

# SECURITE ROUTIERE

JANVIER 2006.

Jean BARDET, Député du Val d'Oise.

Mesdames. Messieurs, Mes Chers Collègues,

D'abord, je voudrais remercier et féliciter, mon ami Robert Hazan et, par son intermédiaire, l'institut technique d'accidentologie d'avoir organisé ce colloque.

Je voudrais aussi remercier tous les participants ici présents en particulier, Monsieur Rémy Heitz, délégué ministériel à la sécurité routière qui malgré son emploi du temps chargé est toujours disponible pour répondre aux sollicitations de l'Assemblée Nationale, ainsi que Monsieur Mathon, avocat général à la cour de cassation qui a été en poste dans le Val d'Oise et nous avait déjà fait l'honneur de participer au colloque que Robert Hazan avait organisé ici même, il y a 3 ans.

Ce colloque a comme thème principal « Infrastructures et sécurité routière », mais permettez moi dans cette brève intervention d'ouverture, d'élargir un peu le propos.

La sécurité routière est une question d'actualité extrêmement médiatisée car elle soulève de nombreux débats où la bonne foi et la connaissance des problèmes ne sont pas forcément la règle, chacun ayant sa vérité. Il y a une chose qui est certaine, c'est que la mortalité en France sur les routes est -passée pour la première fois en 2005 au dessous de 5000 et nous venions de loin, environ 17.000 tués en 1971.

Cette baisse de la mortalité a avant tout un impact humain considérable, mais aussi un impact financier. Bien sûr la vie humaine n'est pas comptabilisable en matière d'argent mais une étude de 2004 a essayé de calculer le coût des accidents de la circulation, elle est arrivée au chiffre faramineux de 24,3 milliards d'Euros, ce qui est pratiquement le double du déficit de la sécurité sociale.

Chacun peut faire des exégèses sur les raisons de cette diminution: amélioration de la sécurité des véhicules, amélioration du réseau qui est le thème de ce colloque, comportement des usagers, qui sont les trois raisons habituellement évoquées et qui bien évidemment ne s'excluent pas l'une l'autre.

Je voudrais insister sur le comportement des usagers car il s'agit d'une des raisons les plus discutées. Chacun, et c'est une caractéristique bien française, a l'impression que lui conduit bien et que ce sont les autres qui conduisent mal. Vous connaissez la boutade de la définition d'un chauffard pour un français : c'est quelqu'un qui le double à 150 à l'heure alors que la vitesse est limitée à 110 et qu'il roule, lui, déjà à 130.

On peut penser ce que l'on veut des limitations de vitesse, mais il y a une chose qui est certaine et objective, c'est qu'en 1973 après la première limitation de vitesse à 110 Kms heures sur les routes à grande vitesse et à 100 Kms sur les autres, s'accompagnant aussi du port du casque obligatoire et de la ceinture, la mortalité est passée en un an de 16.000 à 14.000. En novembre 1974, la limitation de vitesse à 90 Kms sur les routes, 110 sur les voies express et à 130 sur les autoroutes a entraîné une nouvelle diminution significative de la mortalité. Depuis celle-ci a diminué de façon à peu près linéaire jusqu'à l'intervention du Président de la République le 14 juillet 2002 et la mise en place des radars automatiques en novembre 2003 où elle a subi une nouvelle inflexion: 7.242 tués en 2002, 5.731 en 2003 (-20,9%) et 5.232 en 2004 (-8,7%).

Bien sûr la vitesse n'est pas seule en cause dans cette amélioration, l'état des routes et la plus grande fiabilité des véhicules sont très importants ainsi que la lutte contre d'autres comportements à risques tels que l'alcoolisme et la conduite sous l'emprise de la drogue.

Là aussi, il s'agit d'un paradoxe français, si nos concitoyens pensent tous que l'alcool est facteur de risques dans la conduite automobile, diminuant les réflexes et la vigilance et risquant d'entraîner l'endormissement, ils pensent aussi que cela est surtout valable pour les autres. Eux ne sont pas alcooliques et si par hasard, ils ont bu un peu trop, ils savent être vigilants, ignorant que justement l'alcool en rendant plus sûr de soi, rend inconscient et conduit à des comportements à risques. Combien d'excès de vitesse, de grillages de feu rouge, de franchissements de passage à niveau en train de se fermer sont liés à une trop grande confiance en soi, une mauvaise évaluation du danger sous l'effet d'une emprise alcoolique.

Le taux d'alcoolémie est fixé en France à 0,5 depuis 1995, mais pour que cette mesure soit réellement dissuasive il faut que les contrôles aléatoires soient suffisamment fréquents, ce qui n'est pas actuellement le cas. Je crois que personnellement, depuis la mise en place de cette disposition en 1983, j'ai été contrôlé 4 fois.

La drogue plus récemment mise en cause dans les accidents de la circulation a une action délétère au même titre que l'alcool.

Le Val d'Oise dont je suis un des élus a eu une action prépondérante dans la mise en cause de la drogue dans les accidents de la circulation du fait de la mort particulièrement dramatique de la petite Marie-Lou dont les parents depuis ce jour mènent un combat de tous les instants.

L'Assemblée Nationale en 2003 a voté une loi autorisant les forces de police et de gendarmerie à faire des contrôles systématiques, à l'instar de l'alcool, de l'usage de drogues lors de la conduite automobile. Cette loi n'a pas fait l'unanimité pour diverses raisons. Il y avait déjà ceux qui étaient pour la libéralisation des drogues « dites » douces et dont bien sûr, ce n'était pas la philosophie. A l'inverse, il y avait ceux qui disaient que l'usage des drogues étant interdit en France, le fait de les contrôler uniquement pour les conducteurs semblaient, à contrario, les légaliser en dehors de ce cas particulier. Personnellement, je n'ai pas voté cette loi car je pense que pour avoir un sens, une loi doit pouvoir être appliquée, or il n'existe actuellement pas de technique simple pour savoir si un conducteur est sous l'emprise de la drogue. Les dosages urinaires ne préjugent pas du moment où la drogue a été consommée, ils ne sont pas faciles à effectuer sur le bord de la route et doivent être confirmés par une prise de sang. Les tests salivaires qu'on nous avait promis au moment du vote de la loi ne sont toujours pas fiables.

Le dernier point comportemental sur lequel, je voudrais insister est celui de la conduite des jeunes qui paient un lourd tribut en matière de mortalité liée aux accidents de la circulation, immédiatement après les suicides. En 2004, c'est la seule catégorie d'usagers dont le nombre de morts a été en augmentation par rapport à 2003. Alors que la mortalité globale a diminué de 8,7%, celle des 18-24 ans a augmenté de 0,7%, mais ce chiffre est beaucoup plus inquiétant lorsque on le compare à la mortalité par millions d'habitants, celle des 18-24 ans est de 223, contre 86 pour la population générale.

Les raisons de cette différence tiennent à plusieurs facteurs, l'insouciance et le goût du risque de la jeunesse, l'usage plus important des deux roues, plus exposées du fait de leur conception même et peut-être aussi un manque de formations.

Il faut souligner les efforts que fait la prévention routière dans les écoles, les bienfaits de la conduite accompagnée mais il faut insister aussi sur le rôle des parents, car de la façon dont ils conduisent dépendra plus tard la façon dont leurs enfants conduiront.

Peut-être faut-il parler ici du permis dont le prix est prohibitif, ce qui incite nombre de jeunes à conduire sans l'avoir, même si le permis à un Euro est un progrès. Lorsque le service militaire existait, beaucoup de jeunes gens passaient à ce moment là leur permis, créant d'ailleurs une inégalité entre les garçons et les filles. Maintenant qu'il n'existe plus, cela n'est plus possible. Personnellement, je pense que le permis de conduire devrait être passé au lycée, gratuitement. Au 21ème siècle savoir conduire fait partie des bases nécessaires pour trouver un emploi, ce qui me semble le but de l'Éducation Nationale.

Puisque j'ai parlé d'égalité des sexes, permettez-moi de faire une digression, je suis personnellement assez choqué que certaines compagnies d'assurance proposent des contrats à prix réduit aux filles parce qu'elles ont moins d'accidents, car, si statistiquement c'est vrai, cela constitue une discrimination basée sur le sexe dont je ne suis pas sûr qu'elle soit légale et qui de toute façon pénalise les jeunes gens, bons conducteurs et heureusement, il y en a.

En ce qui concerne le réseau routier, je voudrais dire un mot de la signalisation qui est parfois responsable d'erreur de conduite involontaire. Actuellement il m'arrive d'être sur une route et de me poser en toute bonne foi la question : Quelle est la vitesse autorisée ? tant elle peut changer d'un moment à l'autre sans raison immédiatement compréhensible, certaines vitesses trop réduites étant aussi source d'accident.

Je prendrai quelques exemples

1/ Pourquoi la limitation de vitesse sur l'A 86 quand on vient de Chatou pour se diriger vers l'est est fixée à 70 à l'heure jusqu'à Nanterre, pour être ensuite à 90 ?

2/ Pourquoi sur la nationale 13 en venant de Saint-Germain vers Paris, la vitesse varie selon les tronçons de 90 à 50 alors qu'il s'agit de bout en bout d'une route à 4 voies avec terre-plein central, d'autant plus qu'il y a souvent des radars mobiles ?

3/ Encore sur l'A 86 en allant vers l'est, si l'on veut rejoindre l'A115, la vitesse passe en quelques centaines de mètres de 90, à 70, puis 50 et enfin 30. Le respect de ces vitesses entraîne une décélération brutale et dangereuse si le véhicule suivant roule trop près et est inattentif. D'autant plus que la rampe d'accès pourrait être prise sans danger à 50 ce que font la plupart des automobilistes.

4/ Dernier exemple, dans la commune où j'habite une rue limitrophe avec une autre commune à une vitesse limitée à 60 dans un sens et 50 dans l'autre. De plus une des deux communes a mis un « stop » sur les voies la coupant et l'autre « une priorité à droite » ?

Il y a beaucoup de travail à faire pour uniformiser la réglementation.

Pour terminer cette intervention, je voudrais vous parler de l'Europe car si comparaison n'est pas raison, il n'est pas défendu non plus de voir ce qu'ont fait les autres pour améliorer la circulation routière.

La France passe pour le mauvais élève de l'Europe, il faut cependant relativiser les choses.

En général, il est considéré que les pays nordiques conduisent bien, ceux du sud conduisent mal et les français se comparent souvent à l'Allemagne et au Royaume-Uni en trouvant des arguments dans le premier contre la limitation de vitesse sur autoroute et attribuant les bons résultats du second à un respect inné des bonnes règles que les français ne pourront jamais atteindre.

Dans les années 1965 le nombre de morts dans toute l'Europe était à son niveau maximum, à titre d'exemple : pour l'Allemagne 17.743, la France 14.951, donc moins, et le Royaume-Uni 8143. Jusqu'en 1970, ces chiffres ont été en augmentant. C'était l'époque du plein essor de l'industrie automobile alors que le réseau routier était peu aménagé et qu'il n'y avait pas ou presque pas d'autoroutes. A partir de cette date, la mortalité a diminué pratiquement partout du fait de l'amélioration du réseau routier, de la sécurité active et passive des véhicules et des mesures réglementaires prises par les différents gouvernements.

Durant cette période les courbes de l'Allemagne et de la France se sont croisées une première fois en 1985 au profit de l'Allemagne, vraisemblablement du fait de mesures de prévention routière, anticipées par rapport à la France, puis une deuxième fois de courte durée dans les années 90 au profit de la France, mais la réunification de l'Allemagne a modifié la base statistique et depuis 2003 à nouveau au profit de la France. Pour en rester aux trois pays que j'ai pris en référence, la mortalité globale était en 2004 de 5842 pour l'Allemagne, 5232 pour la France et 3368 pour le Royaume-Uni.

Ces chiffres en valeur absolue demandent à être corrigés par d'autres facteurs d'appréciation que sont par exemple le nombre d'habitants, le nombre de kilomètres parcourus, la longueur du réseau, le type de réseau et il y en a bien d'autres.

Deux critères me semblent particulièrement intéressants ce sont la longueur du réseau qui permet d'établir une densité de tués et le type de voies utilisées.

Le réseau français est un des plus riches et des mieux maillés de toute l'Europe. Il existe une relation linéaire entre la longueur du réseau et le nombre de tués. La moyenne européenne est de 1 tué pour 122 Kms de réseau, le Royaume-Uni est en plein sur la droite de régression, l'Allemagne se trouve nettement au dessus et la France nettement au dessous.

Le nombre de tués sur autoroute en Allemagne était de 811 contre seulement 476 en France ce qui à mon avis doit faire réfléchir ceux qui sont opposés à la limitation de vitesse sur autoroute. Il faut remarquer que pour ces deux pays le nombre de morts sur route nationale de rase campagne a été beaucoup plus fort, de 1657 et de 1119, ce qui pose le problème du site d'implantation des radars qui sont actuellement essentiellement sur les autoroutes.

En ce qui concerne le Royaume-Uni dont j'ai déjà fait allusion au civisme des conducteurs, il faut rappeler que le nombre de radars fixes est de près de 7000, contre 1000 en France pour un réseau routier moins développé ce qui relativise cette notion de civisme.

Je crois néanmoins qu'il faut aller vers une harmonisation européenne en matière de sécurité routière. C'est d'ailleurs ce qui a été fait sous la responsabilité des différents commissaires aux transports qui se sont succédés. Une directive européenne rend obligatoire le port de la ceinture de sécurité, dans 9 pays européen, un système de permis à points a été mis en place, les réglementations sur le téléphone portable tendent à se généraliser. La limitation de vitesse en agglomération et sur route existe partout ainsi que sur autoroute sauf en Allemagne. Dans ce domaine en particulier il y aurait peut-être des aménagements à faire dans le sens de plus d'uniformité. La limitation de vitesse à 130 qui a été instituée en France en 1974 alors que les véhicules n'avaient pas la sécurité actuelle et les autoroutes la même conception que maintenant, pourrait être augmentée à 150, ce qui inciterait peut-être nos amis allemands actuellement opposés à toute limitation à revoir leur position. J'en ai discuté récemment avec Jacques Barrot commissaire européen aux transports qui n'était pas opposé à cette suggestion.

Tous les pays ont adopté une réglementation sur l'alcoolémie au volant avec cependant un taux variable, allant de 0,2 en Suède à 0,8 dans divers autres états, avec des limites particulières pour certains types de conducteurs : poids lourds, deux roues, jeunes conducteurs.

Il est un dernier point que je voudrais évoquer sur l'Europe, c'est l'absence de sanctions des excès de vitesse détectés par les radars automatiques pour les conducteurs étrangers, ce qui donne à nos ressortissants dont certains sont encore opposés à ces radars, une sensation d'injustice et de frustration mal acceptée. Des accords ont été passés avec certains pays et je souhaite vivement que le processus s'accélère.

Cette même impression d'iniquité existe d'ailleurs aussi à l'encontre des deux roues que la plupart des radars ne peuvent pas identifier, n'ayant pas de plaques à l'arrière ainsi que pour les poids lourds dont la vitesse est bien souvent limitée à un chiffre inférieur à celle des autres véhicules et qui ne peuvent pas non plus être identifiés.

J'ai le sentiment d'avoir été un peu long mais avant que ne s'ouvre le colloque proprement dit, je tenais à faire ces quelques rappels.

Je vous remercie







