducteur verrait mieux et d'un seul coup d'oeil la vitesse qu'il pratique : exemple 100 verticalement en haut, 50 horizontalement à gauche. Depuis plusieurs siècles les aiguilles des horloges et des montres sont ainsi positionnées de façon homogène selon les heures, et nous trouverions archaïque de revenir à des solutions différentes.

Les constructeurs de voitures et les pouvoirs publics représentés dans ce Conseil national de sécurité routière pourraient ils influencer leurs collègues européens pour que ces deux améliorations voient le jour ? Nous sommes persuadés que cela réduira significativement les excès de vitesse.

Amnistie . La plupart des candidats à l'élection présidentielle se sont prononcés sans ambiguïté contre l'inclusion dans la loi d'amnistie, de toutes les infractions au code de la route. Quelques uns, en retrait, ont précisé qu'ils accepteraient seulement les contraventions au stationnement payant, mais leur position était clairement exprimée. Seuls quelques candidats dont M. Chirac et M. Jospin entretiennent un flou, en utilisant des phrases du genre : "il faut exclure de l'amnistie les fautes mettant en danger la vie d'autrui" . Ce flou a pour but que la phrase puisse être interprétée de différentes façons, afin de ne déplaire à personne.

Nous sollicitons une prise de position du CNSR par l'envoi d'une lettre à ces deux principaux candidats, leur demandant une plus grande clarté, et leur demandant de spécifier que s'ils sont élus ils demanderont ou non qu'aucune infraction au code de la route ne soit incluse dans la loi d'amnistie.

Jacques ROBIN

Représentant la Ligue Contre la Violence Routière