

Conseil national de la sécurité routière

1er juillet 2003

Séance du 11 juillet 2002

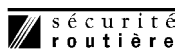
COMPTE RENDU

Étaient présents :

M. René DOSIERE, Député, Président du CNSR
M. Lucien LANIER, Sénateur
M. Gilbert BIESSY, Député
M. Joël ABBEY, Association des départements de France
M. Michel THIERS, Association des maires de France
M. Fabien GARNIER, Conseil national de la jeunesse
M. Guillaume ROSENWALD, Fédération française des sociétés d'assurance
M. Patrick JACQUOT, Groupement des mutuelles d'assurance
Mme Josette DIXNEUF, Commission des accidents du travail
M. Paul SERRE, Comité des constructeurs français d'automobiles
M. Gilbert SANTEL, Association française des sociétés d'autoroutes
M. Daniel BLOT, Collège des représentants des établissements d'enseignement de la conduite du CSECAOP
M. Yves HERVALET, Association française de la presse automobile
M. Jean FLORY, Prévention routière
M. Jacques ROBIN, Ligue contre la violence routière
Mme. Christiane CELLIER, Fondation Anne CELLIER
M. Joseph LISSILLOUR, Association nationale des familles de traumatisés crâniens
M. Christian GERONDEAU, Fédération française des automobiles clubs
M. Jean-Pierre MOREAU, Fédération française de motocyclisme
M. Frédéric BRODZIAK, Fédération française des motards en colère
M. François THOMAS, Fédération des usagers de la bicyclette
M. Jean-Louis FLAHAUT, ANATEEP
M. Jean-Jacques DUMONT, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, DARPMI
M. FALQUE-PIERROTIN, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie,
M. Pascal ETIENNE, Ministère de l'emploi et de la solidarité, DRT
M. QUIGNIOT, Ministère de la justice, DACG
M. POIRRET, Ministère de la justice
M. François LEMATTRE, Ministère de l'Intérieur
M. Alexandre DAURELLE, , Ministère de l'Intérieur
M. Joël MAIREAU, Ministère de l'éducation nationale
M. Jean-Marc DESCOUX, Ministère de la défense
Mme BREHIER, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer
M ; SANSOY, Délégation interministérielle à la lutte contre la drogue et la toxicomanie
Mme Isabelle MASSIN, Déléguée interministérielle à la Sécurité Routière

Assistaient également :

M. Jean CHAPELON, Secrétaire général de l'ONISR
Mme Marie-José ROUSSEL ONISR



Secrétariat : Observatoire national interministériel de sécurité routière
Arche de la Défense Paroi Sud 92055 la Défense Cedex

Téléphone : 01 40 81 80 42 Télécopieur : 01 40 81 80 99

✉ : Onisr.dscr@equipement.gouv.fr

I – Compte rendu de la réunion du 6 mars 2002 et point d'information sur l'amnistie.

M.DOSIERE ouvre la séance en demandant si le compte rendu de la séance du 6 mars 2002 appelle des observations. Aucune remarque n'étant formulée celui-ci est adopté sans changement.

Il fait ensuite le point sur le projet de loi d'amnistie. En matière de sécurité routière, seul le stationnement non dangereux sera amnistié. Le projet a été adopté par l'Assemblée nationale le 10 juillet, l'UDF, le PS et le PC ayant voté contre. Le PS a d'ailleurs décidé à cette occasion qu'il prendrait position contre toute amnistie routière lors des prochaines élections. L'UDF pour sa part avait déjà pris cette position avant les élections. M.DOSIERE considère que l'action des associations et du CNSR ont permis de sensibiliser l'opinion sur ce thème et que les progrès sont sensibles puisque le texte adopté est plus restrictif que ceux de 1988 et 1995.

II – Points d'avancement sur les six thèmes prioritaires et sur les débats locaux.

1. Le traitement rapide des infractions

M. PELISSIER expose les conclusions de son rapport qui porte sur le traitement des contraventions au code de la route (et non sur les délits comme le défaut d'assurance ou sur les blessures involontaires qui relèvent du code pénal). L'objectif essentiel est de simplifier les procédures. Trois points ont retenu l'attention : l'identification du conducteur, la complexité des procédures et les recours dilatoires. Sur le premier point il est proposé de créer une présomption de domiciliation ce qui signifie que le contrevenant ne pourra plus arguer du fait qu'il ne conduisait pas la voiture ou qu'il avait oublié de procéder à son changement d'adresse. Pour simplifier la procédure il est essentiellement proposé de forfaitiser autrement. La dépenalisation a été écartée car cela ne conduirait qu'à reporter la charge du traitement des infractions sur les tribunaux administratifs qui sont déjà surchargés. Toutes les contraventions seraient forfaitisées, mais la majoration serait supprimée car elle conduit à compliquer la procédure. La suspension judiciaire du permis de conduire serait supprimée et seule demeurerait la suspension administrative (prononcée par le préfet). Pour éviter les recours dilatoires il est proposé d'instaurer un recours préalable obligatoire avant d'avoir recours au tribunal. Ensuite si la personne va au tribunal il y aurait consignation du montant de l'amende.

M. FLORY demande quels sont les textes nécessaires pour entériner ces propositions. M. PELISSIER précise qu'il faudrait modifier quelques articles du code de procédure pénale et du code de la route, et que, s'agissant d'une réforme de la procédure pénale, une loi est nécessaire.

La suite du débat porte essentiellement sur la majoration de l'amende. M. ABBEY s'interroge sur le point de savoir si la majoration ne permettait pas, malgré tout, d'accélérer le recouvrement des amendes. M. PELISSIER répond que la suppression de la majoration est un peu la contrepartie du fait de conduire la procédure à son terme, ce qui n'est pas le cas actuellement en l'absence de présomption de domiciliation, les personnes pouvant toujours arguer du fait qu'elles n'étaient pas au courant de la procédure engagée à leur rencontre. M. FALQUE-PIERROTIN, représentant le ministère de l'économie et des finances indique que son administration est tout à fait d'accord pour le maintien de la procédure pénale, et sur le principe de la forfaitisation mais est plus réticente quant à la suppression de la majoration car c'est, malgré tout, une incitation à payer rapidement, nombreux étant ceux qui connaissent l'existence de la majoration. Mme MASSIN indique que ce qui est important, c'est qu'une majoration existe et que les tribunaux puissent majorer l'amende, mais fait remarquer que dans le système actuel, la majoration allonge la procédure. Mme CELLIER estime qu'il est important de mettre les gens sous pression, elle précise qu'elle n'est pas contre la majoration mais dans un délai bref. M. BLOT estime, quant à lui, que ce problème est un problème technique qui relève plutôt des administrations concernées que du CNSR, en revanche celui-ci pourrait s'interroger sur la question du niveau des amendes.

M. GERONDEAU demande quels sont les moyens nécessaires à cette réforme. Il est répondu qu'en dehors de l'impression de nouveaux imprimés pour les contraventions, cette réforme ne nécessiterait, à priori, aucune dépense particulière.

M. QUIGNOT s'interroge sur les deux délais de trente jours dans la procédure actuelle. Il est répondu que cela

résulte de la double procédure administrative et judiciaire. M. LANIER évoque le problème du paiement immédiat. Il est précisé qu'actuellement celui-ci est possible, mais les forces de l'ordre sont réticentes à manipuler de l'argent, il faudrait donc instaurer un système qui permette de payer par carte bancaire. Enfin M. SANTEL attire l'attention sur les problèmes rencontrés actuellement pour l'homologation des appareils de contrôle automatique.

M. DOSIERE conclut le débat en précisant qu'une synthèse tenant compte des observations formulées sera effectuée avec M. PELISSIER dans le courant du mois de septembre.

2. La communication.

M. DOSIERE remercie les membres du conseil qui ont participé aux travaux de la commission et souligne l'intérêt de leur travail.

Le rapport est présenté par Jean Pierre TIFFON, consultant et animateur de la commission.

- La communication, à elle seule, ne peut changer les comportements, seuls des programmes globaux de prévention ont cette capacité. La priorité serait donc d'élaborer de tels programmes, associant la communication, l'éducation et la répression. Cela nécessite une bonne coordination des acteurs locaux et l'association de la communication dès le départ aux programmes de prévention.
- Les moyens actuels de la communication ne permettent pas une bonne **visibilité** de la sécurité routière. Ce n'était pas le cas dans les années soixante dix (moins de publicité, « paysage » publicitaire plus simple, et la SR était la seule cause publique à utiliser la publicité). Or pendant vingt ans les moyens sont restés stables alors que la publicité explosait et que le paysage se complexifiait. Aujourd'hui il y a un certain redressement mais c'est encore insuffisant. L'impact de chaque campagne n'est pas l'impact maximum possible, la régularité n'est pas garantie (phases sans campagne publicitaire). En outre il n'y a pas de campagnes ciblées sur certains publics, faute de moyens. Pour assurer une présence constante et lancer quelques campagnes ciblées il faudrait au minimum **doubler les moyens**. Mais on peut aussi comparer le budget publicitaire français à celui d'autres pays comme l'Espagne par exemple. On s'aperçoit alors que si l'on veut assurer le même impact il faudrait **multiplier le budget par cinq**.
- Il est également nécessaire d'accroître la **lisibilité** de la politique de sécurité routière. Les objectifs de cette politique sont souvent mal connus des français. Les mesures prises doivent être simples et facilement applicables. En outre il est indispensable de bien communiquer avant la mise en œuvre de la mesure, le relais de la presse et des médias ne suffit pas.
- Renforcer la **crédibilité** : Il est indispensable d'assurer la cohérence entre communication et action et d'éviter les annonces non suivies d'effets. En outre il faut permettre aux acteurs locaux d'anticiper sur les campagnes de communication en les informant suffisamment tôt.
- Enfin il est indispensable d'informer en priorité les publics relais.

Mme CELLIER souligne l'importance de la communication sur les sanctions, car la loi est très souvent ignorée. M. FLORY va dans le même sens et propose de communiquer sur les faits « *un mort sur deux n'était pas attaché* ». Comment se passe l'accident quelles sont ses conséquences et comment l'éviter, c'est sur ces choses très simples qu'il faut insister. Il propose, par exemple, de mettre à disposition des débits de boisson des éthylotests pour que chaque consommateur puisse vérifier s'il est en état de conduire. Mme GUICHENEY souligne l'importance de la remarque formulée par M. FLORY. En effet il faut, à sons sens, distinguer la communication formulée sous forme d'injonction « *bouclez votre ceinture* » et celle qui ouvre un espace de réflexion et donc de responsabilité « *un mort sur deux n'était pas attaché* ». Elle rappelle qu'en matière médicale les traitements sont bien mieux suivis si le médecin prend le temps de discuter avec le patient les termes de l'ordonnance et la raison d'être de celle-ci, et que les auditions des forces de l'ordre ont fait apparaître que les sanctions sont mieux acceptées et comprises lorsque les gendarmes prennent le temps de discuter avec le contrevenant qui peut alors prendre conscience de la dangerosité de son comportement. M. THOMAS insiste sur le rôle que pourraient jouer les associations d'usagers dans la communication ciblée, leurs messages pouvant être mieux reçus que ceux du pouvoir central. M. GERONDEAU revient sur l'expérience espagnole qui a permis de faire diminuer de 40% le nombre de morts sur les routes en quelques années. Il estime qu'un effort massif en matière de communication lié à une amélioration de la chaîne contrôle sanction devrait permettre une diminution significative de la mortalité routière. Il ajoute que si le système de sanction est

amélioré cela devrait rapporter plus d'argent et se demande si l'on ne pourrait pas investir cet argent dans la communication. M. THIERS insiste sur l'importance de la sensibilisation au niveau local et sur le rôle que pourrait jouer les maires dans celle-ci. Il propose de désigner un « M. Sécurité routière » au sein de chaque conseil municipal et de leur adresser de l'information par le biais des préfectures. M. LE GALLEC revient sur l'importance de la communication directe en donnant l'exemple des stages de récupération de points, il estimerait souhaitable que tout le monde puisse participer à ce genre de stage. M. ROSENWALD souligne l'articulation nécessaire entre les différents niveaux de l'action en matière de sécurité routière : il appartient à l'Etat d'afficher une volonté politique forte et claire et de mener des actions de sensibilisation et au niveau local d'agir sur les comportements par le biais de la pédagogie. Plus ces deux niveaux seront articulés et plus l'action sera efficace, d'où l'importance d'informer les acteurs locaux sur les axes et les thèmes de des campagnes de communication et de publicité.

M. DOSIERE conclut la discussion en insistant sur les points qui semblent ressortir du rapport et de la discussion : l'importance d'une communication conçue de manière pluriannuelle et la nécessité d'une présence constante dans les médias tout au long de l'année et non pas seulement à certains moments privilégiés.

M. CHAPELON annonce que le rapport de la commission communication augmenté des auditions sera publié sous forme de brochure.

3. L'encadrement des premières années de conduite.

La discussion est introduite par Mme MASSIN qui rappelle que des consultations ont eu lieu sur ce sujet. Les propositions concernent la limitation du taux d'alcoolémie à 0,2g, l'interdiction pour les conducteurs novices de conduire certains types de véhicule et l'accès progressif au 12 points du permis (Les douze points seraient acquis au bout de trois ans, cette période pouvant être raccourci si le conducteur novice suit des cours de perfectionnement). Les consultations ayant fait ressortir que les différents partenaires n'étaient pas vraiment favorables à des mesures discriminatoires à l'égard des jeunes, la discussion a surtout porté sur l'apprentissage gradué de la conduite et le développement de l'apprentissage anticipé de la conduite.

M. DOSIERE propose que la discussion porte sur deux points : 0,2g pour les jeunes ou pour tout le monde et l'obtention d'un capital de 6 points au moment du permis qui passerait à 12 points au bout de trois ans avec une possibilité de les obtenir plus rapidement en cas de stages de formation supplémentaires.

Concernant l'alcool, la discussion fait ressortir les points suivants :

En positif :

- La mesure vise à protéger les jeunes car il est prouvé qu'ils ont plus d'accidents que les autres conducteurs, il est donc logique de prendre à leur égard des mesures spécifiques.
- Moins on est expérimenté et plus il faut être vigilant, c'est la raison d'un taux différent pour les conducteurs novices.

En négatif :

- Nous n'avons pas l'assurance que l'alcool soit plus néfaste pour les jeunes que pour les autres conducteurs.
- Il n'est pas souhaitable de stigmatiser les jeunes.
- La mesure serait difficile à expliquer, l'alcool étant de toute manière néfaste à la conduite quelque soit l'âge. Or il est important que les messages soient simples.

Compte tenu des arguments développés et du nombre des opposants, M. DOSIERE propose de ne pas retenir cette proposition.

Concernant le permis à 6 points, Mme MASSIN précise que l'idée est de développer un apprentissage progressif de la conduite et d'encourager une formation plus prolongée et progressive. On acquiert progressivement un capital de points car on acquiert en même temps un capital de connaissances et d'expérience.

Le débat fait ressortir les points suivants :

En négatif :

- C'est un système assez pénalisant, six points c'est peu.
- Il y aura un problème avec le coût des stages de perfectionnement ; le permis représente déjà un effort financier considérable pour les jeunes et cela risque de poser un problème.
- Il risque d'y avoir un effet de seuil. Le passage de 6 à 12 points d'un seul coup semble peu souhaitable.

Sur le problème du coût Mme MASSIN précise que le coût des stages d'évaluation est actuellement compris entre 100 et 200 euros et que c'est un sujet sur lequel travaille la DSCR afin de prévoir des dispositifs d'aide pour les personnes les plus en difficulté financièrement. En outre le permis est plutôt moins cher en France que dans les pays voisins.

En positif :

- L'idée de formation continue est positive.
- Ce genre de système existe déjà pour les transports en commun.
- L'expérience s'acquiert progressivement et il est logique que le permis s'acquiert progressivement. Mais il faudra bien expliquer la mesure.
- Des systèmes analogues existent dans d'autres pays et l'on pourrait s'en inspirer.

En conclusion M. DOSIERE estime que l'idée de permis progressif est à conserver quitte à approfondir la réflexion sur ses modalités de mise en œuvre.

4. L'apprentissage de la Sécurité routière au sein du système scolaire.

Mme MASSIN présente la note. Les textes existent. L'attestation scolaire de sécurité routière qui se passe en 5^{ème} et en 3^{ème} est en place et celle de 3^{ème} constitue, dès à présent, la première étape du permis. Toutefois l'apprentissage de la sécurité routière est encore loin d'être vraiment généralisé à l'école. Un travail est en cours avec l'Education nationale afin de préciser la manière d'intégrer la sécurité routière dans les programmes des différentes disciplines et de coordonner l'action des enseignants avec celle des autres partenaires (Prévention routière, par exemple).

M. MAIREAU, représentant de l'Education nationale précise que le travail s'effectue sur trois axes :

- La mise en œuvre effective des mesures législatives et réglementaires, tant dans les collèges que dans les lycées. La mise en œuvre de la formation des maîtres dans les IUFM. L'idée centrale étant que la sécurité routière est un thème transdisciplinaire et qu'il convient de l'intégrer dans l'ensemble des disciplines.
- Un travail en partenariat avec les associations.
- La conception et la diffusion d'outils pédagogiques. Un certain nombre d'outils ont d'ailleurs déjà été mis au point.

M. DOSIERE souhaite qu'un suivi de ces mesures soit prévu et qu'une évaluation du travail effectué soit entreprise.

5. Contrôle automatisé. Point d'information.

Un certain nombre d'expérimentations sont en cours, mais l'on se heurte à un problème d'homologation. En effet il est beaucoup plus facile d'homologuer un appareil que l'ensemble d'une chaîne. Par ailleurs le contrôle automatisé est étroitement lié à la réforme de la chaîne contrôle sanction (cf. exposé de M. PELISSIER) car il est évident qu'après avoir constaté les infractions il faut pouvoir les traiter !

6. Police de la route. Point d'information.

Un appel d'offre a été lancé par l'IHESI. Deux réponses sont parvenues, l'une axée sur une enquête de terrain auprès de la gendarmerie et l'autre sur les comparaisons internationales. Les deux réponses étant complémentaires, elles ont toutes deux été retenues. Un premier rapport d'étape devrait être rendu à la fin de l'année et rapport définitif au cours du printemps 2003.

III – Constitution d'un groupe de travail sur les feux de jour.

La méthode de travail de la commission communication s'étant avérée satisfaisante il est proposé de faire de même pour le problème de l'allumage des feux de croisement le jour.

Huit personnes sont volontaires : MM. BRODZIAK, GERONDEAU, JACQUOT, MOREAU, ROBIN, SERRE, ROSENWALD et THOMAS.

IV- Demandes de la FFMC.

Mme MASSIN indique les suites qui pourraient être données à ces demandes.

Les premières concernent l'évaluation de ce qui se fait dans le domaine scolaire, ce problème a déjà été évoqué et des études seront effectuées sur ces thèmes, lors de l'année qui vient. Sur la connaissance des différents types de véhicule et de leurs spécificités par les usagers de la route, cela rentre dans le cadre des préoccupations de l'administration et ces demandes pourront être discutées dans le cadre des rencontres périodiques sur l'évolution de la formation. Sur la lisibilité des panneaux de signalisation et de la route en général il y a eu un colloque sur la signalisation et le travail continue avec les équipementiers, (un autre colloque aura lieu en octobre 2002). Il est proposé d'associer les membres du CNSR intéressés à ces rencontres sur la signalisation (au niveau régional et national). Sur les plans départementaux d'action, ceux-ci sont élaborés au niveau départemental et il n'existe pas de contrôle a priori. Seules des orientations générales sont données aux départements et il est vrai que les plans d'action sont de qualité inégale. La DSCR est en train d'informatiser les remontées de ces plans d'action et aura bientôt un meilleur outil d'analyse, thème par thème sur les actions engagées dans les différents départements. L'amélioration des infrastructures routières est un thème qui a déjà été abordé dans cette enceinte lors de l'exposé de M. GANDIL sur la démarche « SURE » et la démarche « Euro-rap ». Le Conseil sera tenu au courant de l'évolution de ces démarches. Sur la remontée des files par les deux roues motorisés, des pays comme l'Autriche ont légalisé cette pratique et il serait souhaitable de mener un étude sur cette question. Nous avons eu des contacts avec les Autrichiens qui nous ont indiqué qu'il semblait impossible de conclure dans un sens ou dans l'autre. Sur les dispositifs de sécurité passive et d'assistance à la conduite, le problème est connu c'est à dire que ces dispositifs, utiles en eux-mêmes, induisent des prises de risques supplémentaires. Nous entrons là dans un domaine qui nécessite des études fines sur les interactions équipements-comportement. Sur le dispositif de contrôle-sanction vous estimez que l'insécurité routière n'est pas dû à son insuffisance mais à l'inadéquation de cette solution aux problèmes de changement de comportements. C'est une opinion que tous ne partagent pas et il est évident qu'actuellement les contrôles sont particulièrement faibles. Or les études montrent que lorsque l'on fait augmenter les taux de contrôle le nombre d'infractions baisse. Cela ne signifie pas que l'on ne doit faire que cela, mais c'est un des éléments de la politique.

M. BRODZIAK indique, concernant la remontée des files que leur demande porte sur l'enseignement de cette technique. Il est répondu que l'on ne peut évidemment pas enseigner quelque chose qui est illégal et que le premier problème à traiter est celui de la légalité de cette pratique. Sur le contrôle sanction, M. BRODZIAK estime que les contrôles sont actuellement très suffisants et qu'en termes budgétaires il faut inverser les priorités et donner la priorité à la prévention.

M. DOSIERE indique que des études pourront être programmées par le Conseil sur certaines de ces suggestions. La discussion pourra donc reprendre lors de la discussion budgétaire.

V- .Les accidents routiers du travail. Rapport du groupe de travail.

Présentation par Mme MASSIN.

Plus de la moitié des accidents mortels du travail sont des accidents de la route. Il semble donc important que le véhicule soit reconnu comme un outil de travail. Le rapport du groupe de travail interministériel formule un certain nombre de recommandations. La DSCR souhaite que certaines de ces mesures soient entérinées lors d'un prochain Comité interministériel de Sécurité routière (CISR). Il est donc proposé que le Conseil prenne connaissance de ces mesures et que ses réactions soient recueillies lors de la prochaine réunion en octobre.

VI – Les gisements de Sécurité routière. Rapport du groupe de travail.

Présentation par Mme MASSIN.

Ce groupe de travail a été formé à la demande du directeur de la Recherche afin de définir des programmes d'études prioritaires concernant des domaines où l'on pouvait escompter des gains significatifs en vies humaines. Le rapport donne donc des orientations de recherche, mais il préconise également des mesures ne nécessitant pas d'études particulières. Le document est communiqué au conseil afin qu'il puisse formuler des avis sur les mesures préconisées et éventuellement des demandes d'audition de certains experts du groupe de travail.

VII – Les travaux du comité des experts.

Présentation par M. CHAPELON.

Le comité s'est réuni 5 fois depuis le début de l'année. Il a approuvé le programme de travail de l'Observatoire, il a donné un avis sur les expériences de contrôle automatisé, sur l'appel d'offres sur la police de la route, et sur la ligne avancée pour les piétons pour laquelle un projet d'expérimentation va avoir lieu. Sur le rapport poids puissance, un groupe de travail s'est constitué et rendra un rapport préliminaire sur la façon d'aborder le sujet dans les recherches futures. Le groupe de travail sur l'amnistie a donné lieu à des débats intéressants montrant qu'en matière de sécurité routière il est assez difficile de prouver les liens de cause à effet entre un événement et ses conséquences possibles en terme d'accidents. Les conclusions seront publiées prochainement. C'est un demi-échec sur le plan des résultats, mais c'est un point de départ intéressant sur le plan de la recherche méthodologique. Concernant le programme d'études 2003, le groupe a souligné l'importance du renouvellement de la population des chercheurs en matière de sécurité routière, beaucoup de ceux travaillant actuellement partiront en retraite dans les dix ans qui viennent. Par ailleurs il a préconisé en matière de recherche de faire procéder à des états des lieux et des évaluations.

Les boîtes noires : On peut concevoir de nombreux types de boîtes noires, il est donc nécessaire de clarifier les usages auxquels on les destine. Trois types d'utilisation ont été envisagés. Une boîte noire accidentologique (aidant à la compréhension de l'accident) généralisée à tous les véhicules, une boîte noire pour des flottes professionnelles (pouvant servir en matière d'accidentologie, mais aussi à la gestion des flottes), et une boîte noire pour les infractionnistes. En résumé, la boîte noire accidentologique est envisagée au niveau européen et un groupe de travail existe à ce niveau. La boîte noire pour les flottes professionnelles a prouvé son efficacité et est vivement recommandé par le comité des experts. Quant à la boîte noire pour les infractionnistes, il a semblé au comité qu'il était préférable d'attendre un peu et de proposer plutôt l'utilisation du limiteur de vitesse automatique (limiteur qui sera couplé avec une localisation GPS, afin de moduler les limitations en fonction de la localisation de la voiture). Celui-ci fait actuellement l'objet de programmes de recherche et un prototype devrait bientôt être disponible.

Mme MASSIN précise que l'expérimentation de la boîte noire pour les infractionnistes s'est avérée très difficile à mettre en place (quel contrôle, par qui...) difficilement évaluable et très onéreuse (500 euros environ pour une voiture). D'où l'idée d'avoir carrément recours à un système limitant autoritairement la vitesse.

La prochaine réunion est fixée au vendredi 4 octobre 2002 à 14 H