

CNSR – 23 avril 2003

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil,

En ma qualité de délégué interministériel à la sécurité routière, il me revient de vous présenter succinctement les axes de travail définis par le Gouvernement lors des deux derniers CISR des 18 décembre 2002 et 1^{er} mars 2003 et sur lesquels mes services travaillent actuellement.

Le champ de la sécurité routière recouvrant les actions dirigées aussi bien vers le conducteur que vers le véhicule et les infrastructures, j'aborderai successivement ces trois thèmes.

I) S'agissant tout d'abord du **conducteur**, j'évoquerai les trois priorités sur lesquelles porte l'action : le respect de la règle, la formation du conducteur, le contrôle de l'aptitude médicale à la conduite.

A) Le respect de la règle.

C'est l'un des objectifs poursuivis par le projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière qui sera examiné par le Sénat à la fin de ce mois et qui devrait être définitivement adopté avant l'été et les grands départs en vacance. Ce texte comporte un volet pénal important : plusieurs circonstances aggravantes et peines complémentaires sont prévues afin d'adapter la sanction à la gravité du comportement de l'utilisateur. La possibilité pour le juge d'aménager une suspension de permis de conduire (le permis blanc) est supprimée pour les infractions les plus graves, telles l'homicide involontaire, la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou le délit de grand excès de vitesse en récidive.

L'un des enjeux très fort de ce texte est de prévoir les conditions juridiques du développement de la chaîne automatisée « contrôle-sanction », que votre Conseil a appelé de ses vœux. Il est constant que la sanction n'est crédible et acceptable que si elle est systématique, juste et appliquée dans un délai proche de l'infraction. Par le recours à des moyens technologiques nouveaux (il s'agit de radars couplés à des systèmes de prise de vue numériques, matériels expérimentés sur différents sites aujourd'hui), il s'agit

d'automatiser au maximum le circuit allant de la constatation de l'infraction au paiement de l'amende par le contrevenant. Cette automatisation permettra d'assurer des contrôles permanents à partir soit de postes fixes et intégrés dans les infrastructures soit de postes mobiles installés en priorité sur les sites les plus accidentogènes. L'objectif est bien sûr de renforcer la probabilité du contrôle et l'effectivité de la réponse pénale, afin d'amener le conducteur à respecter mieux qu'il ne le fait aujourd'hui la règle prescrite. Rappelons qu'en matière de vitesse (présente, il faut le rappeler, dans un accident mortel sur deux) le dépassement est un comportement de masse qui concerne 60% des automobilistes et près de 75 % des motocyclistes.

Une mission, animée par M.SICHERMAN, ingénieur général des ponts, et M.le Préfet BARTOLD a été spécialement chargée de la mise en place de ce dispositif ; elle progresse très vite dans ses travaux afin de relever cet important défi pour les pouvoirs publics.

Sur un autre plan, une loi du 3 février 2003, prise sur la proposition de M. le député Richard Dell'Agnola, est venue spécialement incriminer et sanctionner la conduite après usage de produits stupéfiants.

J'ajouterai qu'au plan réglementaire, un décret du 31 mars 2003 a aggravé les sanctions réprimant certains comportements, tel l'usage du téléphone portable tenu en main, le non port du casque ou le défaut de port de la ceinture de sécurité (près de 1000 vies pourraient être sauvées chaque année si chacun bouclait sa ceinture, à l'avant comme à l'arrière).

S'agissant de la lutte contre l'alcool au volant, un plan de développement d'éthylotests électroniques sera développé à compter du mois de juillet prochain, dès que des matériels fiables auront reçu la certification adéquate.

La vitesse et l'alcool seront les deux principaux thèmes des campagnes de communication retenus pour l'année 2003 autour du respect du principe suivant : « il n'y a jamais de bonnes raisons de transgresser les règles ».

B) Les impératifs de prévention et de formation sont bien sûr également très présents dans l'action du Gouvernement.

Là encore, l'enjeu consiste davantage à faire vivre les dispositifs existant qu'à en créer de nouveaux. Un effort de communication a été entrepris dernièrement pour montrer toute l'importance s'attachant au continuum

éducatif, qui désigne l'accès progressif à la conduite, au moyen notamment des attestations scolaires de sécurité routière délivrées au collègue.

Sur la formation, le CISR du 31 mars a acté le déploiement définitif de la nouvelle épreuve théorique générale du permis de conduire et la poursuite du développement de la nouvelle épreuve pratique du permis B, qui, de 22 minutes, passe à 35 minutes, conformément aux règles fixées par la directive européenne du 14 septembre 2000. Cette réforme est mise en œuvre au niveau local par les inspecteurs du permis de conduire et les délégués à la formation du conducteur, dont la gestion a été déconcentrée à compter du 31 mars 2003.

L'instauration, prévu dans le projet de loi en cours de discussion, d'un permis probatoire pour les conducteurs novices, qui verront leur permis doté durant les trois premières années de 6 points au lieu de 12, participe de la même idée. Le permis est un outil précieux et il faut dès le départ prendre de bonnes habitudes pour le conserver.

Par ailleurs, de nombreux partenariats sont actuellement engagés par mes services avec le monde de l'entreprise, dans le cadre des plans de prévention du risque routier. Une importante charte vient par exemple d'être négociée et signée par l'une des premières entreprises française de travaux publics, la société EUROVIA. Par cette charte, l'entreprise prend différents engagements en faveur de la sécurité routière (par exemple, elle récompense celles de ses agences ayant enregistré le nombre le plus faible d'accidents, elle s'engage à ne pas contacter ses employés dotés d'un téléphone portable sur la route) et l'administration lui apporte en contrepartie un soutien logistique au plan notamment des outils de formation. Il faut rappeler que 62 % des accidents mortels du travail sont des accidents de la circulation (principalement sur le trajet domicile/travail).

C) L'un des sujets les plus importants que nous ayons aujourd'hui à traiter concerne **le contrôle de l'aptitude médicale à la conduite**.

Le CISR du 18 décembre 2002 a posé le principe de ce contrôle au début de la conduite, pour les conducteurs novices et également pour les conducteurs les plus âgés, au delà de 75 ans. Il s'agit d'un sujet difficile, porteur d'interrogations voire d'inquiétude pour les personnes concernées. Compte tenu du nombre de conducteurs concernés, c'est également un lourd défi pour l'Etat en terme d'organisation administrative, le dispositif retenu devant être pleinement effectif. Deux groupes de travail (l'un au ministère de la Santé chargé d'étudier les critères de vérification de l'aptitude médicale, l'autre au ministère de l'équipement et des transports chargés de réfléchir à l'organisation administrative induite par ce contrôle) ont été créés pour mener à bien ce projet, qui devrait aboutir à des prises de décision avant la fin de l'année. Deux

préoccupations sont présentes au cœur de ces travaux : il faut éviter à tout prix de stigmatiser telle ou telle catégorie de la population. Par ailleurs, il faut, pour les conducteurs seniors, envisager toutes les possibilités permettant une fin de conduite adaptée et progressive (limitation des possibilités de conduite dans le temps et dans l'espace notamment).

Les actions engagées sur le comportement du conducteur (dont on mesure, à l'aune des récents résultats, l'impact très fort) ne seraient pas acceptables ni acceptées si l'on n'agissait pas par ailleurs sur le véhicule et sur les infrastructures.

II) Le véhicule.

Il nous faut aujourd'hui encourager les constructeurs à équiper les véhicules de limiteur/régulateur de vitesses, dispositifs destinés à responsabiliser le conducteur sur le respect de la vitesse autorisée. Ces dispositifs existent mais doivent être généralisés.

Le CISR du 18 décembre 2002 a posé le principe que tout nouveau véhicule neuf acquis par l'Etat devrait être équipé, à compter du 1^{er} janvier 2004 de limiteur de vitesse et de dispositif d'enregistrement des données de l'accident autrement appelé « boîte noire ». Ce dispositif, qui permet de connaître à posteriori, en cas d'accident notamment, certaines données telle la vitesse pratiquée, est également de nature à renforcer le sens de la responsabilité chez le conducteur, ainsi qu'en atteste les expériences réussies conduites par certaines entreprises privées ayant équipé leur flotte de véhicules.

Enfin, en ce qui concerne le véhicule, je serais incomplet si j'omettais d'évoquer l'immatriculation des cyclomoteurs. Le ministre de l'intérieur a décidé de mettre en place, à compter du 1^{er} janvier 2004, cette mesure tant attendue par de nombreux acteurs de la sécurité routière dont les élus et dont le principe avait été arrêté dans la loi en 2001.

III) L'amélioration de la sécurité passe aussi par **la sécurité de nos routes.**

Le Gouvernement est, à juste titre, souvent interpellé quant à l'action de l'Etat sur les infrastructures, action justifiant la mobilisation de lourds crédits d'investissement.

Brièvement, je rappellerai trois axes prioritaires de ma direction en ce domaine :

- La mise en œuvre d'une véritable politique de sécurité routière au sein des DDE, en améliorant la prise en charge de cet objectif dans toutes les activités des services déconcentrés. C'est une perspective riche et importante pour les DDE au regard notamment du mouvement de décentralisation engagée.
- Le contrôle de sécurité des projets routiers. Une inspection comprenant un audit de sécurité doit être engagée avant toute mise en service. Une trentaine d'audit a été effectuée en 2002. Il importe de généraliser cette démarche et d'en engager l'évaluation.
- Enfin, il convient de développer l'information routière en temps réel, dans le but d'anticiper les éventuels incidents ou accidents provoqués par le trafic routier. Les progrès réalisés dans le domaine de l'informatique, de la télématique et des transmissions nous ouvrent à cet égard des perspectives nouvelles et fort intéressantes.

Enfin, le projet de loi en cours de discussion comporte une disposition permettant de faciliter la suppression des obstacles latéraux dangereux pour les usagers de la route.

Vous le constatez, mesdames et messieurs, les chantiers sont nombreux et importants. Jamais les sollicitations, notamment les demandes de partenariat avec les associations, n'ont été aussi importantes, montrant ainsi le mouvement général de mobilisation au soutien de la sécurité routière. Vous pouvez être assurés que la DISR/DSCR est en ordre de marche pour les mener à bien. Sachez aussi que celle-ci est à votre disposition pour vous aider et vous appuyer dans vos travaux et, le moment venu, pour leur donner la suite qui leur reviendra.

Rémy HEITZ, 23 avril 2003