

# **Les déficits de gestion de l'accidentalité en France**

Analyse de la situation au 1<sup>er</sup> novembre  
2018

Claude Got

## Sommaire

### I - Après la décision, la mise en oeuvre

*La décision de réduire la vitesse sur le réseau routier où l'on observe le plus grand nombre de tués réduira la mortalité et le handicap dans des proportions qui dépendront de la reconstruction de processus qui se sont progressivement dégradés.*

### II - Analyse des erreurs

Je me limite aux cinq erreurs majeures. Prétendre corriger de multiples facteurs de risque est un comportement inadapté quand un dispositif est incapable de neutraliser ses erreurs les plus importantes.

1/ Ne pas avoir interdit la transformation des avertisseurs de danger en avertisseurs de radars

2/ Ne pas avoir développé à un niveau opérationnel les solutions de remplacement des radars fixes

3/ Ne pas avoir assuré la qualité du retrait des points de permis

4/ Ne pas avoir développé l'observation des vitesses sur les routes au niveau local

5/ Ne pas avoir établi un programme précis permettant de respecter l'engagement de la France lors de la COP21 de « *réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les transports de 29% sur la période 2015-2028* »

### III - Conclusion Générale

La description de 5 insuffisances graves de la qualité de gestion de l'insécurité routière a un intérêt qui dépasse ce problème particulier. Elle illustre des défaillances dont les caractéristiques ne sont pas spécifiques. La compréhension de cette situation a un intérêt évident pour les décideurs politiques ou administratifs qui veulent améliorer le fonctionnement de l'Etat.

## **IV - Le risque majeur**

### **I - Après la décision, la mise en oeuvre**

**La décision de réduire la vitesse sur le réseau routier où l'on meurt le plus va réduire la mortalité et le handicap dans des proportions qui dépendront de la qualité de la reconstruction d'éléments qui se sont progressivement dégradés.**

Dans la séquence : **connaissance - compréhension - objectif - décision - gestion - évaluation** :

- la connaissance du lien entre la vitesse et l'accidentalité est connue depuis la création des voitures.
- la compréhension de la différence entre les multiples facteurs de risque que nous sommes incapables de réduire (alcoolisation excessive, drogues, fatigue, distraction, usage du téléphone...) et la diminution de la vitesse, qui est capable d'agir sur chacun de ces facteurs, a permis de prendre la meilleure décision possible.
- l'objectif est identifié : réduire de 200 à 500 la mortalité et les handicaps annuels les plus graves produits par les accidents de la route.
- la décision de limiter à 80 km/h la vitesse maximale sur le réseau où l'on observe la majorité de ces accidents était la meilleure décision possible.
- la gestion produisant une réussite maximale n'est pas opérationnelle alors que la décision a été envisagée il y a près d'un an.
- les différentes évaluations indispensables pour corriger les insuffisances ne sont pas établies avec un niveau de qualité élevée.

## **La gestion**

Nous en sommes au stade de la **gestion** et les erreurs ou les insuffisances sont inquiétantes :

- le Comité interministériel de sécurité routière du 9 Janvier 2018 a commis une erreur majeure. La mesure 12 décide la « *suspension temporaire des avertissements "produits par les opérateurs des services de navigation", là où les forces de l'ordre pratiqueront des contrôles d'alcoolémie ou de stupéfiants* ». La signalisation des radars, fixes ou mobiles, et des contrôles de gendarmerie et de police, développée par des entreprises cupides et profondément asociales (Coyote, Waze...) est la cause principale de la dégradation des effets de la politique initiée en 2002/2003 par Jacques Chirac. Les avertisseurs de radars et de contrôles des forces de l'ordre réduisent le risque de sanction. Ils dévalorisent le travail des forces de l'ordre.

- nous savons que les radars mobiles embarqués dans des véhicules banalisés, qui constituent la seule opposition efficace aux signalements des réseaux asociaux, ne sont pas mis en œuvre massivement au niveau de tous les départements, du fait d'erreurs de gestion.
- les carences du dispositif de retrait de points décrites en 2012 dans un rapport demandé par le ministère de l'Intérieur n'ont pas été corrigées. Elles ne concernent pas seulement des problèmes liés au fait que les radars automatiques n'identifient pas les personnes. La nécessité d'instaurer une traçabilité de toutes les infractions est indispensable. La publication des résultats de 2017 met en évidence une aggravation de cette défaillance majeure connue depuis 2012.

Une décision portant sur la vitesse impose une **évaluation** de qualité. Nous n'avons pas de dispositif d'évaluation des vitesses au niveau local, le besoin en est exprimé depuis 21 ans. Il n'est toujours pas satisfait. Nous sommes dans la situation d'une entreprise gérant de multiples magasins et qui se contenterait d'un bilan global au lieu d'étudier les résultats de chacun d'entre eux. Les travaux que nous avons réalisés au cours du premier semestre 2018 sur la localisation des accidents mortels au niveau des voies sans séparation des sens de circulation ont mis en évidence l'importance d'une évaluation crédible produite au niveau local. Comme la mortalité, la vitesse au niveau des voies qui comptent le plus de morts doit être documentée dans chaque département en utilisant les cartes de l'accidentalité qui sont maintenant disponibles.

- L'engagement de la France lors de la COP21 de 2015 de réduire de 29% ses émissions de gaz à effet de serre à l'échéance 2028 ne sera pas tenu.

Chacun de ces problèmes doit être géré par un responsable doté de moyens, établissant un calendrier et un cahier des charges, publiant périodiquement les résultats de sa mission. La réforme de 2003 a été un succès dont le mécanisme est connu. Le préfet Raphaël Bartolt a été chargé d'une mission centrée sur le contrôle de la vitesse par des radars automatiques et six mois ont suffi pour en assurer la réussite. Rappelons que L'Etat a créé l'outil réglementaire indispensable pour répondre à ce besoin de chefs de projets, il s'agit du Décret n° 2008-382 du 21 avril 2008 relatif aux emplois d'expert de haut niveau et de directeur de projet des administrations de l'Etat et de ses établissements publics.

## **Le contexte**

Le contexte doit être connu pour comprendre l'importance d'une réduction de la vitesse, hors autoroute à 80 km/h. Depuis 1972 la réduction de la mortalité a été assurée par :

- des routes plus sûres (création d'autoroutes, de giratoires, de protections des accotements). Les progrès au niveau des infrastructures, dans la période 1970/1990 de développement des autoroutes, ont été importants ; ils sont limités actuellement, du fait de la raréfaction des tronçons d'autoroutes potentiellement rentables et la faiblesse des investissements destinés à réduire le risque lié aux obstacles verticaux.
- des voitures plus sûres, malgré l'accroissement absurde de leur vitesse maximale (améliorations de leurs structures, ceintures de sécurité, sacs gonflables, dispositifs d'assistance automatisés). Ces gains sont lents, mais réguliers et importants sur le long terme (entre 1% et 1,5% par an).
- une évolution de la réglementation réduisant le risque lié aux comportements des usagers. C'est à ce niveau que les résultats ont été variables. Les décideurs publics se sont souvent contentés de désigner les risques, sans adopter les mesures efficaces capables d'en réduire les effets. La réduction

Choisir de multiplier les mesures pour donner l'impression d'une volonté d'agir est inefficace. Le dernier exemple a été observé en 2015. Un « plan d'urgence » de 26 décisions a été établi le 26 janvier 2015, suivi de 55 autres lors du Comité interministériel de sécurité routière du 15 octobre 2015. L'objectif était de neutraliser l'accroissement de la mortalité apparu en février 2014. L'échec a été complet.

## **La réduction de la vitesse**

Les décisions réduisant les vitesses de circulation :

- ont prouvé que leur efficacité est inépuisable jusqu'à la vitesse nulle.
- sont simples.
- peuvent être mise en œuvre en créant des recettes qui doivent être intégralement utilisées pour améliorer la sécurité.

Le Premier ministre a pris la bonne décision pour renouer avec la décroissance de la mortalité sur les routes. L'effet d'annonce et la mise en œuvre de la réduction de la vitesse maximale à 80 km/h là où la mortalité est la plus importante ont produit depuis le début de l'année 2018 une réduction de la mortalité que nous n'avions pas connue depuis 2014. Il est indispensable d'assurer la qualité des procédures pour assurer un résultat optimal à cette décision.

Nous devons :

### **Identifier les principaux déficits de gestion**

1. L'acceptation de l'incohérence de la gestion des excès de vitesse :
  - o La mise en place de milliers de radars et l'acceptation du signalement de leur présence.
  - o Bloquer le signalement des contrôles d'alcoolémie et tolérer le signalement des contrôles de vitesse.
2. Tolérance de la lenteur de mise en œuvre de mesures importantes : exemple du retard de développement de l'usage des radars mobiles, alors que l'usage des radars embarqués a été établi dans un décret de 1991 et ranimé en mars 2013.
3. Incapacité d'assurer la traçabilité des infractions, notamment celles qui sont liées à l'alcool, alors que l'identité, la carte grise, et le permis ont été obtenus lors du constat. il faut tracer les procédures pour être capable

### **Comprendre l'accidentalité**

Des dizaines de facteurs d'accidents doivent être connus, classés et compris :

1. Deux sont des éléments simples intervenant constamment dans le déplacement et dans l'accident (en leur absence, l'accidentalité serait nulle) :
  - a. La distance parcourue. Elle est en légère croissance et

elle ne se réduira pas dans les prochaines années.

- b. La vitesse. C'est son abaissement qui réduit le plus fortement l'accidentalité.
  2. D'autres facteurs très nombreux sont bien identifiés et ne seront pas réduits à court terme.
    - a. Usagers (alcool, drogues, fatigue, distraction, téléphone,...)
- d'identifier les motifs des absences de sanction, notamment pour assurer l'équité des retraits de points de permis.
4. Incapacité de développer la mesure des vitesses de circulation au niveau local. Un nombre limité de chercheurs a établi la mortalité au niveau des voies sur une période de 10 ans pour démontrer l'absurdité d'un maintien à 90 km/h de la vitesse sur les « meilleures » voies. Il va être nécessaire de travailler sur les vitesses au niveau des voies pour compenser les lacunes de l'ONISR

- b. Véhicules (décisions à prendre au niveau de l'Europe qui ne veut pas limiter la vitesse à la construction et retarde constamment la généralisation des enregistreurs

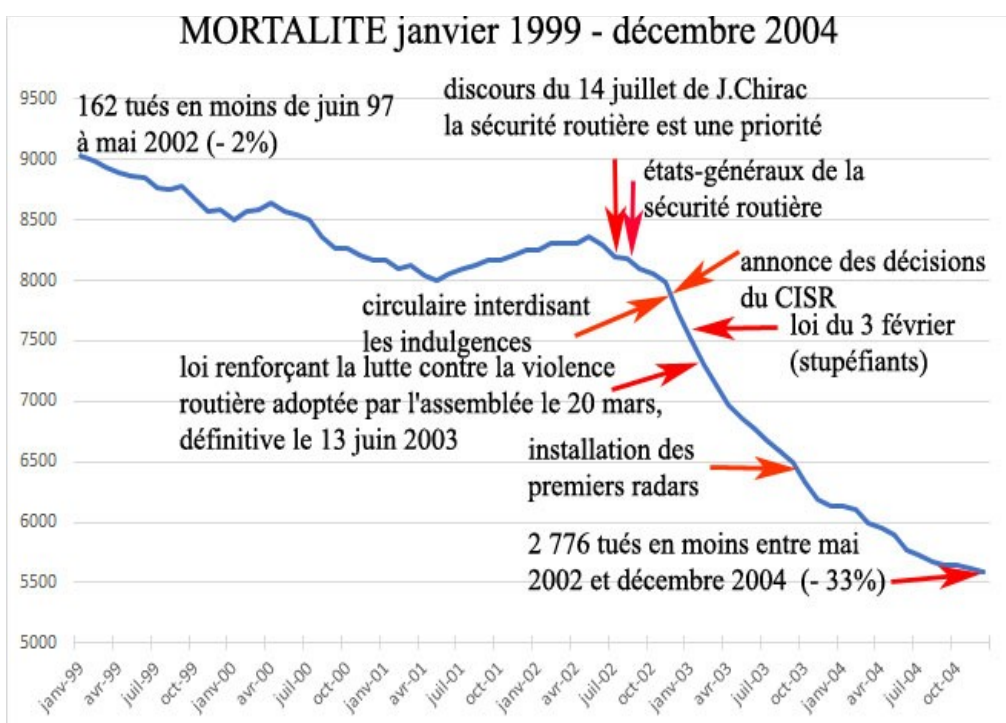
d'évènements et du LAVIA).

c. Voies (risque lié à l'insuffisance des évaluations des infrastructures

et de la réduction des risques liés aux obstacles verticaux).

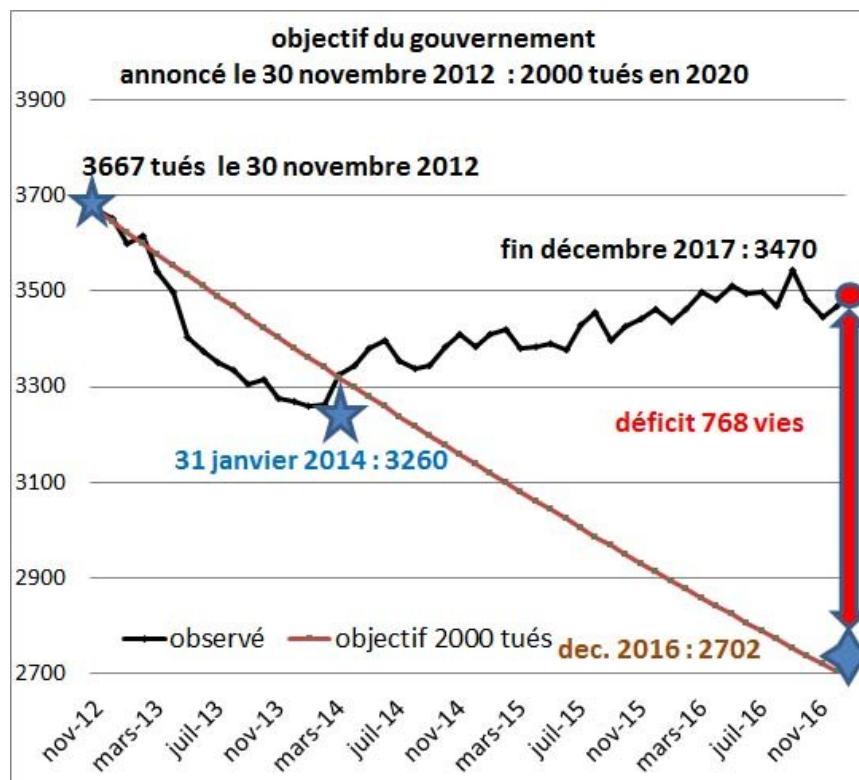
## Cinq graphiques résument la situation

### 1/Succès des décisions de décembre 2002

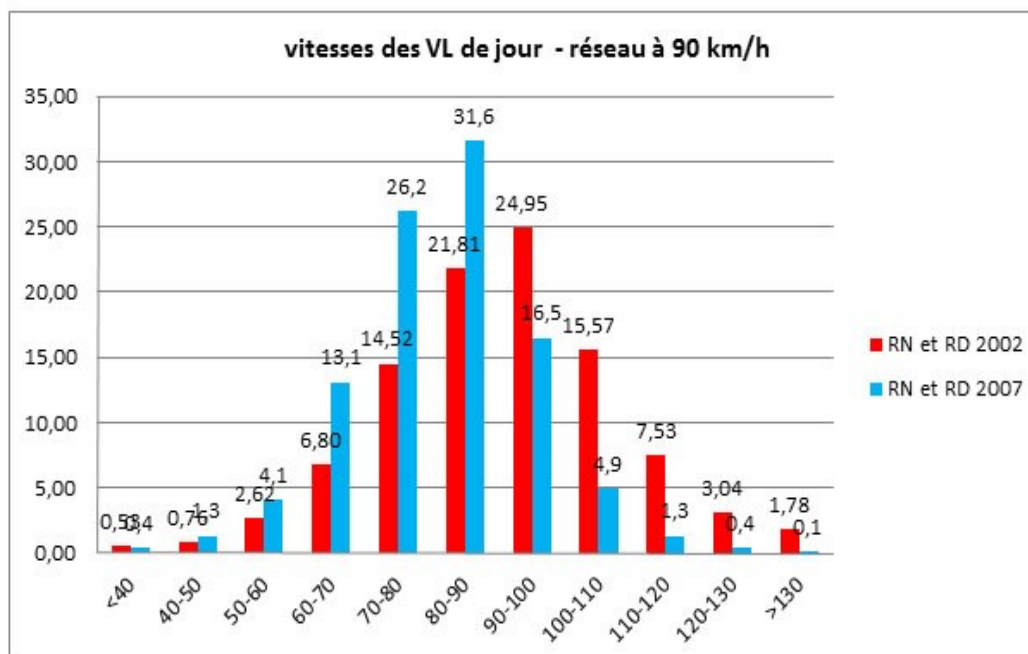


### 2/Echec du projet gouvernemental de 2012





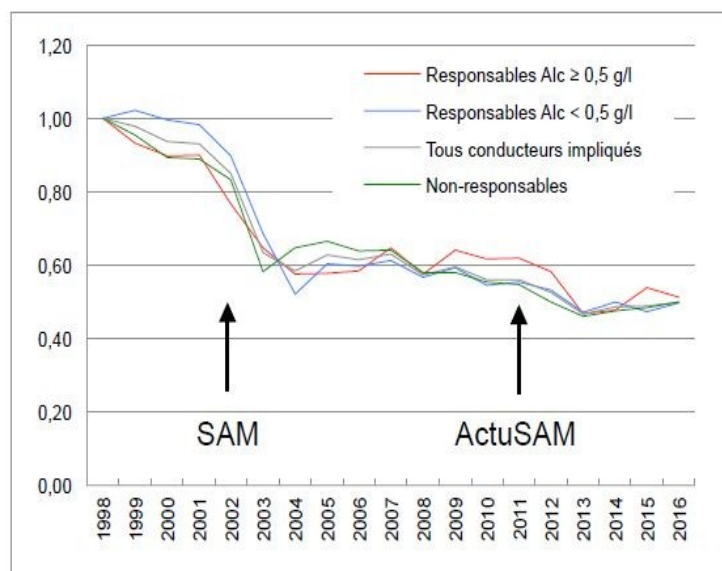
### 3/ l'évolution de la vitesse sur le réseau non autoroutier entre 2002 et 2007



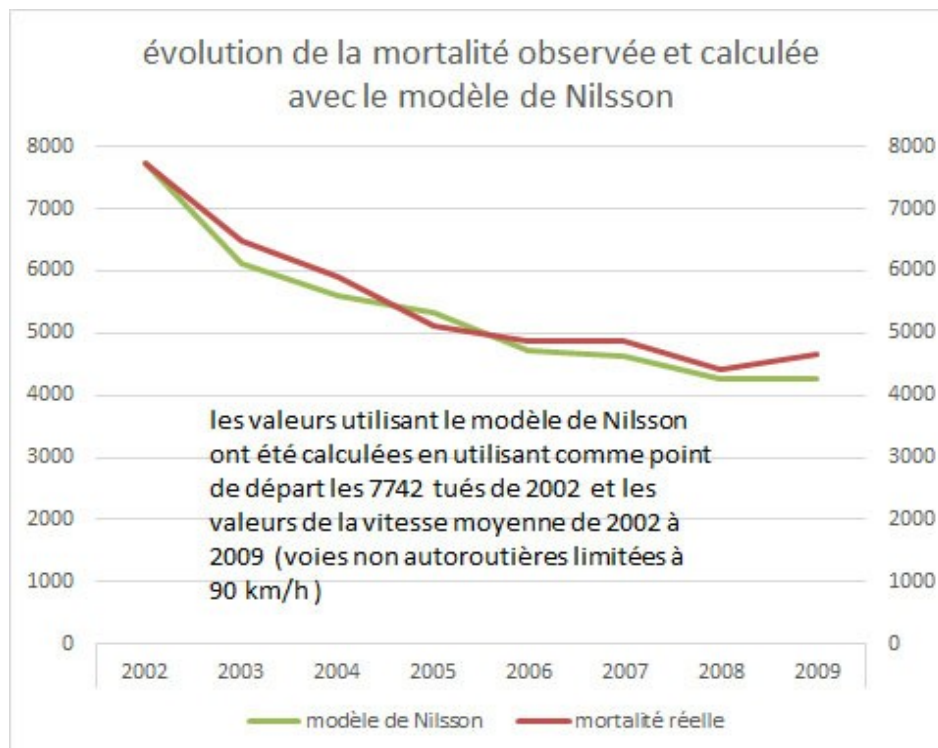
#### **4/ la preuve de l'efficacité globale des décisions de 2002 qui ont provoqué une réduction importante de la vitesse**

Ce graphique produit par Bernard Laumon a une importance majeure, il met en évidence l'effet identique de la réduction de vitesse sur des catégories d'usagers aux caractéristiques très différentes (usagers non responsables, usagers alcoolisés ou non). Les flèches SAM et ActuSAM indiquent les études sur le rôle des stupéfiants et de l'alcool dans les accidents mortels. Elles ont utilisé la notion de responsabilité des usagers impliqués.

*Figure 1 - Évolution du nombre de conducteurs impliqués dans un accident mortel selon leur alcoolémie et leur responsabilité ou non (source : BAAC, base 1,00 en 1998).*



#### **5/ La preuve de la relation étroite observée en France entre mortalité et vitesse dans la période 2002-2009 (graphique de l'auteur)**



### Comment réussir à corriger ces erreurs ?

Le plus important est de reconnaître les mécanismes décisionnels et organisationnels qui les ont produits. La correction ne peut être obtenue sans cette compréhension de la passivité ou des incompétences qui ont été à l'origine de la défaillance.

La sous-estimation de la gravité du problème, la lenteur des réactions, l'insuffisance des moyens mis en œuvre et la passivité se sont associées à l'absence de sens des responsabilités pour produire les échecs de la période 2014/2017, alors que la situation exigeait une coordination d'acteurs aux capacités complémentaires.

A deux reprises (décret du 22 janvier 1990, puis décret du 18 novembre 1998) des gouvernements ont tenté de développer des évaluations de politiques publiques. La dernière d'entre elles a concerné le dispositif de contrôle et de sanction des infractions au code de la route. La commission présidée par Michel Ternier a pu fonder ses conclusions sur des constats effectués sur 5 000 procédures. Ces conclusions ont joué un rôle important dans la définition de la réforme politique de la sécurité routière qui a provoqué la division par deux de la mortalité sur les routes. L'État a cru pouvoir assurer l'évaluation des politiques publiques par la LOLF ou l'extension du rôle de la Cour des Comptes, l'échec est évident. En l'absence de telles procédures, il est indispensable de confier des responsabilités ciblées à des chefs de projets capables de mobiliser des compétences pour

assurer le succès de projets précis que le fonctionnement actuel de l'Etat ne permet pas de conduire à leur terme dans des délais courts.

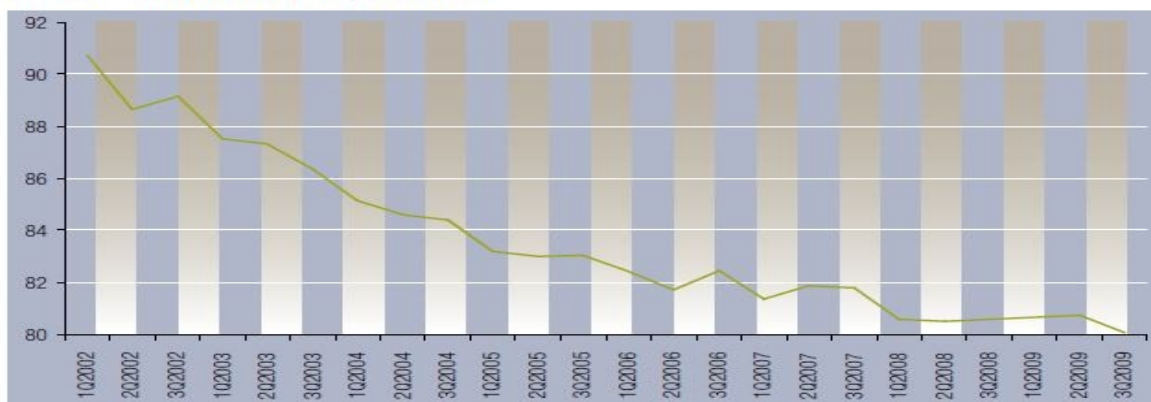
## **II - Analyse des erreurs**

## Erreur 1: avoir laissé se dégrader l'efficacité des radars automatiques fixes

### Rappels

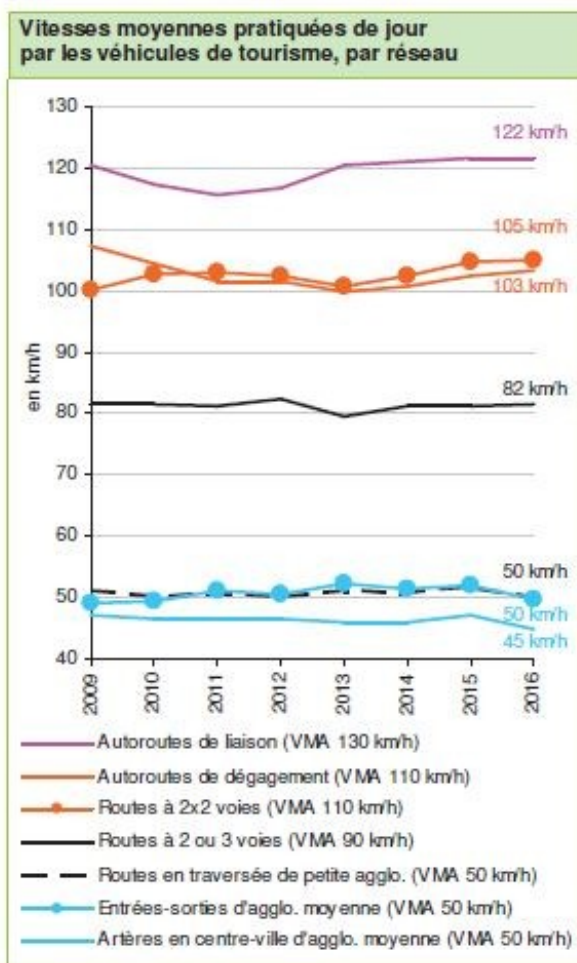
Il faut connaître les détails de la dégradation de l'efficacité des radars automatiques pour être capables de prendre de nouvelles décisions concernant les contrôles de la vitesse. Le point de départ fut le succès de la réduction des vitesses en 2003.

ÉVOLUTION DE LA VITESSE MOYENNE PRATIQUÉE DE JOUR PAR LES VÉHICULES LÉGERS  
TOUS RÉSEAUX CONFONDUS PAR QUADRIMESTRE



Dès les premières années qui ont suivi l'installation de ces radars, des études de terrain ont mis en évidence une pratique prévisible des usagers consistant à ralentir à l'approche d'un radar et à reprendre sa vitesse initiale ensuite. Deux facteurs ont favorisé cette dégradation localisée du dispositif :

- Le signalement des radars par des panneaux spécifiques, installés dès le début de la mise en œuvre des radars automatiques. Ils étaient destinés à faciliter l'acceptation de ce dispositif nouveau et très rigoureux. Il avait en outre l'avantage d'assurer une égalité d'identification des lieux d'implantation des radars entre les usagers locaux qui les



Source : Observatoire des vitesses, ONISR.

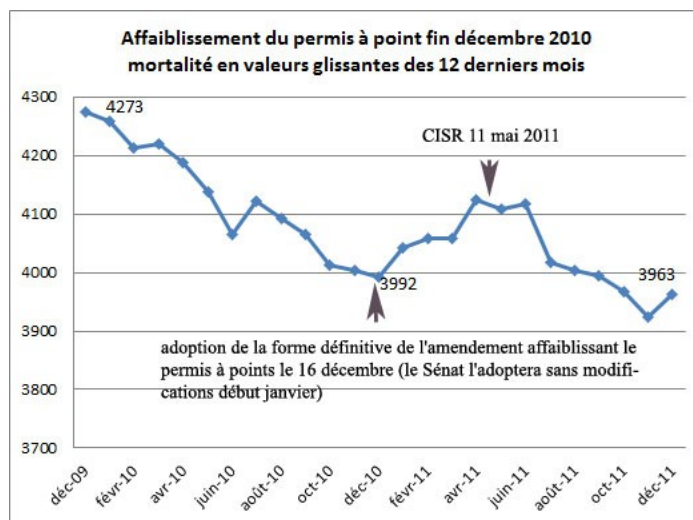
connaissaient et ceux qui n'étaient pas utilisateurs habituels des voies équipées.

- Le signalement des radars automatiques par des médias et des organismes qui ont développé leur audience ou leurs revenus en assurant ce signalement.

### **- L'erreur initiale de 2010/2011**

**Au cours du dernier trimestre 2010**, le sénateur Alain Fouché a déposé un amendement affaiblissant le dispositif de retrait de points. L'Assemblée a négocié une modification de l'amendement permettant de faire un stage annuel de récupération de points, de récupérer un point perdu au bout de six mois au lieu d'un an, et l'intégralité de ses points au bout de deux ans au lieu de trois. Le Sénat a voté en l'état le texte modifié le 16 décembre et tous les médias de la sphère automobile ont annoncé le succès de la démarche initiée par Alain Fouché. Les usagers ont alors été assurés de l'affaiblissement du permis à points. Un tel signal n'allait pas transformer les usagers en chauffards, mais le résultat a illustré la sensibilité du dispositif et le fait qu'une facilitation de la récupération de points réduit l'attention portée au respect des règles et accroît immédiatement l'accidentalité.

**Le 19 janvier 2011**, le Sénat a voté sans la modifier la version de l'Assemblée qui devenait alors définitive. Le sénateur François Zuccheto a prononcé la phrase prémonitoire suivante : *"N'annonçons surtout pas un changement du dispositif ! Cela aurait immédiatement pour effet d'infléchir le comportement de certains conducteurs et de faire aussitôt repartir à la hausse le nombre de tués sur les routes, ce que personne ne souhaite je suppose* ». L'accidentalité était décroissante avant l'adoption de cet amendement (100 tués en moins entre août et décembre 2010, le bilan annuel passant au-dessous du seuil de 4000 tués (3992). Dès le vote décisif de décembre, confirmé par le Sénat le 19 janvier, la tendance s'est inversée pendant chacun des 4 mois suivants (131 tués en plus) et la mortalité sur 12 mois est remontée à 4123.



### **- La tentative de correction de cette erreur**

Pour contrecarrer les effets destructeurs liés à l'affaiblissement du permis à points, le Gouvernement a décidé, dans l'urgence et sans préparation sérieuse (une semaine de délai), un CISR qui s'est tenu le 11 mai 2011. Il a tenté de limiter la dégradation de l'efficacité des radars fixes en supprimant les panneaux qui les signalaient et en interdisant l'usage des avertisseurs de radars. Le compte rendu du CISR indiquait que :

- *Les panneaux indiquant la présence de radars fixes seront supprimés et les cartes d'implantation des radars ne seront plus rendues publiques. L'information sur le positionnement des radars fixes incite en effet certains conducteurs à ne respecter la réglementation des vitesses qu'à leur proximité. ».*
- *Les avertisseurs de radars, qui sont une incitation à enfreindre les règles en matière de limitation des vitesses, seront interdits.*

### **- La destruction du projet gouvernemental**

Ces décisions ont entraîné un arrêt immédiat de l'accroissement de la mortalité des quatre mois précédents, mais également un lobbying très professionnel de l'Association Française des Fournisseurs et Utilisateurs de Technologies d'Aide à la Conduite (AFFTAC) créée par Coyote, Inforad et Wikango, dont l'objectif était de « *promouvoir et défendre l'ensemble des technologies embarquées permettant l'aide à la conduite et un usage serein et sécurisé de la route.* ».

Quelques enlèvements de panneaux signalant les radars, très médiatisés à la télévision, ont illustré la volonté d'agir du Gouvernement, ils ont rapidement été interrompus pour négocier un protocole d'accord avec le lobby des



avertisseurs de radars. Ce protocole a été signé au cours de l'été. Il s'est révélé être un marché de dupes. Le texte était pourtant précis :

« Les parties s'engagent : Pour l'AFFTAC à :

- Dénommer l'ensemble de ses produits comme des outils d'aide à la conduite et supprimer toute référence aux avertisseurs de radars ;

- Ne pas indiquer la localisation précise des radars fixes ou mobiles, **ni celle des contrôles routiers opérés par les forces de l'ordre** ;

Initialement le mot « précise » n'était pas dans le projet d'accord, il a été à l'origine de la neutralisation du dispositif. L'hypothèse sournoise et fautive était de considérer que les radars étaient placés dans des « zones dangereuses » et donc que ces zones pouvaient être signalées. Nous étions alors en 2011 dans une période où le risque prédominant était au niveau des voies supportant un trafic important et non au niveau des « points noirs » (les zones d'accumulation d'accidents dans le vocabulaire des gestionnaires des routes). Ces derniers ont été traités et sont maintenant minoritaires dans la production d'accidents.

Le rôle de l'agence Havas dans cette action de lobbying a été décrit avec précision, notamment en 2014 dans un article « "Jeu d'influences : les stratégies de la communication" de Luc Herman et Gilles Bovon. Le plus inquiétant est de constater qu'une grande agence comme Havas se vante de l'efficacité d'une action profondément asociale. Signaler les radars réduit leur efficacité et accroît le nombre d'accidents. Les propos les plus explicites sont les suivants :

« Benoit VIALA Havas pôle influence: "on est appelé par Coyote. Ils ont immédiatement compris que leur industrie pouvait mourir dans quelques semaines. Claude Guéant signait l'arrêt de mort de cette industrie". Une petite industrie, toute jeune et florissante. Deux millions d'automobilistes abonnés à l'époque en France. Pour leurs détracteurs, ces avertisseurs de radars permettent surtout de rouler plus vite sans être flashés. Chez Coyote c'est la panique. Pour survivre, les actionnaires choisissent l'agence HAVAS. C'est le 6ème groupe mondial de communication et de publicité. Dans l'affaire Coyote, la mission de Benoit VIALA c'est de faire plier le Gouvernement : BV; "La vitesse à laquelle on a dû réagir, a été extrêmement forte. Immédiatement on constitue ce qu'on appelle une task force qui travaille jour et nuit aux côtés de Coyote. Chez HAVAS, à la tête de la cellule de crise pour Coyote, **YVES PAUL.** »

Depuis la déroute gouvernementale de l'été 2011, rien n'a été fait pour neutraliser Coyote ou d'autres acteurs du signalisation des contrôles de

vitesse qui se sont joints aux destructeurs d'un facteur important de la sécurité routière, notamment Waze qui n'hésite pas à indiquer sur la page d'accueil de son site internet ; *« Toujours savoir ce qui se passe sur la route avec Waze. Même si vous connaissez le chemin, Waze vous informe en temps réel de la circulation, des travaux, **de la police**, des accidents ».*

Le 30 novembre 2011, lors d'une réunion à l'Élysée, Nicolas Sarkozy commentait les conséquences de l'amendement Fouché dans des termes dépourvus d'ambiguïté : *« Et pourtant, cette année 2011 fut elle aussi une année de contrastes. Le message perçu par les Français à la suite des modifications des règles de récupération des points sur le permis de conduire, a conduit à une dégradation brutale des comportements sur la route au cours des premiers mois de l'année. Ce fut une erreur lourde de conséquences, contre laquelle j'avais mis en garde ».*

L'acceptation de l'amendement facilitant la récupération de points et le développement des avertisseurs de radars et des signalements des contrôles de police ont joué un rôle majeur dans l'arrêt des progrès de la sécurité routière. Les mesures qui seront prises pour redonner une crédibilité optimale aux contrôles de vitesse vont avoir un rôle important dans l'évolution de l'accidentalité.

### **La situation actuelle**

Le dossier de presse du CISR du 9 janvier 2018 contient un article 12 qui est particulièrement important :

## MESURE N°12

**Objectif :** Permettre aux forces de l'ordre, à leur demande, de suspendre temporairement les systèmes de localisation de leur contrôle d'alcoolémie et de stupéfiants.

**29 % des accidents mortels en 2016 ont pour origine l'alcool au volant et environ 22 % seraient liés à l'usage de stupéfiants.** Le signalement de la position des forces de l'ordre au bord de route nuit gravement à l'efficacité des contrôles

visant à interpeller les auteurs de ces comportements particulièrement à risque mais aussi à celle des opérations de lutte contre la criminalité sous toutes ses formes.

### LA MESURE

Permettre aux forces de l'ordre, à leur demande, de suspendre temporairement la localisation de leur contrôle d'alcoolémie et de stupéfiants. Ce dispositif pourra être appliqué également pour des opérations de lutte contre le terrorisme et la criminalité.

Ce dispositif a été discuté avec les opérateurs des services de navigation. Les forces de l'ordre leur communiqueront le périmètre des zones pour lesquelles leur localisation ne devra pas être répercutée.

Echéance prévisionnelle : fin 2018.

Le texte indique que : « *Ce dispositif a été discuté avec les opérateurs des services de navigation* ». Il y a donc eu une négociation et probablement un accord. Compte tenu de l'échec de 2011, il est indispensable que le document établissant cet accord soit rendu public.

## La décision à prendre

Organiser l'interruption des avertissements de toutes les formes de contrôles des forces de l'ordre et des radars déplaçables ou mobiles est une nécessité. Il serait incohérent de limiter cet interdit à l'identification de certaines infractions et de laisser dégrader les mécanismes les plus efficaces des contrôles de la vitesse.

La création d'une procédure organisant le blocage des transmissions d'informations ne doit pas être laissée entre les mains des sociétés qui diffusent ces informations. Elles ont démontré leurs références profondément asociales. La filtration des informations dans des zones limitées et de manière temporaire doit être assurée par un serveur géré par les services du ministère de l'Intérieur. Ce serveur laisserait passer la totalité des informations utiles aux usagers, à l'exception des zones de contrôle temporaires. Cette décision est une nécessité si l'on veut respecter le travail des gendarmes et des policiers. Un informaticien qui avait travaillé sur

l'établissement des logiciels concernés a expliqué la facilité de réalisation de ces interruptions localisées de transmission d'informations. Les procédures sont très centralisées et ce filtrage obligatoire peut transiter par un ordinateur qui les contrôle sans retarder la transmission des informations utiles aux usagers et ne concernant pas les contrôles.

L'échec de 2011 a une importance considérable. Il a montré qu'une procédure de lobbying pouvait bloquer une décision de l'Etat, concernant la première cause de mortalité des jeunes adultes, avec l'aide d'une grande société de communication, l'agence HAVAS. Les procédures mises en œuvre par les structures qui avertissent une fraction des usagers détruisent l'équité des contrôles. Le conducteur de bonne foi qui n'utilise pas ces formes de neutralisation de l'efficacité des forces de l'ordre sera sanctionné périodiquement pour des inattentions à faible vitesse, alors que les usagers exploitant les dispositifs signalant les contrôles et qui ont des pratiques habituelles de transgression des limites de vitesse ne seront pas sanctionnés.

De multiples lois et décisions réglementaires destinées à assurer la sécurité sur les routes ont été promulguées. Il est profondément anormal de ne pas interdire les dispositifs destinés à éviter le respect de ces règles. Une société ne peut tolérer sans risque les incohérences évidentes de ses gestionnaires politiques et administratifs. Quand un Comité Interministériel de la Sécurité Routière indique que « le signalement des positions des forces de l'ordre au bord de routes nuit gravement à l'efficacité des contrôles », et organise l'interdiction de ce contrôle en le limitant à deux circonstances, sans l'appliquer à toutes les formes d'infractions routières productrices de blessures, de handicaps et de morts, il exprime son incohérence.

Peut-on imaginer qu'un laboratoire pharmaceutique commercialise un produit dangereux alors qu'il est possible d'utiliser un autre produit qui assure la sécurité ? Nous en sommes là.

## **Conclusion sur l'erreur 1**

Il est indispensable :

- D'organiser le filtrage de toutes les informations concernant des avertissements localisés au niveau des routes. Les moyens informatiques disponibles permettent cette action. Toutes les informations passeront, sauf celles concernant des activités, limitées dans le temps et localisées, des forces de gendarmerie et de police.
- De développer de multiples formes de radars automatiques invisibles capables de redonner une efficacité des contrôles automatisés au niveau de l'ensemble des voies. Ce processus sera développé dans le texte concernant les radars mobiles de la génération 2017/2018.

## **Erreur 2: Lenteur et inadaptation dans la création de procédures capables de compenser la neutralisation des radars fixes**

Les erreurs passées que je traite ici relèvent de la **décision** et de la **gestion**.

La première était de nature décisionnelle. Avoir laissé se développer les avertisseurs de radars et la neutralisation sur le terrain des contrôles réalisés par les forces de l'ordre a été une erreur dont la gravité est évidente. L'Etat a cédé face à des entreprises qui ont su démontrer comment une communication dévoyée pouvait s'opposer à l'intérêt collectif.

La seconde était une erreur de gestion. Elle concerne la mise en œuvre de mesures alternatives permettant de compenser les effets destructeurs des avertisseurs de radars et de contrôles.

### **Les années 2002-2011**

Les gestionnaires de la sécurité routière ont eu 5 ans (2003/2008) pour observer, comprendre et neutraliser la dégradation inévitable de l'efficacité des radars fixes. Ils se sont contentés des résultats exceptionnels produits par la réforme de 2002/2003 et n'ont pas su anticiper l'inévitable réduction d'un dispositif rendu très vulnérable.

- La mortalité s'est réduite de 8368 tués en mai 2002 à 4709 en décembre 2006 (- 3659, soit 43,7% en moins en 4 ans et 7 mois)
- Réduction de 4709 à 3260 de décembre 2006 à janvier 2013 (-1449, soit 30,8% en moins en 7 ans et 1 mois). Janvier 2014 a été le point bas de cette évolution)
- Accroissement de 3260 à 3534 de janvier 2014 à mai 2017 (+ 8,4% en 3 ans et 5 mois).

Il ne faut pas imputer l'évolution d'un succès exceptionnel vers une stagnation, puis un accroissement de la mortalité à partir de 2014, au seul développement des avertisseurs de radars. Adopter une mesure efficace produit des effets initiaux importants, puis une stagnation des résultats quand l'effet est optimal. La réduction de 10% de la vitesse moyenne de

circulation de 2002 à 2008 s'est interrompue en 2008, malgré l'accroissement du nombre des radars fixes. Il fallait réagir à ce constat qui indiquait l'intervention d'un facteur négatif nouveau, bien identifié, et développer des techniques capables de compenser les effets destructeurs des avertisseurs de radars.

Quand cette évolution dangereuse a été évidente, l'erreur a été la lenteur de définition et d'application des méthodes à mettre en œuvre pour neutraliser les nuisances capables de s'opposer efficacement aux contrôles de vitesse. C'est cette défaillance que je souhaite analyser, en développant les mesures capables de la corriger.

Dans un monde en évolution rapide, les administrateurs et les décideurs politiques se laissent dépasser par des intervenants privés qui ont une faculté d'adaptation efficace et destructrice dans des délais courts.

### ***Les effets initiaux des radars automatiques***

Dès juillet 2004, une étude très précise du CETE de l'Ouest (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement) avait analysé les variations de vitesse produites par 6 radars automatiques (étude avant/après). Le site de Mondeville permettait d'observer l'importance de la variation des proportions d'usagers, circulant au-dessus de la vitesse légale, passant d'une fourchette de 60-70% avant le contrôle automatisé à 1,5-3%. La différence était encore plus importante en prenant en compte les dépassements de plus de 20 km/h se réduisant de 15-25% à 0,1-0,2%. 6 mois après l'installation du radar de Mondeville, le pourcentage de dépassement de la vitesse maximale autorisée était de 2% au droit du radar et de 25% 2 km après.

En 2006, le comité des experts auprès de l'ONISR a produit un rapport détaillant les effets des radars sur la vitesse. Les études disponibles confirmaient la production d'un effondrement de la proportion d'excès de vitesse à leur niveau, suivi d'une augmentation progressive au fur et à mesure de l'éloignement du radar. Les vitesses moyennes des voitures légères, au niveau de l'ensemble des voies hors agglomération, mesurées par l'observatoire de vitesse de l'ONISR, s'étaient alors réduites dans des proportions très importantes (de 89 à 82 km/h). Ces constats exprimaient un double effet prévisible : les radars automatiques produisaient une réduction très importante de la vitesse à leur niveau et une réduction résiduelle de la vitesse sur l'ensemble des réseaux par rapport à la période antérieure.

### ***Les avertissements recommandant de ne pas compter uniquement sur les radars fixes.***

La nécessité de développer les contrôles automatisés dans un véhicule en déplacement avait été indiquée dans les recommandations du rapport d'évaluation de l'impact du CSA sur la sécurité routière de 2006, mais la réalisation pratique s'est fait attendre.

La formulation était la suivante (page 62 du rapport) : *« il est important, à côté des radars fixes et des radars mobiles (dans des véhicules à l'arrêt ou au sol) de développer l'usage des radars automatiques embarqués dans des véhicules en déplacement qui porteront la dissuasion de l'excès de vitesse dans des zones où le contrôle fixe est impossible, car trop dangereux pour ceux qui le mettent en œuvre et pour les usagers. L'expérimentation et l'homologation de ce type de radar est une urgence ».*

L'usage des avertisseurs de radars et des contrôles routiers, facilité, en 2011, par la capitulation décrite précédemment de Claude Guéant, ministre de l'Intérieur, imposait de redonner une efficacité aux contrôles de vitesse en développant la mise en service de nombreux radars mobiles embarqués dans des voitures banalisées.

Je reproduis en annexe plusieurs textes dans lesquels j'insistais sur l'urgence de cette décision. La Ligue contre la violence routière avait également milité à de nombreuses reprises en faveur de l'usage des radars mobiles.

### **L'échec de la mise en œuvre des radars mobiles en 2013**

La décision concernant les radars mobiles a été enfin acceptée en 2012. Les véhicules sont homologués par le laboratoire national d'essais (LNE) et il est important de remarquer les références réglementaires citées. Il s'agit d'un décret du 3 mai 2001 et de deux arrêtés du 31 décembre 2001 et du 4 juin 2009. Un arrêté antérieur du 7 janvier 1991 avait déjà introduit dans la réglementation la possibilité d'embarquer un radar dans un véhicule en mouvement : *« Art. 1er. - Le présent arrêté s'applique aux cinémomètres de contrôle routier, ci-après dénommés cinémomètres, c'est-à-dire aux instruments permettant de mesurer soit à partir d'un poste fixe, soit à partir d'un véhicule en mouvement, la vitesse de véhicules régis par le code de la route, ainsi qu'aux dispositifs complémentaires destinés à imprimer ou enregistrer les résultats des mesures effectuées par ces instruments. Il ne s'applique pas aux appareils de prise de vue éventuellement associés aux cinémomètres. ».*

Des véhicules ont été homologués et utilisés à la fin des années quatre-vingt-dix, mais ils ont progressivement été abandonnés et ce premier échec est



intéressant. Il mettait déjà en évidence les contraintes liées à leur usage (temps passé sur les routes, coût en carburant, rédaction des procédures...).

L'étape suivante a été marquée par la définition de nouvelles caractéristiques techniques :



Organisme désigné par  
le Ministère chargé de l'Industrie



## CERTIFICAT D'EXAMEN DE TYPE

N° LNE-24833 rév. 0 du 18 Février 2013

---

**Délivré par** : Laboratoire national de métrologie et d'essais  
**En application** : Décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 modifié, arrêté du 31 décembre 2001 et arrêté du 4 juin 2009 modifié relatif aux cinémomètres de contrôle routier

Les premiers radars automatiques mobiles de cette nouvelle génération ont été mis en service en mars 2013 et la communication présentant leurs capacités de contrôle a été très bien faite, notamment en permettant à des journalistes d'expérimenter ces nouveaux radars et de décrire leur fonctionnement. Je joins en annexe un exemple d'une telle présentation faite par Nice Matin.

L'usage de véhicules équipés de radars automatiques avait un avantage évident : la suppression de la rédaction des procédures qui étaient transmises au centre de traitement des infractions de Rennes.

Malgré cet avantage, le temps d'usage quotidien de ces radars a été très faible, environ une heure par jour, et le risque pour les usagers d'être flashé a donc été également peu important. L'année 2013 a été la dernière année de bons résultats et la dégradation du bilan des accidents mortels s'est manifestée à partir de février 2014.

Pour éviter un nouvel échec, la reprise de ce type de contrôle a été modifiée, en utilisant des conducteurs n'appartenant pas aux forces de l'ordre et en

automatisant la détection des excès de vitesse. Une expérimentation a été initiée en Normandie et les résultats n'ont pas encore été publiés. La lenteur de ce processus n'est pas favorable à la décision du 1<sup>er</sup> juillet 2018 d'abaisser à 80 km/h la VMA sur le réseau non autoroutier ne séparant pas les sens de circulation. Il fallait pouvoir associer ce type de contrôle à la décision du 1<sup>er</sup> juillet dans tous les départements.

Je ne suis pas convaincu par l'automatisation complète de ce type de contrôle. Nous n'avons toujours pas de cartes de qualité géolocalisant la vitesse maximale autorisée sur l'ensemble du réseau. Je peux illustrer cette affirmation par de nombreux constats de signalisations incohérentes ou techniquement défailtantes. L'usage de la reconnaissance des panneaux est également problématique, car nous n'avons pas pu vérifier de façon exhaustive la qualité de la signalisation et en profiter pour la simplifier. Les différences entre les départements sont considérables, certains ont multiplié les limitations à 70 à l'approche d'une courbe, d'autres se contentant d'un panneau annonçant la courbe. La meilleure solution était de ne pas prendre de risque et de se donner une année ou deux de fonctionnement, avec un passager assurant la qualité de la procédure. L'excédent du bilan des radars automatiques actuels permet de recruter des gendarmes ou des policiers retraités. Ce choix était le meilleur pour éviter les conflits. Prétendre qu'il n'y avait pas de volontaires pour assurer ce contrôle est une affirmation dépourvue de crédibilité. Il convenait simplement de fixer une indemnité raisonnable pour le faire fonctionner. Si les résultats du dispositif actuel ne sont pas d'une qualité parfaite, il faut dans l'urgence adopter un contrôle avec deux personnes.

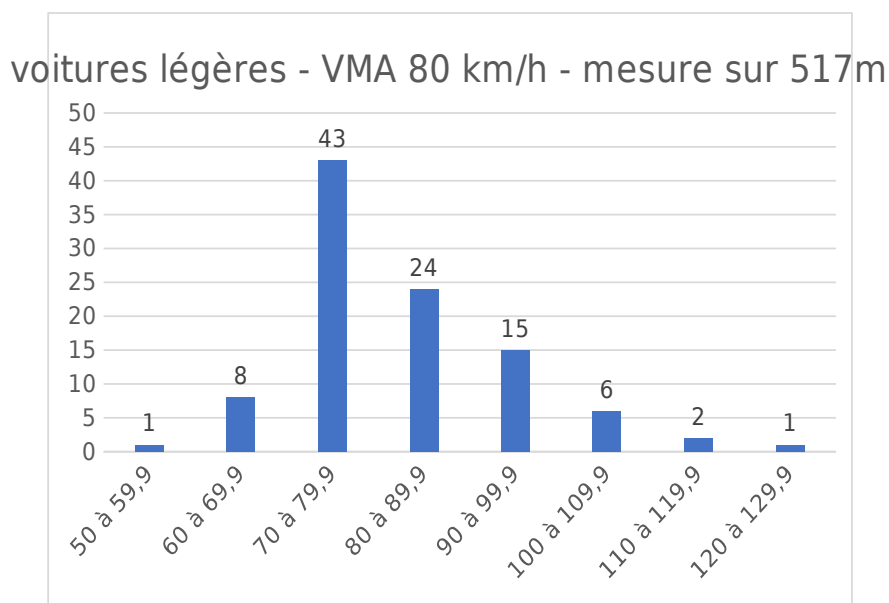
Le site internet du ministère indique que le parc de radars placés dans des véhicules est de :

- 501 « radars embarqués » qui sont dans des véhicules à l'arrêt en bord de route ou sur des supports posés à terre. Le flash est visible et le placement d'un tel véhicule hors agglomération provoque rapidement son identification et son signalement par les avertisseurs de radars. Il est indispensable de rendre son flash invisible.
- 383 « radars mobiles nouvelle génération », mis en service à partir de 2013 qui mesurent les vitesses alors qu'ils sont en déplacement. Le flash infrarouge est invisible. Leur désignation évolue vers « équipement de terrain mobile » qui n'est pas un terme très explicite, mais le terme de « radars mobiles nouvelle génération » n'était pas non plus une bonne dénomination, car elle devient inévitablement obsolète.

**Il faut évaluer la précision des différents types de radars et adapter les tolérances**

La précision des appareils de mesure de la vitesse a évolué. J'indique en annexe la réglementation helvétique dans ce domaine. Il faut produire des séries de mesures avec les radars actuels et les publier pour justifier l'évolution de la tolérance.

La tolérance actuelle pour les radars mobiles ne sanctionne pas la majorité des excès de vitesse réels. Quand une série de mesures récentes sur une voie limitée 80 km/h produit les résultats ci-dessous, il est possible de constater que la moitié des usagers dont la vitesse est excessive ne seront pas sanctionnés pour excès de vitesse.



## Il faut développer les méthodes les plus efficaces de contrôle de la vitesse

Si l'on a la faiblesse de ne pas neutraliser les avertisseurs de radar et si la mise en service des radars mobiles se développe avec la lenteur actuelle, il est indispensable de développer les contrôles efficaces utilisant des **radars indétectables** et non signalés, de faible volume. Il est possible de placer des radars automatiques temporaires au sol, sur des ponts, dans des conteneurs n'évoquant pas un instrument de mesure. Les multiples configurations possibles doivent être utilisées et il ne s'agit pas d'une mesure inacceptable, il s'agit de neutraliser les destructeurs d'efficacité des forces de police et de gendarmerie. La lutte contre le trafic de stupéfiants ne se fait pas en uniforme et au vu de tous les dealers, mais par des planques indétectables qui permettent de constater des flagrants délits. Les manœuvres et les propos destinés à culpabiliser les forces de l'ordre qui adoptent des

techniques efficaces sont aussi inacceptables que la signalisation des radars. Ces procédés ont parfois convaincu des responsables d'unités de gendarmerie et de police de signaler les lieux de leurs contrôles temporaires, alors qu'une instruction de la Déléguée interministérielle, Michèle Merli, avait interdit cette pratique dont le caractère démagogique et destructeur d'efficacité était et demeure évident.

Ce ne sont pas les lieux de contrôle à venir qu'il faut publier, mais le résultat des contrôles effectués au niveau local. Comme les lieux d'accidents et les statistiques des vitesses observées au niveau des routes, ce sont les informations localisées et dissuasives qui doivent être rendues publiques.

## **Conclusion sur l'erreur 2**

Après la réforme de 2002/2003 et son succès exceptionnel, nous avons laissé progressivement le dispositif mis en place se dégrader sous l'influence de dispositifs de signalement des contrôles. Pour que l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale sur le réseau hors agglomération sans séparation des sens de circulation exprime toutes ses possibilités, il est indispensable de développer très rapidement la mise en œuvre d'un grand nombre de radars, avec un temps quotidien d'activité sans commune mesure avec leur usage lors de leur mise en service initiale en mars 2013.

Il est indispensable d'associer à la mise en œuvre des radars mobiles de dernière génération, une publication périodique de leurs résultats. Ne pas le faire serait une reconnaissance de l'insuffisance de leur usage et donc de leur efficacité. La publication du nombre d'infractions traitées par le centre de Rennes est faite pour différents types de radars. Il faut que ces statistiques soient étendues à toutes les formes de contrôles, automatisés ou non, au niveau local.

Il convient de développer des modes de contrôles indétectables qui neutraliseront la destruction de l'équité produite par les avertisseurs de radars et de contrôles. Seuls les usagers non équipés de ces instruments sont sanctionnés, alors que ceux qui les utilisent pourront commettre des excès de vitesse avec un risque de contrôle faible.

L'efficacité d'un contrôle est déterminée par sa nature et son usage. Une bonne mesure de contrôle dont l'usage est limité est vite perçue, par les usagers qui ne respectent pas les règles, comme un risque faible qui ne justifie pas de modifier leur comportement.

## Annexes de l'erreur 2

J'ai appris dans mes activités de sécurité routière l'importance de la production de textes détaillés, accessibles sur le site [www.securite-routiere.org](http://www.securite-routiere.org) créé en 1999.

Je reproduis ci-dessous une partie de nombreuses prises de position concernant le développement de radars embarqués dans des véhicules banalisés en déplacement.

**En janvier 2006** je recommandais dans un texte résumant les mesures capables de prolonger les bons résultats des années précédentes : *« l'extension de la dissuasion des vitesses excessives à l'ensemble du réseau secondaire où se produisent la moitié des accidents mortels, et à l'ensemble des usagers, c'est à dire incluant les motocyclistes dont la survie sur les routes impose plus qu'à tout autre usager le respect des limitations de vitesse. Cette dissuasion impose l'homologation et la mise en service de radars automatiques embarqués dans des véhicules en circulation, capables notamment de photographier les motos par l'arrière. Le développement des radars "mobilisables" est en cours, il constitue la seconde étape de la mise en oeuvre du contrôle automatisé après celle des radars fixes, il doit être suivi par le développement des radars mobiles qui sont les seuls à permettre la généralisation des contrôles à des zones dangereuses au niveau desquelles il est impossible d'implanter temporairement un radar fixe, qu'il soit à l'intérieur ou à l'extérieur d'un véhicule. »* <http://www.securite-routiere.org/editoriaux/janvier2006.htm>

**En 2007** J'ai publié sur <http://www.securite-routiere.org/propositions/prop07.htm> un long texte d'analyse de la situation avec 32 propositions. La mesure 10 était la suivante :

Homologuer et mettre en œuvre le contrôle de la vitesse par des radars automatiques embarqués dans des véhicules se déplaçant dans le flux de circulation.

### *Définition du problème*

Les radars automatiques ne sont pas utilisables sous leur forme actuelle sur la totalité du réseau. Il convient d'étendre la dissuasion des vitesses excessives à toutes les voies, y compris le réseau secondaire à faible flux de circulation, pour avoir un effet maximal du respect des limitations de vitesse, tant sur l'accidentalité que sur la consommation de carburant.

### *Enoncé de la proposition et de ses objectifs*

Développer et homologuer des « radars automatiques » installés dans des véhicules banalisés circulant dans le trafic, avec un suivi assuré par le centre de traitement de Rennes, comme pour les radars automatiques de la « première génération » (radars fixes non déplaçables) et ceux de la « seconde génération » (radars embarqués dans des véhicules à l'arrêt ou établis temporairement par des systèmes variables à l'extérieur des véhicules). Ce dispositif de « troisième génération » est indispensable pour réaliser des contrôles dans des zones où il est difficile et dangereux d'installer transitoirement des radars déplaçables (dans des véhicules ou à l'extérieur des véhicules).

### *Argumentaire*

La chaîne de contrôle de la vitesse intégrant la totalité de la démarche, depuis la prise de la photographie jusqu'à l'expédition de l'avis au propriétaire du véhicule, a levé le goulet d'étranglement créé par le temps de traitement manuel des infractions dans les unités de police et de gendarmerie.

Les radars automatisés ont d'abord été utilisés sur des socles bétonnés raccordés physiquement au système de transmission des données. Ils sont alors signalés par des panneaux spécifiques et ce choix de la signalisation était indispensable pour assurer une pédagogie nouvelle du respect des règles, avec une faible tolérance sur les excès de vitesse (5 km/h ou 5% au-dessus de 100 km/h). Cette méthode a provoqué une rupture avec les tolérances élevées acceptées dans le passé.

Dans un second temps ce dispositif automatisé a été utilisé dans des véhicules banalisés pouvant s'arrêter au bord des voies ou même être fixés temporairement à des infrastructures ou placés au sol. Les données constatées (photos, mesures, renseignements sur l'emplacement, l'heure du contrôle, la vitesse autorisée localement) sont enregistrées par un ordinateur embarqué et elles sont transmises secondairement au centre de Rennes qui peut assurer le traitement comme celui des constats effectués par les radars non déplaçables. La limite à cet usage est liée au danger introduit par le stationnement des véhicules dans des zones potentiellement dangereuses (notamment les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes ou des voies rapides) ou difficiles d'accès.

Le dernier stade de l'évolution de ce dispositif, qui a eu un rôle très important dans la réduction de la vitesse moyenne de circulation et de l'accidentalité, consiste à porter la dissuasion sur la totalité du réseau par l'usage de radars embarqués dans des véhicules banalisés, se déplaçant dans le flux de circulation. Très proches des radars embarqués utilisés à l'arrêt quant aux outils de mesure, de photographie et d'enregistrement, ils utiliseraient cependant des règles légèrement différentes pour les variables recueillies et les tolérances sur les vitesses mesurées par rapport aux vitesses sanctionnées.

#### *Inconvénients et difficultés envisageables pour sa mise en œuvre*

Il n'y a pas d'obstacle technique au développement de ce type de contrôle. Il faudra cependant définir les conditions d'homologation et d'usage. Il faut inclure un repérage par GPS de la position du véhicule pour localiser avec précision le lieu de l'infraction. Le dispositif doit permettre de prendre les photos numériques et de mesurer la vitesse de véhicules en éloignement. Cette possibilité est indispensable pour assurer le contrôle des motocycles.

#### *Conditions pratiques de mise en œuvre*

Définir un cahier des charges, homologuer le dispositif, définir son usage et les seuils de tolérance sur les vitesses mesurées, planifier la mise en œuvre de ces radars automatiques effectuant des mesures dans un véhicule en déplacement pour chaque département, éventuellement par transformation des véhicules permettant de faire des mesures à l'arrêt. Il faut signaler que le développement de cette possibilité de contrôle automatisé dans un véhicule en déplacement avait été indiqué dans les recommandations du rapport d'évaluation de l'impact du CSA sur la sécurité routière de 2006, mais la réalisation pratique se fait attendre.

La formulation était la suivante (page 62 du rapport) : « *il est important, à côté des radars fixes et des radars mobiles (dans des véhicules à l'arrêt ou au sol) de développer l'usage des radars automatiques embarqués dans des véhicules en déplacement qui porteront la dissuasion de l'excès de vitesse dans des zones où le contrôle fixe est impossible car trop dangereux pour ceux qui le mettent en œuvre et pour les usagers. L'expérimentation et l'homologation de ce type de radar est une urgence* ».

**En 2013**, dans un texte publié sur le site internet [www.securite-routiere.org](http://www.securite-routiere.org) toujours accessible à l'adresse <http://www.securite-routiere.org/docacrobat/2013projetGot.pdf>, j'énonçais un ensemble de recommandations, dont la suivante :

*« Redonner leur pleine efficacité aux méthodes de dissuasion des excès de vitesse*

*Toutes les mesures contraignantes provoquent des adaptations destinées à réduire leur effectivité sur le terrain. Un ensemble de comportements profondément asociaux se sont développés depuis l'instauration du dispositif de contrôle et de sanction automatisé (CSA) en 2003. Ils existaient auparavant, mais avec une fréquence faible qui ne mettait pas en question la qualité du dispositif et surtout son équité. La situation a évolué et il est indispensable de mettre un terme à cette recherche de l'impunité. Les pouvoirs publics doivent mettre en œuvre les méthodes qui sont disponibles et qui peuvent limiter dans des proportions importantes les dérives observées. »*

*(Le gouvernement) « peut faire le choix d'une modification des procédures de contrôle, assurant l'invisibilité de radars déplaçables. Le volume de ces radars se réduit chaque année, ils sont facilement camouflables en bordure de chaussée (les véhicules stationnés hors agglomération sont suspects aux yeux des chercheurs de radars) et l'usage d'un rayonnement infrarouge rend leur flash invisible (la technique est utilisée par les nouveaux radars mobiles opérant dans des véhicules en déplacement). Il faudrait également renoncer à faire conduire les radars mobiles/mobiles par des gendarmes ou des policiers en tenue, ce qui permet leur identification et leur signalement. »*

#### Mesures de vitesse dans la Confédération Helvétique

Référence : document de l'AFROU :

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20080078/index.html#a8>

#### Art. 8 Marge de sécurité

Les valeurs suivantes doivent être déduites de la vitesse mesurée, après que cette dernière a été arrondie au chiffre entier le plus proche :

- a. en cas de mesures par radar:
  1. 5 km/h pour une valeur mesurée inférieure ou égale à 100 km/h,
  2. 6 km/h pour une valeur mesurée de 101 à 150 km/h,
  3. 7 km/h pour une valeur mesurée à partir de 151 km/h;



- b. en cas de mesures par laser:
  - 1. 3 km/h pour une valeur mesurée inférieure ou égale à 100 km/h,
  - 2. 4 km/h pour une valeur mesurée de 101 à 150 km/h,
  - 3. 5 km/h pour une valeur mesurée à partir de 151 km/h;
- c. en cas de mesures par radar immobile dans un virage:
  - 1. 10 km/h pour une valeur mesurée inférieure ou égale à 100 km/h,
  - 2. 14 km/h pour une valeur mesurée à partir de 101 km/h;
- d. en cas de mesures par radar mobile au sens de l'art. 6, let. c, ch. 1 («moving radar»):
  - 1. 7 km/h pour une valeur mesurée inférieure ou égale à 100 km/h,
  - 2. 8 km/h pour une valeur mesurée de 101 à 150 km/h,
  - 3. 9 km/h pour une valeur mesurée à partir de 151 km/h;
- e. en cas de mesures par détecteurs de seuil immobiles tels que boucles à induction, capteurs piézométriques, détecteurs de seuil optiques:
  - 1. 5 km/h pour une valeur mesurée inférieure ou égale à 100 km/h,
  - 2. 6 km/h pour une valeur mesurée de 101 à 150 km/h,
  - 3. 7 km/h pour une valeur mesurée à partir de 151 km/h;
- f. en cas de contrôles de vitesse par tronçon:
  - 1. 5 km/h pour une valeur mesurée inférieure ou égale à 100 km/h,
  - 2. 6 km/h pour une valeur mesurée de 101 à 150 km/h,
  - 3. 7 km/h pour une valeur mesurée à partir de 151 km/h;

## **La présentation des radars mobiles par Nice Matin en 2013**

# Radar furtif embarqué, l'arme fatale de la police

Derrière son allure ordinaire, la Renault Mégane de la police des A.-M. est redoutable. À son bord, un radar furtif a déjà verbalisé 895 excès de vitesse en deux mois

**N**om de code ETM. Pour l'équipement de Terrain Mobile. Le radar mobile dernière génération. Capable de photographier tout en roulant les excès de vitesse, sans même que le contrevenant s'en aperçoive. Un flash infrarouge le rend invisible, de jour comme de nuit.

Il en existe vingt en France dont dix dans les Alpes-Maritimes. La voiture-radar est en fonction depuis mars après deux mois de test. Résultat : 895 véhicules pris en faute. Les contrevenants ne l'ont su que deux semaines plus tard, en recevant leur contredanse par la poste.

Le commissaire Emmanuel Grout, chef adjoint du pôle voie publique, nous a ouvert, hier à Nice, les portes de cette Renault Mégane balisée, équipée du radar dernier cri. Une voiture, ni vue, ni connue, 77 000 euros ! Contre 5 000 pour un radar embarqué classique.

## Une plus grande marge de tolérance

De l'extérieur, rien ne permet de repérer le véhicule. Hormis deux policiers en tenue à l'intérieur et une caméra grand angle placée sur le tableau de bord. C'est un coup dur pour les réseaux communautaires, style Coyote, qui permettent aux automobilistes de s'avertir.

## Les vitesses qui seront retenues contre vous

La police annonce que la marge technique de ce nouveau radar est de 10 km/h quand le véhicule roule à moins de 100 km/h. Quand il est photographié à plus de 100 km/h, dans ce cas, 10% est retranchée systématiquement de la vitesse mesurée. Exemple, sur une autoroute limitée à 130, l'utilisateur contrôlé à 138 km/h ne sera pas verbalisé par le nouveau radar embarqué. Puisque  $138 - 10\% = 124$  km/h.

### Les vitesses de déclenchement

Voici un memento pour déclencher la photographie de la police :

- ✓ SUR AUTOROUTE : 146 km/h ou plus ;
- ✓ SUR VOIE EXPRESS : 124 km/h ou plus ;
- ✓ SUR NATIONALE
- OU DÉPARTEMENTALE : 102 km/h ou plus ;
- ✓ EN AGGLOMÉRATION : 61 km/h ou plus

Sachant que ces repères ne sont valables que pour les radars embarqués nouvelle génération. Et que les compteurs automobiles permettent de rajouter 5 km/h de tolérance. Il faut être à plus de 150 km/h au compteur sur autoroute pour que l'ETM immortalise l'infraction.



Très difficile à repérer, cette Mégane ordinaire n'est censée photographier que les excès de vitesse supérieurs à 20 km/h.

(Photos Frantz Bouton)

Dans la calandre, le flash : un rectangle noir très discret. Derrière la plaque d'immatriculation se dissimule l'antenne radar. Sur la plage arrière, l'antenne GPS. Et dans le coffre, de volumineuses batteries. Au volant, Philippe Kaczmarek, responsable du service contrôle de vitesse, rentre quelques paramètres avant de démarrer : « Grâce à cette tablette tactile, je me connecte. Je rentre ensuite mon matricule,

mon mot de passe. » L'ordinateur de bord note que la caméra est opérationnelle. « J'indique ensuite que le contrôle s'effectue en mode « mouvement », poursuit le sous-brigadier.

La vitesse limite autorisée est sélectionnée par le policier, en l'occurrence 50 km/h, en sortant de la caserne Auvare sur le boulevard Roquebillière. Tout le reste est automatisé.

« Pour l'instant, nous flashons les véhicules qui nous doublent. Mais dans quelques semaines, nous aurons une application qui nous permettra de contrôler la vitesse des véhicules que nous croisons », précise le commissaire Grout.

Un piège de plus pour les automobilistes ? Les policiers s'en défen-

dent. D'autant que la tolérance est supérieure aux radars d'ancienne génération : « C'est un appareil réservé aux grands excès de vitesse, affirme Emmanuel Grout : « Avec les radars actuels, vous êtes flashé en agglomération à partir de 57 km/h. Avec celui-ci, il faut que vous soyez à 70 km au lieu de 50. » Plus question, dès lors, de plaider l'inadvertance.

Démonstration sur la voie Mathis, la voie rapide de Nice, sur une portion à 50, peu après un radar fixe. Un scooter double à fond de train la Mégane de la police. Vitesse affichée sur la tablette : 74 km/h. Les données partent directement à Rennes. Le PV est déjà en préparation. « C'est quand même déjà quasiment 80 km/h au compteur », pré-

cise le commissaire Grout. Parmi les vitesses remarquables relevées ces derniers jours : 146 km/h sur la Promenade, 167 km/h entre Èze et Villefranche. En une heure de démonstration, l'ETM azuréen est passé hier matin de 895 PV à... 897.

CHRISTOPHE PERRIN  
cperrin@nicematin.fr

## En vidéo

Notre reportage à bord de la voiture-radar



WWW.NICEMATIN.COM



Pour l'instant, seuls sont flashés les véhicules qui doublent la Mégane banalisée. Dans quelques semaines, le véhicule disposera d'une application, « pour contrôler la vitesse des véhicules que nous croisons », annonce le commissaire Grout.

### **Erreur 3: la faillite du dispositif de retrait de points**

Lors de la campagne pour l'élection présidentielle de 2017, un groupe de promoteurs de décisions de santé publique a posé aux candidats la question suivante :

*« Un rapport du ministère de l'intérieur a prouvé que la moitié des points de permis qui devraient être retirés ne l'ont pas été. Il est indispensable de recréer l'équité et l'efficacité du dispositif. Assurerez-vous la qualité du dispositif de retrait de points ? »*

Emmanuel Macron a répondu : *« Naturellement. C'est la crédibilité de la sanction qui est en jeu. De manière générale, je me suis prononcé pour l'application sans faille des peines et des sanctions prononcées, ce n'est pas pour accepter que des pénalités pour excès de vitesse soient traitées avec une négligence coupable. Qui dit contrôle dit sanction aux contrevenants, et qui dit sanction dit efficacité du système de pénalisation. Il ne peut y avoir de tolérance à géométrie variable sur cette question très lourde de la sécurité routière ».*

Le bilan de la gestion du permis à point vient d'être publié par le ministère de l'intérieur. Non seulement la dégradation de la procédure n'a pas été corrigée, mais elle s'est aggravée. Un délai de plusieurs mois est acceptable pour corriger cette anomalie d'une gravité évidente. Nous pourrions juger dans le bilan de l'année 2018 si l'engagement du président de la République est respecté.

#### **I - Les faits**

Dans les deux principales modalités d'erreurs, les mauvais choix et les mauvaises gestions, celle-ci est un exemple caricatural d'une incapacité de corriger un dispositif dont les défaillances ont été décrites il y a 6 ans.

## **- Le rapport Colin-Le Gallou**

Le 4 juin 2012, un rapport de la DGA de 79 pages, rédigé par Jean Colin et Jean-Yves Le Gallou, inspecteurs généraux du ministère de l'Intérieur, a mis en évidence la gravité de la dégradation du dispositif de retraits de points. Leurs conclusions étaient dévastatrices :

*« Après une analyse fine des procédures et des applications, les principales conclusions sont les suivantes.*

- 1 En 2010, 12 027 010 infractions routières entrant dans le champ d'application du permis à points ont été constatées. 6 486 626 décisions de retraits de points ont été prises. Les retraits de points concernent 54% des infractions constatées. 46% des infractions sont donc restées sans conséquence sur la situation du permis de conduire.*
- 2 - Lorsque les véhicules appartiennent à des personnes morales, seulement 11% des conducteurs contrevenants se voient retirer des points. Ainsi, 1 400 000 avis de contraventions (ACO) adressés, dans le cadre du contrôle sanction automatisé (CSA), à des sociétés ou à des administrations, ne débouchent sur aucun retrait de points. La mission propose plusieurs types de solutions : d'ordre pénal (créer une incrimination de non-désignation), administratif (faire figurer le nom d'un conducteur responsable sur le certificat d'immatriculation), conventionnel (passer des accords de transmission de données avec les propriétaires des grandes flottes de véhicules).*
- 3 - Par ailleurs 2 500 000 contrevenants ne se voient pas retirer de points de permis en raison de difficultés d'interfaces entre les fichiers d'immatriculation des véhicules et celui des permis de conduire. Beaucoup d'améliorations techniques sont possibles pour que les fichiers se « parlent » mieux. Cela relève d'un bon management des services."*

## **- La mise au placard de ce rapport et sa divulgation dans la presse**

En tête du document de transmission de ce rapport de l'inspection générale de l'administration, un bandeau occupe toute la largeur de la page : **« CONFIDENTIEL »**.

Trois ans après la remise du rapport au ministre de l'Intérieur, aucune diffusion de ce texte n'avait été faite et aucune procédure en vue de corriger cette carence majeure n'avait été engagée, alors que le rapport avait établi 29 préconisations destinées à corriger les erreurs observées.

Le Journal du Dimanche a rendu public le rapport Colin Le Gallou avec des commentaires détaillés en août 2015 et a placé sur son site internet la totalité de ce texte. Aucun responsable de ce désastre n'a contesté le contenu de cet article. La partie la plus importante du texte du JDD a été la suivante : *« Signé par les hauts-fonctionnaires Jean-Yves Le Gallou et Jean Collin, ce texte, transmis à l'administration dès le 13 juin 2012, sonne l'alerte : le système des radars automatiques dysfonctionne, il est inéquitable. Plus précisément, il met au jour « une forte distorsion entre les infractions commises et les décisions de retrait de points ». En clair : les sanctions ne sont pas automatiques en cas d'infraction. Deux chiffres-chocs battent en brèche l'efficacité d'un outil mis en place en 2003 et qui a sauvé 4.000 vies : « Les retraits de points concernent 54% des infractions constatées. 46% des infractions sont donc restées sans conséquences sur la situation du permis de conduire », pointent Le Gallou et Collin. Plus précisément, parmi les 12 millions d'infractions constatées en 2010 par les policiers, les gendarmes ou par le système automatisé (9,1 millions par les radars), 6,5 millions seulement « de décisions de retraits de points ont été enregistrées dans le fichier national du permis de conduire ». « Ce taux de déperdition apparaît élevé », notent les auteurs. Les amendes, elles, sont payées dans 80% des cas. « J'ai réussi à confondre quelques conducteurs mais il est encore assez facile d'échapper au retrait de points, notamment parce que nous manquons de moyens humains pour identifier les conducteurs des véhicules en infraction », témoigne un commissaire de police. »*

La conclusion du JDD laissait espérer un retour à l'application de la loi : *« Remis il y a plus de trois ans, le rapport de l'IGA, non rendu public, n'a pas conduit à une réforme d'ampleur du système pour corriger les déviances. Des progrès sont toutefois possibles dans un proche avenir : alors que 111 nouveaux radars ultra-modernes capables de détecter les excès de vitesse dans les deux sens de circulation rentreront en fonction dès demain, Bernard Cazeneuve a annoncé en janvier vouloir « lutter contre les contournements de la loi en matière de contrôle automatisé », notamment en identifiant mieux les auteurs des infractions. Le prochain Conseil interministériel sur la sécurité routière (CISR) prévu le 2 octobre devrait dévoiler les modalités concrètes de lutte contre l'évaporation des points perdus. « Un de nos objectifs, martèle Emmanuel Barbe, est de s'assurer de l'égalité réelle de tous devant la loi ».*

### **- L'échec de la correction des erreurs**

La publication du JDD semblait marquer la fin de cette absence d'équité insupportable. Les responsables de la gestion du dispositif ont mis en avant des explications rationnelles qui semblaient pouvoir justifier une partie

importante de cette carence : les entreprises ne désignent pas l'identité de leurs employés quand leur infraction est constatée par des radars automatiques, il y a des classements sans suite sous condition (participer à un stage), de fausses immatriculations, des étrangers qui ne sont pas gérés par le permis à points français ...

Dès 2015, j'ai analysé les absences de retraits de points de permis dans des circonstances qui ne relevaient pas de l'ensemble d'arguments développés par l'administration de la sécurité routière. Mes constats et les commentaires sont toujours accessibles sur le site [www.securite-routier.org](http://www.securite-routier.org) aux pages suivantes :

<http://www.securite-routiere.org/docacrobat/alcooletretraitdepoints.pdf>

<http://www.securite-routiere.org/usagers/controlesanctions/alcoolpertedepoints.html>

<http://www.securite-routiere.org/usagers/controlesanctions/alcooletretraitdepoint2014.html>

J'ai utilisé une forme d'infraction qui échappe, dans la quasi-totalité des cas, aux arguments qui ont été avancés pour « justifier » l'absence de retraits de points : la conduite sous l'influence de l'alcool (contraventions et délits). Quand les contrôles sont effectués, qu'il s'agisse de contrôles aléatoires ou de contrôles après infraction ou accident, les gendarmes et les policiers ont accès aux documents identifiant le conducteur et le véhicule (immatriculation, permis de conduire, « carte grise ». Tous les éléments sont donc disponibles pour conduire la procédure jusqu'à son terme.

Les circonstances qui justifient l'absence de possibilité de retraits de points sont très limitées, il s'agit de :

- La conduite sous l'influence de l'alcool par un usager étranger. Nous savons que cette infraction est très rare. Le BAAC de l'année 2016 recense seulement 39 conducteurs étrangers avec une alcoolémie dépassant le seuil légal dans l'ensemble des accidents, alors que le nombre de conducteurs avec une alcoolémie excessive s'élevait à 4 979..
- La conduite sans permis par les usagers qui ne l'ont jamais obtenu, ou qui conduisent alors qu'ils n'ont plus de points, peut être identifiée en utilisant la proportion d'usagers conducteurs accidentés identifiés dans le BAAC comme ne possédant pas de permis valide (jamais obtenu, périmé, suspendu, invalidé, annulé). En 2016, 86 157 conducteurs accidentés avaient un permis valide et 2 112 n'en avaient pas soit 2,5%.
- Compte tenu du fait que l'usage de la notion d'accident est un biais qui majore les proportions d'absence de permis, l'impossibilité justifiée de retirer des points ne devrait pas dépasser 3%.

Dans les dénombrements que j'ai pu établir de 2010 à 2014 en utilisant le document de l'ONISR qui fait le bilan annuel des infractions et des retraits de points, les proportions d'usagers dont 6 points de permis ont été retirés pour une contravention ou un délit lié à une conduite sous l'influence de l'alcool s'élevaient à :

2010	2011	2012	2013	2014
56%	54.5%	48.7%		48.8%
51.1%				

Le bilan des infractions et des retraits de points pour l'année 2017 a été rendu public en septembre 2018. Il permet de mettre en évidence l'aggravation du déficit de retrait de points après constat d'une infraction à la conduite sous l'influence de l'alcool.

## **II - Analyse du bilan 2017 établissant les constats d'infractions pour conduite sous influence de l'alcool et le bilan de retraits de points liés à ces infractions**

Les données utilisées dans cette analyse sont produites par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) dans deux rapports :

- **« La sécurité routière en France - bilan de l'accidentalité de l'année 2017 », 192 pages.** Pour faciliter l'identification de ce document, il est désigné dans le texte ci-dessous comme le « bilan de l'accidentalité ».
- **« Les infractions au code de la route et au code des transports. L'impact sur le permis à points. Bilan statistique 2017 », 145 pages.** Ce document est désigné comme le « bilan des infractions »

Les données statistiques produites dans ces deux documents appartiennent à trois catégories, chacune concernant un niveau particulier depuis le constat d'une infraction jusqu'au retrait effectif des points sur le fichier des permis de conduire, en passant par l'étape très importante de la caractérisation de l'infraction (contravention ou délit) et son acheminement vers l'organisme qui va décider de la sanction et finalement la transmettre aux gestionnaires du permis à points. Le constat inquiétant est l'absence de cohérence entre les valeurs publiées dans ces trois niveaux de traitement des données.

### **1/ Le premier niveau indique le nombre de constats d'infractions**

#### **Contrôles d'alcoolémie**

⇒ Page 109 (bilan de l'accidentalité)



« 10,1 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2017, nombre stable par rapport à 2016. 334 860 tests se sont avérés positifs, soit 3,3 % des dépistages.

}□ 9,7 millions de contrôles (95,1 % du total) sont préventifs (à l'initiative des forces de l'ordre) ou lors d'infractions. Ils s'avèrent positifs 2,9 % des cas.

}□ 80 389 contrôles ont été réalisés lors d'accidents corporels (qui incluent les accidents mortels). 4 816 usagers testés (soit 6,0 %) ont une alcoolémie supérieure au taux légal (taux de positivité proche de ceux de 2013-2014).

}□ 153 353 dépistages ont eu lieu lors d'accidents matériels. Ils sont positifs dans 9,5 % des cas. Ce taux, supérieur à celui observé dans les accidents corporels, s'explique par la sélection opérée pour ces tests non systématiques lors d'accidents matériels.

}□ 146 156 dépistages ont été réalisés suite à la commission d'une première infraction, avec un taux de positivité de 22% »

La valeur à retenir est celle du **total des dépistages positifs, soit 334 860**

Données générales : ⇒ page 26 (bilan des infractions) - reproduction du document.

## IV. Les contrôles et les infractions relatifs à l'alcoolémie

### IV.1. Données générales sur tous les contrôles réalisés

En 2017, 10 141 631 dépistages ont été réalisés, contre 9 862 941 en 2016, soit une hausse de + 2,8 %.

	Tous dépistages		Dépistages positifs		Taux de positivité
	Nombre	Évolution année A/A-1	Nombre	Évolution année A/A-1	
2008	11 743 065	+4.6%	381 705	+1.5%	3.3%
2009	11 284 099	-3.9%	371 741	-2.6%	3.3%
2010	10 892 996	-3.5%	375 487	+1.0%	3.4%
2011	11 155 304	+2.4%	386 828	+3.0%	3.5%
2012	10 935 180	-2.0%	352 014	-9.0%	3.2%
2013	10 517 148	-3.8%	322 694	-8.3%	3.1%
2014	10 838 743	+3.1%	318 460	-1.3%	2.9%
2015	10 245 130	-5.5%	293 548	-7.8%	2.9%
2016	9 862 941	-3.7%	305 239	+4.0%	3.1%
2017	10 141 631	+2.8%	334 860	+9.7%	3.3%

Les dépistages positifs sont en hausse (+ 9,7 % par rapport à 2016), soit 334 860 positifs en 2017 contre 305 239 en 2016.

Le taux de positivité (tests positifs / nombre de dépistages) augmente légèrement en 2017 par rapport à 2016, s'établissant à 3,3 % contre 3,1 % en 2016.

### **2/ le second niveau** (bilan des infractions)

Il est très important, car il ne se limite pas au dénombrement des infractions (contrôles positifs), il indique la qualification de la faute (contravention ou délit).

⇒ La page 8 résume la qualification et le nombre d'alcoolémies dépassant le seuil légal

« *L'alcoolémie délictuelle (supérieure ou égale à 0,8 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré et plus) est en baisse de -6,7% avec 123 926 délits, représentant toujours 20,8% des délits.*

*L'alcoolémie contraventionnelle (inférieure à 0,8 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré) diminue de -2,7% par rapport à 2016, avec 80 182*

contraventions en 2017. 7 287 contraventions ont été dressées pour alcoolémie comprise entre 0,2 et 0,5 g/l pour des titulaires de permis probatoire ».

⇒ Page 12 (bilan des infractions)

« Aide- mémoire infractions - Délits - Alcoolémie - 123 926 (-6,7%)

Alcoolémie inférieure à 0,8 g/l de sang - 80 182 (-2,7%)

Dont alcoolémie de 0,2 à 0,5 g/l - 7 287 (-10%) »

⇒ Page 13 (bilan des infractions) : confirmation des valeurs indiquées page 12

⇒ Page 15 : (bilan des infractions) tableau indiquant l'évolution des délits (reproduction du document)

⇒ Page 16

### 1.1.2. Évolution 2010-2016-2017 de la répartition par famille

Familles	Nombre de délits			Évolution 2017/2010	Évolution 2017/2016	Part en 2010	Part en 2016	Part en 2017
	2010	2016	2017					
Délit de fuite après un accident	138 515	168 440	172 217	+24.3%	+2.2%	25.1%	28.3%	29.0%
Alcoolémie	167 347	132 894	123 926	-25.9%	-6.7%	30.3%	22.3%	20.8%
Permis de conduire	101 092	111 844	112 888	+11.7%	+0.9%	18.3%	18.8%	19.0%
Assurance	79 734	82 889	80 395	+0.8%	-3.0%	14.4%	13.9%	13.5%
Stupéfiants	25 194	44 379	49 135	+95.0%	+10.7%	4.6%	7.5%	8.3%
Refus et entraves	22 581	26 210	27 942	+23.7%	+6.6%	4.1%	4.4%	4.7%
Plaques	13 574	22 846	21 326	+57.1%	-6.7%	2.5%	3.8%	3.6%
Alcool et stupéfiants	4 002	5 691	6 263	+56.5%	+10.1%	0.7%	1.0%	1.1%
Vitesse		106	95		-10.4%	0.0%	0.0%	0.0%
Autres	239	225	197	-17.6%	-12.4%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>Total</b>	<b>552 278</b>	<b>595 524</b>	<b>594 384</b>	<b>+7.6%</b>	<b>-0.2%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

### 1.1.3. Évolution 2008-2017 des proportions entre les principales familles de délits

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Délit de fuite après un accident	24.6%	25.1%	25.1%	23.7%	23.3%	23.8%	24.9%	26.9%	28.3%	29.0%
Alcoolémie	32.2%	30.5%	30.3%	30.0%	27.1%	25.6%	24.4%	22.4%	22.3%	20.8%
Permis de conduire	19.2%	19.1%	18.3%	18.5%	19.4%	19.5%	19.7%	19.3%	18.8%	19.0%
Assurance	14.9%	14.6%	14.4%	15.1%	14.8%	15.1%	15.7%	14.9%	13.9%	13.5%
Stupéfiants	2.4%	3.8%	4.6%	4.4%	5.3%	5.6%	5.7%	6.8%	7.5%	8.3%
<b>Total</b>	<b>548 785</b>	<b>561 864</b>	<b>552 278</b>	<b>572 797</b>	<b>552 506</b>	<b>579 880</b>	<b>587 579</b>	<b>581 081</b>	<b>595 524</b>	<b>594 384</b>

⇒ Page 17 (bilan des infractions)

DELITS		Évolution 2017/2016	Évolution 2017/2010	Délits en proportion en 2017
2016	2017			

Alcoolémie					
Conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste	5 564	5 935	+6.7%	-17.4%	1.0%
Conduite sous l'empire d'un état alcoolique (taux d'alcool >= 0,8 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré)	123 850	114 204	-7.8%	-26.7%	19.2%
Refus, par le conducteur d'un véhicule, de se soumettre aux vérifications tendant à établir l'état alcoolique	3 480	3 787	+8.8%	-12.2%	0.6%
	132 894	123 926	-6.7%	-25.9%	20.8%

Alcool et stupéfiants					
Conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et sous l'empire d'un état alcoolique	5 691	6 263	+10.1%	+56.5%	1.1%

Remarque : trois circonstances particulières sont incluses dans ce tableau :

- l'ivresse manifeste (5 935)
- le nombre de refus de se soumettre aux vérifications tendant à établir l'état d'imprégnation alcoolique (3 787)
- l'association alcool/stupéfiant (6 263)

⇒ Page 20 (bilan des infractions)

Alcoolémie contraventionnelle : les valeurs sont en accord avec celles indiquées précédemment (80 182 infractions), mais le texte indique «6 803 infractions ont été relevées contre 6 177 en 2016 pour conduite d'un véhicule avec un permis probatoire et une concentration d'alcool par litre d'au moins 0,20 gramme dans le sang ou 0,10 milligramme dans l'air expiré, infraction créée en 2015».

Remarque : le nombre indiqué dans le tableau de la page 12 était de 7 287 et non de 6 803

⇒ Page 23 (bilan des infractions) : ajout de détails concernant les alcoolémies contraventionnelles.

Alcoolémie inférieure à 0,8 g/L de sang					
Conduite d'un véhicule avec une concentration d'alcool par litre d'au moins 0,50 gramme dans le sang ou 0,25 milligramme dans l'air expire	75 719	72 836	-3.8%	-29.4%	0.3%
Conduite d'un véhicule avec un permis probatoire et une concentration d'alcool par litre d'au moins 0,20 gramme dans le sang ou 0,10 milligramme dans l'air expire	6 177	6 803	+10.1%	-	0.0%
Conduite d'un véhicule de transport en commun avec une concentration d'alcool par litre d'au moins 0,20 gramme dans le sang ou 0,10 milligramme dans l'air expire	320	347	+8.4%	-40.1%	0.0%
Conduite d'un véhicule par élève conducteur en situation d'apprentissage avec une concentration d'alcool par litre d'au moins 0,20 gramme dans le sang ou 0,10 milligramme dans l'air expire	125	137	+9.6%	-	0.0%
Accompagnement d'un élève conducteur en situation d'apprentissage avec une concentration d'alcool par litre d'au moins 0,50 gramme dans le sang ou 0,25 milligramme dans l'air expire	56	59	+5.4%	-	0.0%
	82 397	80 182	-2.7%	-22.8%	0.3%

⇒ Page 27 et suivantes : (bilan des infractions).

Dissociation importante des contrôles préventifs ou après infractions (315 479), des contrôles après accidents (19 381). Dans un passé lointain, les contrôles préventifs étaient indiqués séparément des contrôles après infraction, ce qui donnait une valeur de référence concernant l'exposition au risque alcool (les contrôles après infraction introduisent un biais).

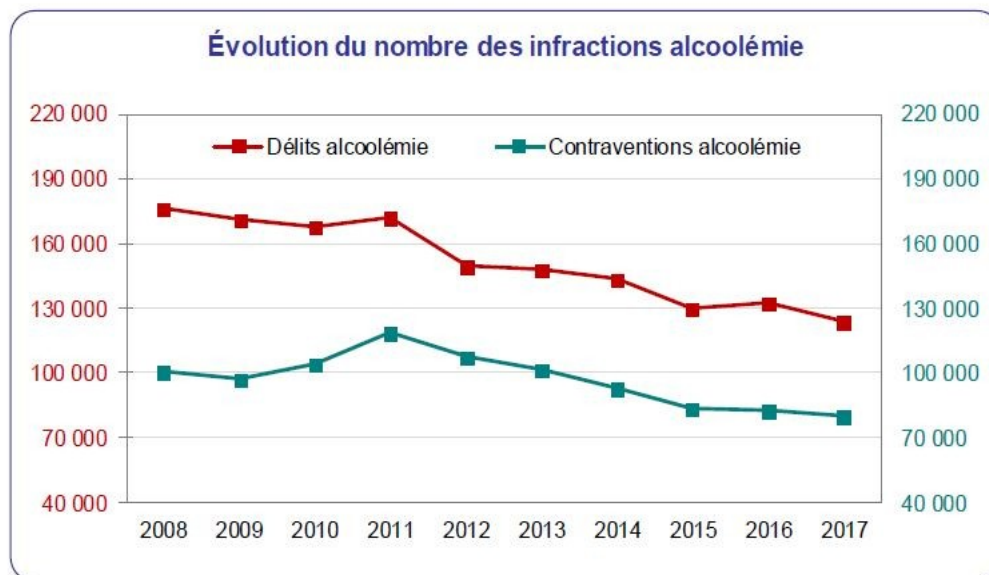
⇒ Page 29 : (bilan des infractions).

Il faut rapprocher cette évolution des contraventions et des délits du nombre de dépistages effectués et comparer cette évolution à celle des résultats obtenus en cas d'accident. Les résultats posent des problèmes sans solution. L'année 2013 a marqué la fin d'une période de réduction de la mortalité et des blessures (blessés hospitalisés) avec 3 268 tués et 25 966 blessés. Le nombre de dépistages après accident a été de 298 069 et 25 008 ont été positifs. En 2014 la mortalité et l'accidentalité ont augmenté et le nombre de dépistages effectués dans le cadre des accidents a été plus faible. 265 526 dépistages et 21 500 positifs. Cette évolution surprenante se confirme en 2015 le nombre de dépistages continue de se réduire (6,1%), comme le nombre de résultats positifs (- 6,1%), alors que le nombre d'accidents continue de s'accroître (tués et blessés hospitalisés). Ces évolutions sont incompréhensibles. La recherche d'une imprégnation alcoolique est obligatoire dans tous les accidents corporels et il n'y a pas de justification à une réduction du nombre de dépistages après accident quand le nombre d'accidents s'accroît.

Les statistiques produites dans les bilans annuels de la sécurité routière indiquent une stabilité impressionnante de la proportion d'accidents mortels avec l'alcoolémie connue. Elle était de 30,4% en 2010 et de 30% en 2017.

Cette proportion autour de 30% est inchangée depuis la première analyse de la totalité des accidents mortels observés en France (avec recherche des résultats des prises de sang) que j'avais pu réaliser en 1977.

Page 29 : Graphique (bilan des infractions) mettant en évidence la réduction des infractions alcoolémie.



### 3/ le troisième niveau : le retrait de points

⇒ Page 9 : 791 682 « points pour alcoolémie (-6,1%) »

⇒ Page 42 : aide-mémoire permis à points.

⇒ Page 45 : « 791 682 points sont retirés pour les infractions liées à l'alcoolémie, soit 5,2% de l'ensemble des points retirés dont 396 144 points retirés (50% des points retirés pour les infractions liées à l'alcoolémie) pour le délit de conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé ».

Remarque : page 48 ce sont 53% des points qui sont retirés pour des délits.

⇒ Page 48 :

2016	2017
------	------

<b>Alcool</b>	<b>842 796</b>	<b>791 682</b>	<b>-6.1%</b>
Alcoolémie délictuelle( > 0,8)	439 092	396 144	-9.8%
Alcoolémie contraventionnelle (entre 0,5 et 0,8)	348 294	336 294	-3.4%
Alcoolémie contraventionnelle (entre 0,2 et 0,5 pour permis probatoires)	27 234	31 878	+17.1%
Blessures involontaires avec alcool	5 958	6 258	+5.0%
Homicide avec alcoolémie	30	30	+0.0%
Autres	22 188	21 078	-5.0%

Un renseignement incompréhensible est inscrit dans ce tableau sous la forme « Autres » qui n'est pas commenté.

⇒ Page 48 : nombre de retraits de points pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique délictuel : 396 144.

Le paragraphe concernant la conduite avec une alcoolémie au niveau de la contravention contient une erreur : « *Le nombre de points retirés pour les faits de conduite sous l'empire d'un état alcoolique contraventionnel (taux d'alcool pur compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang ou entre 0,25 et 0,4 mg/l d'air expiré) est en diminution de - 3,4 % passant de 348 294 en 2017 à 336 294 en 2016* ». Les valeurs pour 2016 et 2017 ont été inversées par rapport au résultat de la page 42. La bonne valeur est manifestement celle du tableau de la page 42 (reprise dans un texte de la page 43), car l'indication « *est en diminution* » de la page 48 est en contradiction avec le montant indiqué de l'année 2017 qui est supérieur à celui de 2016.

⇒ Page 51 : indication intéressante de la proportion des infractions pour alcoolémie excessive en fonction du sexe : 18 443 femmes et 112 456 hommes. Le total des retraits de points est de 66,7% chez les hommes et 33,3% chez les femmes, mais le nombre de permis au solde nul par sexe est de 85,2% chez les femmes et 66,7% chez les hommes.

⇒ Page 112 (bilan de l'accidentalité) : le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique en 2016 a été de 113 000 (attention, il peut y avoir un décalage entre l'année du constat et celle de la condamnation).

⇒ Page 113 (bilan de l'accidentalité) : le nombre d'hommes condamnés pour conduite en état alcoolique a été (en 2016) de 100 777 hommes et 12 328 femmes. Les données de la justice sont publiées plus tardivement que celles de l'ONISR.

### **Le résumé de cet ensemble considérable de données est le suivant :**

- 334 860 tests de dépistage de l'alcoolémie se sont avérés positifs en 2017.
- Les valeurs produites dans ces documents pour la nature des infractions permettent de retenir :

- o 80 182 contraventions
- o 129 182 délits
- o Soit un total de 209 364
- Le nombre de retraits de 6 points est de  $791\ 682/6 = 131\ 947$

**Pour 100 dépistages positifs, environ 60 seront qualifiés (24 contraventions et 36 délits) et 40 retraits de points de permis seront perdus.**

### III - Le bilan de ce désastre

Ce défaut de qualité détruit l'équité entre les usagers. Il est important quantitativement, identifié depuis de nombreuses années, et sa correction ne présente pas de difficultés techniques insurmontables. Il exprime avant tout le déficit de coordination des différents acteurs concernés et l'incapacité des décideurs à mettre en œuvre une procédure prioritaire dirigée par un responsable unique, doté de moyens. La décision, prise récemment, d'entreprendre une nouvelle évaluation de ce désastre indique une fois de plus la volonté de ne pas décider. Elle confirmera l'absence de correction de cette faute, sans organiser sa suppression et sans pouvoir désigner le responsable de cette carence, car il n'y a pas un responsable unique. Il y a un ensemble de gestionnaires qui vont dire que leurs logiciels ne sont pas connectés entre eux, qu'ils manquent de moyens, et que le ministère de la Justice est sinistré.

Quand la réforme de 2002/2003 a centré son action sur le contrôle de la vitesse par des radars automatiques, une cellule responsable du projet (avec une dizaine de fonctionnaires détachés des ministères des Transports et de l'Intérieur) a été mise en place. Raphaël Bartolt, préfet, a eu comme activité unique de la diriger et le cahier des charges des trois fonctions à assurer (mesure, transmission des données, établissement des procédures) a été défini. Le dispositif est devenu opérationnel en moins d'une année et sa qualité a été immédiate.

La France prétend à l'excellence dans le domaine de l'informatique, alors que son administration est régulièrement en défaut quand elle veut définir des logiciels, sans construire une procédure globale avec des spécialistes compétents. Le ministère des Finances a une compétence dans ce domaine, le fichier des impôts locaux, construit sur le cadastre et identifiant tous les propriétaires, fonctionne bien, celui de l'imposition directe également. Succès également dans la construction de la traçabilité de la viande de bœuf au moment de la crise de la « vache folle ». A côté de ces succès, de nombreux désastres coûteux ont été identifiés. Nous sommes toujours dans



l'incapacité de produire une informatisation des données de santé de tous les assurés sociaux, une énième mouture est en cours de développement et les échecs précédents ont eu des coûts très importants. La paye des militaires a été un autre exemple de carence organisationnelle. Le défaut de retrait de la moitié des points de permis qui devraient l'être fait partie de ces blocages organisationnels n'exprimant pas la difficulté, mais l'incompétence ou l'absence de volonté d'avoir recours à des spécialistes capables de définir les méthodes permettant de relier des sources de données numériques existantes. Organiser la traçabilité d'une procédure est un savoir de base pour tous les logisticiens. Un PV doit pouvoir être suivi comme une lettre recommandée avec accusé de réception. Le retour à la case départ est fondamental, car il permet de contrôler la bonne fin et il est valorisant pour les gendarmes et les policiers qui ont établi les procédures et peuvent alors constater que leur travail a été pris en compte, tout en assurant le contrôle de qualité. L'absence de bonne fin doit provoquer une interrogation du système capable d'identifier ce qui a produit l'échec du retrait de point.

La méthode est simple dans son principe, mais elle exige la compétence du petit nombre d'acteurs qui vont la mettre en oeuvre :

- Désigner un chef de projet qui aura pour seule tâche le rétablissement de la qualité du dispositif de retrait de points, assurant la traçabilité complète des infractions constatées.
- Il disposera d'un secrétariat et d'un budget
- Il recrutera deux spécialistes de la construction d'une traçabilité qui ont fait leurs preuves. Ils vont travailler avec les producteurs ou les gestionnaires des logiciels existants et vont proposer les modifications permettant d'atteindre l'objectif fixé (il ne s'agit pas de reprendre Cassiopée à la base, mais de définir les liens établis obligatoirement qui feront que les greffiers n'auront plus à adresser des bordereaux au fichier des retraits de points)
  - o Ils établissent en quelques semaines, avec les services, les trajectoires « normales » des différentes procédures
  - o Ils analysent les jonctions actuelles entre les différentes procédures (informatisées ou « humaines »)
  - o Ils identifient un nombre limité de départements et de juridictions qui ont actuellement un taux élevé de bonne fin de leurs procédures.
  - o Ils définissent :
    - Les jonctions à établir
    - Les méthodes qui permettront d'assurer leur qualité
    - Le contrôle exhaustif de la bonne fin de chaque procédure (ou l'identification des mécanismes de l'échec)

- o Ils proposent les mécanismes de correction des situations actuelles qui dégradent la qualité du dispositif, quand elles ne relèvent pas de la procédure inadaptée ou inexistante de transmission des données, mais d'un déficit de qualité de certaines données (exemple : qualité du fichier des permis de conduire, l'échec de l'établissement de la jonction entre le permis de conduire de l'usager qui a commis une infraction et le fichier, doit provoquer une identification du mécanisme de l'échec et sa correction. Le développement du dispositif LAPI permet ce type de recherche en passant par l'immatriculation du véhicule).

#### **IV - Conclusion sur l'erreur 3**

A ce jour, les ministères concernés n'ont pas corrigé ce déficit de qualité majeur. En détruisant l'égalité des usagers face à la principale sanction des infractions routières, ils développent l'hostilité des usagers.

Leur carence exprime une fois de plus l'absence d'évaluation structurée des politiques publiques.

#### **V - Annexes de l'erreur 3**

##### ***Le destin contrarié de CASSIOPEE***

Dans le projet de loi de Finances de 2010, le rapporteur s'inquiétait de l'avenir opérationnel de Cassiopée

*A l'issue de ses derniers déplacements dans des juridictions, votre rapporteur juge préoccupante la mise en oeuvre de certains projets informatiques du ministère de la justice. Il souligne en particulier que le projet CASSIOPEE (Chaîne Applicative Supportant le Système d'Information Opérationnel Pour le Pénal et les Enfants) entraîne d'importantes difficultés au sein des juridictions, obligeant, ici, les greffiers à saisir le même dossier plusieurs fois, engendrant, ailleurs, des incohérences dans les affaires traitées ou ignorant, encore, certains aspects de la procédure pénale. »*

Il indiquait que « *Cette application centralisée couvre en effet l'ensemble des services de la chaîne pénale, y compris les services de l'instruction et des mineurs. Au sein des services pénaux d'un tribunal de grande instance, seul le service de l'application des peines disposera de son propre système, partagé avec l'administration pénitentiaire (APPI) qui fera l'objet d'une interface avec CASSIOPEE avant la fin de cette année.*

*CASSIOPEE a donc vocation à remplacer les applications pénales existant aujourd'hui dans les 181 TGI de province et d'Île-de-France. Elle se substituera tant à des logiciels nationaux (Micro-pénale, Mini-pénale et EPWIN) qu'à des applications d'initiative locale (INSTRU, WINSTRU, WINEURS). Elle a pour objet de permettre :*

*- la fin des saisies multiples (informations identiques antérieurement reportées manuellement d'une application à l'autre) » ;*

*- la mise en place d'échanges avec les autres applications du système d'information justice, facilitée notamment grâce à l'utilisation du système de référence (SRJ), ainsi qu'avec des applications tierces (police / gendarmerie, Trésor public). »*

Ce commentaire mettait parfaitement en évidence les fonctions de ce logiciel. 8 années ont passé et les « échanges » ne sont toujours pas assurés.

### ***Le rôle de la Cour des Comptes (Rapport public annuel de février 2018)***

*L'analyse de la gestion des amendes de circulation dont les conclusions sont ici présentées a pour objet l'appréciation de l'efficacité du processus de gestion, de la verbalisation jusqu'au paiement d'une amende. Elle ne constitue pas une évaluation de la politique publique de sécurité routière et dès lors ne traite pas de l'impact des mesures mises en oeuvre en matière d'infractions au code de la route sur l'amélioration de la sécurité des personnes sur la route.*

Ce rappel de la Cour des Comptes est un aveu d'incompétence concernant la part la plus importante de la gestion du dispositif de contrôle et de sanction. Ce rapport ne parle pas du rapport Colin-Le Gallou. Il ne parle que d'amendes et se situe bien dans une administration compétente dans son domaine financier, mais incapable d'envisager l'ensemble des dysfonctionnements de l'Etat concernant la première cause de mortalité des jeunes adultes.

**Erreur 4 - L'absence d'observatoires locaux:  
*l'incapacité de produire des observatoires de  
vitesse au niveau local***

**Le contexte**

La France est un pays centralisateur. Cette caractéristique a des avantages et des inconvénients. Dans le domaine de la connaissance de l'accidentalité, il est indispensable de ne pas se limiter aux données nationales. Les défaillances et les succès doivent être connus des responsables et diffusés au niveau des citoyens pour mettre en évidence la réalité des faits, faciliter l'acceptation des contrôles et montrer leur efficacité.

Quand je mesure les vitesses de 100 voitures légères sur une ligne droite après la mise en œuvre du 80 km/h, je peux constater que la majorité des conducteurs dépassent la vitesse maximale autorisée. 18 de ces véhicules circulant au-delà de 100 km/h (histogramme en annexe) il est possible de reconnaître l'ampleur du problème et la nécessité de surveiller l'évolution au niveau de cette voie, sans attendre le bilan de l'ONISR de l'année prochaine.

L'évolution de la gestion des routes a été importante au cours des dernières années, dans le cadre de la politique de décentralisation définie par la loi du 13 août 2004. 18 000 kilomètres de routes nationales, supportant les trafics les plus importants, ont été dévolus aux départements, l'ensemble des voies gérées à leur niveau atteint 378 000 kilomètres. Environ 600 000 kilomètres de voies demeurent dans le domaine des communes. Il faut accorder les contrôles à cette situation, identifier les voies au niveau desquelles le trafic et les comportements mettent en évidence un nombre élevé d'infractions.

**- *Le défaut de connaissances exhaustives lors de la décision d'abaisser la vitesse***

Lors de l'annonce de la décision du Premier ministre d'abaisser la vitesse maximale à 80 km/h sur le réseau hors agglomération sans séparation des

sens de circulation, des décideurs départementaux ont développé un ensemble d'arguments opposés à cette décision, relevant de motivations très différentes. Nombre d'entre eux exprimaient la volonté de nuire politiquement, d'autres l'ignorance.

La volonté de maintenir à 90 km/h la vitesse maximale sur les routes techniquement les meilleures a mis en évidence une lacune concernant la connaissance de la mortalité sur ces routes. Ce n'est pas la qualité de la voie qui détermine prioritairement le niveau de risque, mais l'importance du trafic. Le nombre de tués sur les voies non autoroutières était connu au niveau national, il ne l'était pas au niveau de chaque voie. J'avais au cours des dernières années produit des analyses de la mortalité de routes départementales pour montrer l'intérêt de ces connaissances, notamment quand elles sont associées au trafic supporté par ces voies. Dans l'urgence, l'observatoire de la sécurité routière a publié au cours du premier trimestre 2018 une analyse établissant la proportion cumulée de tués sur les routes, rapportée à leur longueur. 10% des km de voies (RN et RD) ont été le siège de 41% des tués pendant les cinq ans de la période étudiée. Cette relation avait déjà été établie par une étude CETE-CEREMA au niveau de la Manche et de la Seine Maritime en 2012/2014. J'ai pu, avec un nombre réduit de collaborateurs, établir la relation entre la proportion de tués et les voies des départements, pour chacune d'entre elles. Ces résultats ont permis de confirmer l'absurdité du maintien de la VMA à 90 km/h sur les voies les plus utilisées, alors que ce sont celles sur lesquelles le nombre de tués est le plus élevé. Ces données sont disponibles sur la page d'accueil du site <http://www.securite-routiere.org/>

### ***- L'identification ancienne de la nécessité de connaître les vitesses pratiquées à un niveau local***

La gestion des vitesses est utile au niveau national, mais sa gestion sur le terrain ne peut se développer qu'au niveau local, avec notamment des mesures de vitesse sur les voies les plus utilisées. Quand une unité de gendarmerie a en charge un ou plusieurs cantons, elle doit avoir une connaissance de la distribution des vitesses sur les voies les plus fréquentées. Cette connaissance implique des contrôles invisibles, avec des techniques adaptées.

Dans le document précité publié en 2013, je préconisais de rendre enfin effective la « *création des observatoires départementaux des vitesses (projet VIBRATO)*. Cette mesure avait été reconnue comme importante au niveau de la DSCR et de l'ONISR. Les responsables locaux ont besoin d'une évaluation permanente du principal indicateur de l'efficacité de leur action sur le risque routier. L'observatoire des vitesses, développé au niveau national par l'ONISR, s'est révélé un outil exceptionnel de gestion, il est reconnu pour

*cette raison comme un des principaux indicateurs retenu chaque année lors du débat budgétaire pour justifier les actions conduites par la DSCR dans le domaine de la prévention du risque d'accident. L'histoire de l'échec du projet VIBRATO est un modèle de dysfonctionnement politico-administratif. Les questions écrites des parlementaires aux ministres ont l'avantage de laisser des traces facilement consultables. Le JO du Sénat a publié le 28/08/1997 - page 2219 la réponse du ministre en charge de l'équipement à la question écrite n° 01620 de M. Emmanuel Hamel publiée le 17/07/1997 - page 1938 concernant le bilan de l'ONISR et ses objectifs. Elle contenait notamment les phrases suivantes : « La deuxième mission de l'observatoire est d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'études ou de projets d'organisation du recueil de l'information statistique. C'est ainsi que l'observatoire a œuvré pour développer le logiciel de traitement des données locales d'accidents Concerto, pour lancer le programme Fa-Vibrato de recueil de données automatiques sur les vitesses à partir des stations de comptages Siredo ». 16 ans plus tard, ce projet reconnu comme important n'a jamais été conduit à son terme, de cahiers des charges inadaptés en remise à l'année suivante, le projet s'est perdu dans l'inertie opérationnelle dont sait faire preuve l'administration. Quelques départements ont développé des observatoires des vitesses, sans standardisation des méthodes, sans publication régulière des résultats.*

*De telles difficultés à gérer avec efficacité dans le temps l'adaptation à des situations nouvelles et la prise en compte d'évolutions techniques doivent être surmontées avec des méthodes de gestion appropriées. Les principes sont ceux utilisés par n'importe quelle entreprise sérieuse et ils ont pour noms «responsabilité», avec la désignation d'un chef de projet accompagnant toute décision innovante et caractérisée par une démarche d'identification des besoins, des solutions envisageables et de programmation dans le temps. L'Etat a créé l'outil réglementaire indispensable pour répondre à ce besoin de chefs de projets, il s'agit du Décret n° 2008-382 du 21 avril 2008 relatif aux emplois d'expert de haut niveau et de directeur de projet des administrations de l'Etat et de ses établissements publics. Il faut l'utiliser plus largement pour avoir l'assurance qu'un projet important sera conduit à son terme ».*

## **La situation actuelle**

Vingt ans après cette reconnaissance de la nécessité de développer des observatoires locaux des vitesses pratiquées, la situation est au point mort. En outre, l'observation au niveau national a connu des difficultés qui sont bien décrites dans le bilan 2016 de l'Observatoire des vitesses.

*« Depuis les années 1980, l'ONISR fait réaliser par un prestataire des mesures de vitesses et des observations du comportement des usagers de la route sur un ensemble de points d'observation du réseau routier métropolitain.*

*Pour des raisons techniques, ce dispositif a été interrompu entre 2013 et 2015. Sur cette période des mesures de vitesses ont été réalisées par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) sur un échantillon de points représentatifs du panel de l'observatoire. Un nouveau marché a été engagé en 2016 après une évolution substantielle du panel de points d'observation ainsi que des modifications plus mineures intervenues dans la méthodologie. »*

*Ainsi le principe qui fonde de façon générale l'observatoire des vitesses est que ses résultats ne sont représentatifs que du panel de points et des conditions (jours, tranches horaires, etc.) dans lesquelles les mesures ont été réalisées. En revanche la stabilité du panel, son volume et la stabilité des conditions réparties entre les différents types de jours et que les résultats sont exprimés par type de réseau et par catégorie de véhicule. » « Ainsi le principe général qui fonde l'observatoire des vitesses est que ses résultats **permettent de considérer raisonnablement que la variation des vitesses pratiquées observée sur le panel de points est représentative de l'évolution générale des comportements à l'échelle du territoire**, dès lors que les points de mesure sont répartis sur le territoire, que les observations sont réparties entre les différents types de jour, et que les résultats sont exprimés par groupe de réseau et par catégorie de véhicule. »*

La vitesse étant le facteur majeur et constant de l'accidentalité, il est indispensable de connaître avec précision son évolution. Quand une entreprise a de multiples succursales, elle ne se contente pas de faire un bilan global. Elle identifie les résultats au niveau de chacune d'entre elles. Quand dans un département, il y a entre 5 et 15 voies sur lesquelles est observée la moitié de la mortalité accidentelle, il est indispensable de suivre l'évolution des vitesses de circulation sur ces voies. Cela demande moins de temps que de faire des contrôles visibles signalés par Coyote ou Waze. Cette connaissance permet de cibler les zones qui doivent être parcourues par les radars mobiles ou surveillées périodiquement par des radars déplaçables et non signalés.

### **- Quelles pratiques pour connaître les vitesses au niveau des voies ?**

Connaître les vitesses pratiquées au niveau des voies ne présente aucune difficulté. Il ne s'agit pas de développer des mesures dont les résultats permettront d'observer des infractions et de fonder des sanctions, mais d'identifier au niveau d'une voie les vitesses pratiquées.

Le but n'est pas la production d'une vitesse moyenne ni d'une distribution des vitesses concernant l'ensemble des véhicules sur chacune des voies, pour tous les jours, à toutes les heures et par tous les temps. Une telle ambition n'est pas inaccessible, mais elle supposerait une géolocalisation permanente des véhicules et une gestion très lourde. L'objectif est de disposer d'une connaissance de l'évolution des vitesses dans un contexte le plus simple possible, réduisant les biais de sélection. Une courbe, une intersection, un angle mort, sont des caractéristiques qui vont produire des réductions de vitesse très différentes suivant le rayon de courbure ou les règles de priorité en intersection. Il faut écarter les mesures de ces contextes.

#### **► Les principales conditions sont les suivantes :**

- Une route supportant un trafic quotidien important et une accidentalité établie sur les cartes localisant les accidents mortels pendant 10 ans actuellement disponibles.
- Un segment en ligne droite avec de part et d'autre une longueur de voie droite au minimum de 300 à 500 mètres.
- L'absence de véhicule en avant de celui dont la vitesse est mesurée. L'utilisateur doit avoir devant lui une « **voie libre** » qui lui permet d'adopter son comportement **choisi** et non le comportement **imposé** par la réglementation de la vitesse maximale autorisée.
- Le choix d'un moment de la journée où le trafic est le plus faible pour satisfaire l'exigence précédente. 14h à 16h est un bon créneau horaire.
- L'absence de véhicule à l'arrêt en bordure des segments de voies où la mesure est faite. Les signalements de radars sont fréquents dans cette configuration et ils vont entraîner une réduction de la vitesse.
- L'identification du type de véhicules (voitures légères, utilitaires légers, camions, motos). Il est préférable de commencer par les seules voitures légères.

#### **► Les techniques de mesure**



Elles sont nombreuses et tout va dépendre de l'ambition des producteurs et de leurs moyens. Les radars peuvent être loués et leur poids est maintenant inférieur à 1 kg, mais ce choix demeure relativement coûteux et il est difficile de les utiliser sans être remarqués. Je privilégie dans mes études le chronométrage (le prix d'un chronomètre à usage sportif, obtenant des mesures au 1/100<sup>ème</sup> de seconde, va de 10 à 30€) ou la production de photos en rafales (25 photos par seconde est une fréquence largement suffisante). Les techniques sont les suivantes :

- Chronométrage :
  - o Choisir une voie comportant des points de repère bien visibles aux deux extrémités du segment mesuré.
  - o La mesure de la longueur du segment se fait au mètre près en utilisant la carte de Géoportail et l'outil de mesure d'une longueur de ce logiciel.
  - o Choisir un endroit « confortable » à une distance suffisante de la route pour éviter d'attirer l'attention des usagers.
  - o L'angle sous lequel on observe les repères de début et de fin du segment mesuré n'a pas d'importance, si ces repères sont en bordure de la voie. Le risque d'erreur existe seulement si le repère est situé à distance de la route. Il faut alors corriger l'erreur liée à la parallaxe en établissant avec précision le point sur la route se situant sur la ligne droite qui unit l'observateur et son point de repère (exemples en annexe). Tracer la trajectoire unissant l'observateur et le repère visible avec l'outil de traçage de Géoportail est un bon moyen pour identifier le croisement de cette trajectoire avec la route et corriger la parallaxe.
  - o Le véhicule dont la vitesse est mesurée doit être visible avant le repère initial pour éviter l'effet de surprise et un temps de réaction. Le chronomètre peut alors être déclenché au moment exact où le véhicule croise le repère initial.
  - o L'absence de biais de sélection doit être assurée par une méthode simple, mais rigoureuse. Une fois installé, le mesureur attend le premier véhicule qui se présente et dont la voie est libre, il déclenche son chronomètre et interrompt la mesure au moment où le véhicule croise le second repère. Il peut alors écrire le résultat, puis attendre le premier véhicule bénéficiant d'une « voie libre ». L'arrivée d'un véhicule pendant le temps de saisie du résultat est sans importance, il s'agit d'un événement aléatoire et non d'un choix de l'opérateur et il ne faut pas en tenir compte.

- Usage d'un appareil photographique capable de prendre des clichés en rafale.
  - o La méthode est adaptée pour des mesures en agglomération sur une faible longueur.
  - o Le passage d'une voiture sur une longueur de 5 à 10 mètres est suffisant.
  - o Il est facile de se placer perpendiculairement à une grille, un grillage ou un mur en plaçant un repère temporaire ou en mesurant des éléments de grillage ou des points remarquables.
  - o La distance entre l'observateur et le véhicule doit être suffisante pour éviter une erreur liée à la parallaxe.

***- Quel développement et quel usage faut-il donner à ce type de mesure ?***

Réaliser des études de vitesses moyennes au niveau national est une nécessité reconnue et des résultats réguliers sont produits par l'ONISR. L'évolution des vitesses moyennes durant la période 2000/2010 permet de constater l'importance de leur réduction pendant cette période. J'ai cité ci-dessus la reconnaissance de la nécessité de développer les mesures de vitesse **au niveau local il y a plus de 20 ans** et l'échec des tentatives de passage à l'acte.

La première question à se poser est simple : pourquoi les services de l'Etat et leurs structures de recherche sont-ils dans l'incapacité de commander, financer et produire de tels résultats. J'ai une cinquantaine d'années d'expérience dans ce domaine et je peux identifier quatre raisons majeures. Elles ne sont pas spécifiques des carences de mesures de vitesse au niveau des voies. J'ai déjà analysé leurs caractéristiques générales à propos du déficit des retraits de points de permis :

- L'absence d'organisation d'une évaluation des politiques publiques au niveau de l'Etat, associant des administratifs et des chercheurs.
- L'absence de volonté de faire émerger des insuffisances « personnalisées » qui exigeraient des sanctions. Il y a toujours une composante de contrôle de qualité dans les procédures d'évaluation.
- Le financement de la recherche et les effectifs de chercheurs dans le domaine de la sécurité routière sont gravement insuffisants. De fusions

de structure en délocalisations, un dispositif déjà faible est actuellement en perdition, mal géré et peu valorisé.

- Le manque d'imagination qui est la forme de pathologie intellectuelle la plus destructrice que l'on puisse imaginer dans le domaine de la recherche opérationnelle.

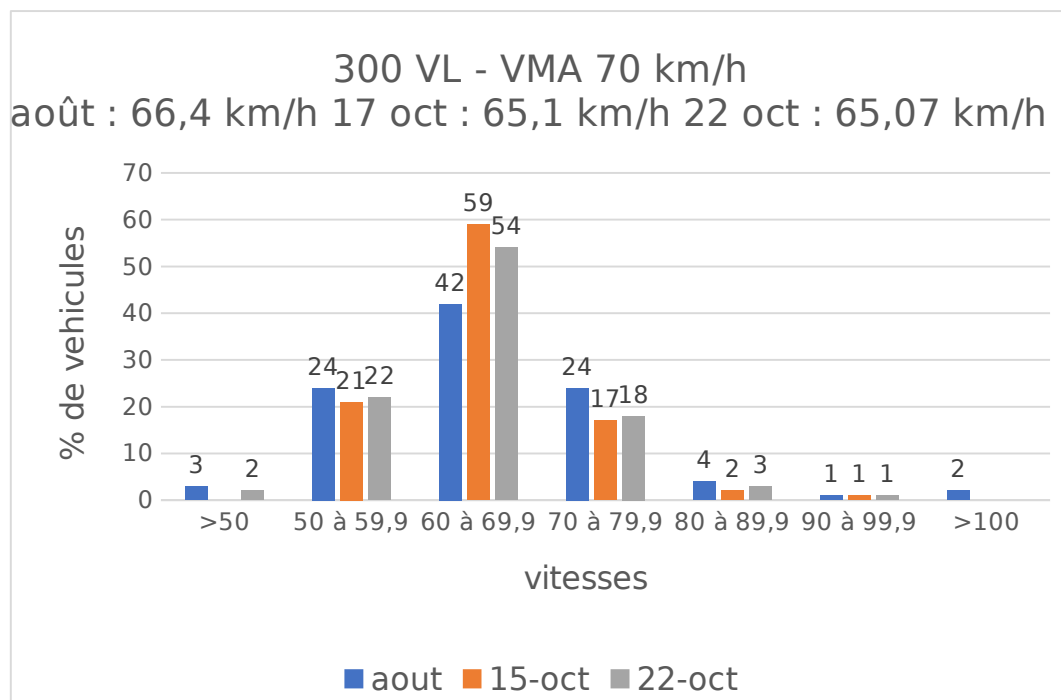
Nous savons que la personnalisation des recherches au niveau du terrain est un facteur déterminant, quand on souhaite impliquer des acteurs confrontés à une réalité quotidienne qui a des composantes complexes, notamment affectives. Quand des gendarmes et des policiers interviennent sur des lieux d'accidents avec des conséquences humaines graves, ils réalisent l'importance de la compréhension et de l'action publique qui doivent contribuer à la poursuite entamée en 1972 de la réduction de l'accidentalité. Le niveau du canton est adapté à la surveillance régulière des vitesses réelles sur les voies que les agents de la force publique connaissent, tout en ignorant le détail des vitesses pratiquées à leur niveau. Quelques heures par mois d'un travail inhabituel et intéressant peuvent, après une formation très simple, leur permettre de connaître avec précision la situation dans leur canton, son évolution et ainsi valoriser leur travail.

### **Conclusion sur l'erreur 4**

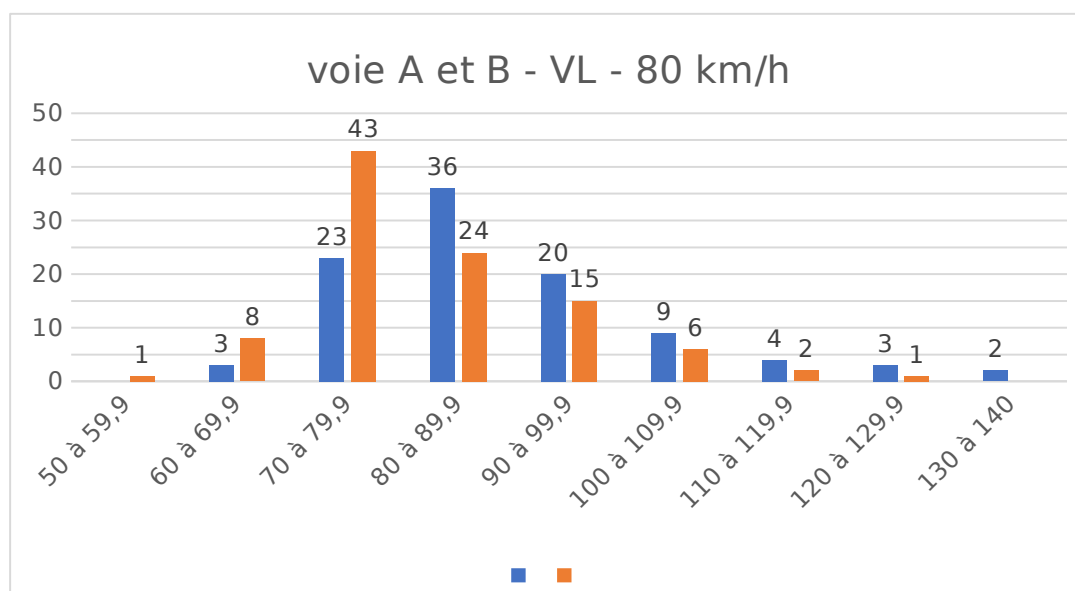
Elle est simple, si les décideurs n'organisent pas enfin la connaissance précise des vitesses pratiquées sur les voies au niveau desquelles sont observés la majorité des accidents corporels graves, il faudra que des enseignants, des chercheurs bénévoles, des groupes de volontaires, réunis par des associations, agissent au niveau de leurs départements pour combler une carence grave, comme ce fut le cas pour l'évaluation des voies sur lesquelles survient la majorité des accidents mortels.

### **Annexes de l'erreur 4**

3 mesures chronométriques du même segment de voie, le même jour de la semaine et dans la même tranche horaire. Voie hors agglomération limitée à 70 km/h, 100 mesures pour chaque série, voitures légères.



2 mesures chronométriques de deux voies différentes limitées à 80 km/h dans le même département. 100 mesures pour chaque série. Voitures légères.



Exemple de mesure par une rafale de photos (25 par seconde). La mesure de la distance entre les deux lampadaires et le nombre de photos prises en rafale pendant ce passage permettent de calculer la vitesse.



## **Erreur 5 - La COP 21**

### ***Analyse de l'échec programmé de l'engagement de la France***

### ***lors de la COP21 en 2015***

Dans deux mois la COP21 aura 3 ans. Un de nos engagements concernait les émissions de gaz à effet de serre produits par les transports. L'objectif a été fixé, mais aucun programme quantifié précis décrivant les décisions envisagées, leur calendrier et leur effet espéré n'a été produit.

### **L'engagement de la France sur les transports**

Après les 39 pages et les 29 articles du texte global de la COP21, un second texte a défini les engagements de la France. L'un d'entre eux concerne les transports : « **Réduction de 29% des émissions dans le secteur des transports sur la période 2015-2028** : amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules (véhicule consommant 2L /100 km), développement des véhicules propres (voiture électrique, biocarburants, ...) : »

Il faut lire ensuite la masse impressionnante de textes optimistes accompagnant cet événement, notamment les pages réunies dans la partie <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/programme-objectif-co2> et présentées de la façon suivante : «**Dans le cadre de la conférence internationale pour le climat (COP 21) qui s'est tenue à Paris fin 2015, la France s'est engagée à réduire les émissions de GES dans**

**les transports de 29% sur la période 2015-2028** ». La référence aux GES (gaz à effet de serre) est explicite, il ne s'agit pas d'un engagement concernant les polluants. « *Mis en place en janvier 2016 par le ministère chargé des transports et l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), le programme « Objectif CO2 » vise à fournir aux entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs des outils permettant d'améliorer leur performance environnementale, en privilégiant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la consommation de carburant* ».

Notre engagement porte sur 13 ans. La réduction en proportion constante annuelle devait donc être de 2,8% par an.

- En 2015 la consommation de carburant routier s'était accrue de 0.9% par rapport à l'année 2014 d'après l'UFIP (Union Française des Industries Pétrolières)
- En 2016 : + 0,4%
- En 2017 : + 0,5%

L'augmentation du prix du pétrole et la réduction de la vitesse de circulation sur le réseau bidirectionnel vont réduire la consommation en 2018 (une baisse de 1% peut être espérée en fonction des données disponibles). L'absence d'uniformisation des taxes sur les carburants au niveau européen va contribuer à développer les achats en dehors de nos frontières, comme cela se produit pour le tabac, réduisant artificiellement les émissions de dioxyde de carbone de la France. Malgré ces effets, l'évolution des 3 dernières années sera très éloignée de l'objectif fixé par la France dans le cadre de la COP21.

### **La décision (sans soutien) du passage à 80 km/h**

Il est important de décrire l'attitude des décideurs. Au niveau du président de la République, nous avons eu le « *Notre maison brûle et nous regardons ailleurs* » de Jacques Chirac le 2 décembre 2002. Les propos d'Emmanuel Macron sont aussi nets : « *On ne va pas assez vite et c'est ça le drame. On ne pourra pas dire qu'on ne savait pas* », et son « *On est en train de perdre la bataille* ». Dans les deux cas, le diagnostic est précis, mais les actes ne sont pas à la hauteur de l'urgence.

Les responsables du ministère de la Transition écologique et solidaire, au cours de la période critique se terminant par le choix du Premier ministre d'abaisser la VMA à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel, n'ont pas soutenu la décision, ni fait un pas supplémentaire en développant des arguments en accord avec l'engagement de la COP21. Il fallait associer au 80 km/h sur les

voies sans séparation des sens de circulation, la réduction à 110 km/h de la vitesse maximale sur les autoroutes.

L'absence de soutien actif du 80 km/h au niveau ministériel est une formulation bienveillante, Nicolas Hulot ne s'est pas emparé du problème et Elisabeth Borne a conservé son affection pour les routes, le développement des transports et la vitesse : elle n'a pas participé activement à la promotion de la VMA à 80 km/h sur l'ensemble du réseau non autoroutier. Elle était la conseillère technique chargée des transports durant les 5 années pendant lesquelles Lionel Jospin était Premier ministre. Son opposition aux décisions de sécurité routière proposées par la Déléguée interministérielle à la sécurité routière de l'époque, Isabelle Massin, était notoire. Lors d'un long entretien à Matignon le 10 août 2000, elle m'avait clairement exprimé son opposition à toutes les mesures qui auraient pu réduire l'accidentalité en créant des contraintes au niveau des usagers. Les cinq années de gestion de la sécurité routière de 1997 à 2002 ont été calamiteuses avec 2% de réduction de la mortalité sur l'ensemble de ces cinq années, alors que le gouvernement avait indiqué comme objectif une réduction de 50%.

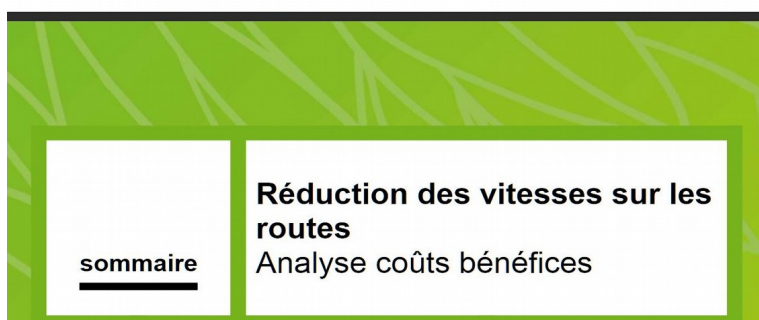
La mesure la plus sournoise prise au cours du débat sur le 80 km/h a été la publication en mars 2018 du texte suivant :

#### Commissariat général au développement durable

## **Réduction des vitesses sur les routes**

### **Analyse coûts bénéfiques**

MARS 2018



Cette publication, dans une période de débat conflictuel, était particulièrement importante. Dès le début de sa lecture j'ai eu une impression de déjà lu et j'ai remarqué (page 4) la précision suivante : « Ce



*rapport d'évaluation socio-économique étudie les effets de différents scénarios de réduction des vitesses maximales autorisées pour les voitures selon le type de réseau. Il répond à une demande de la conférence environnementale de 2014* ». Cette remarque est faite par Laurence Monnoyer-Smith Commissaire Générale au développement durable.

Le document présente des données concernant l'évolution de la Vitesse Réelle (VR) quand la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) est modifiée. Un graphique et le texte mettent en évidence l'importance des variations observées, mais le nombre de points du graphique ne correspond pas à celui du texte qui le précède. Un seul cas d'abaissement de 90 à 80 est représenté (il est difficile de l'affirmer, les valeurs en abscisse et en ordonnée étant toutes deux exprimées sous la forme d'un pourcentage). La réduction citée, observée en Suède lors d'un abaissement de 90 à 80, a été de 3,1 km/h (graphique en annexe).

Fin 2017, le CEREMA a publié les résultats de l'abaissement de la VMA de 90 à 80 sur trois voies. La vitesse moyenne pendant deux ans s'est abaissée de 86 km/h à 80,9 pour les véhicules légers (de 88,9 à 83,5 lorsque la vitesse pouvait être choisie librement, soit une réduction de 5,3 km/h). Cette publication de décembre 2017 n'a été ni citée ni analysée dans le document daté de mars 2018.

### **Le rapport du Commissariat Général au Développement Durable mars 2018**

Ce rapport daté de mars 2018, alors que les bases avaient été établies il y a plusieurs années, au décours de la Cop21, relevait de la volonté d'éviter une « écologie punitive », ce terme devenant le marqueur d'un refus de prendre des mesures contraignantes et efficaces. Sa publication a été un mauvais coup pour les décideurs partisans du 80 km/h. La référence financière est dominante, il s'agit d'une analyse « coût-bénéfice » qui exprime l'ambiguïté indissociable de l'addition de valeurs monétaires représentant aussi bien la consommation de carburant, que la vie humaine ou l'avenir de l'humanité.

Même les valeurs financières utilisées ont une signification dans les études socio-économiques qui sont plus économiques que sociales. L'estimation à 360 millions d'euros de l'économie de carburant produite par un abaissement de la VMA de 130 à 110 sur les autoroutes est indiquée dans les « Messages clés » du texte, sans préciser que le coût des carburants utilisé pour ce calcul est à 0,6 euro par litre. Il faut aller à la page 23 pour apprendre que « *Dans le cadre de l'analyse socio-économique, la fiscalité (TICPE, TVA) n'est pas prise en compte* ». Il est possible de faire ce choix économique utilisant le coût d'importation, mais il serait intellectuellement honnête d'indiquer en

outre aux usagers l'économie de carburant avec comme référence le prix à la pompe. Il est évident que cette précision devait être faite. Les usagers sont plus concernés par le montant de leur dépense en carburant que par le seul déséquilibre de notre balance des paiements.

L'évaluation de « *la perte de temps occasionnée de 1150 millions d'euros* » sur les autoroutes si la vitesse maximale était réduite de 20 km/h est une évaluation orientée. Elle exprime une vision très générale et donc limitée de la perte de temps. De nombreux kilomètres sur autoroute ne doivent pas être inclus dans ce calcul. Il fallait traiter les déplacements en distinguant leur finalité. Le temps d'un touriste qui se déplace pour le plaisir ou d'un retraité qui va rencontrer un membre de sa famille ne peut pas être mis sur le même plan que celui d'un déplacement professionnel. La prise en compte de ce dernier doit également être située dans le contexte actuel de l'emploi. Le chômage est important dans notre pays et quand des temps de conduite sont allongés par une réduction de la vitesse, il faudra un nombre plus important de personnes pour assurer la même finalité. Dans certains cas il y aura un développement de pratiques économes en carburant et en temps (travail au domicile, téléconférence, usage du rail) qui vont réduire les déplacements sur les routes, donc la consommation de carburant et l'émission de dioxyde de carbone. Nous sommes dans une période critique concernant les choix écologiques, et les évaluations qui veulent tout réduire à un coût économique simplifié et réducteur, sont profondément asociales et inadaptées.

Les confusions dans l'usage des mots expriment la médiocrité de sa qualité :

*« Les effets positifs de l'abaissement des VMA résident essentiellement dans la diminution de l'accidentologie (sous réserve des incertitudes mentionnées dans le rapport). Si l'objectif est de diminuer l'accidentologie, réduire les vitesses sur l'ensemble des réseaux structurants n'est probablement pas la méthode la plus efficace pour y parvenir. Il faudrait au contraire cibler les mesures sur les secteurs les plus accidentogènes, notamment les routes départementales et nationales bidirectionnelles. C'est sur ce périmètre que le bilan socio-économique est positif et que la mesure a le plus de sens ».*

*« L'abaissement des VMA de 20 km/h sur le réseau autoroutier a un bilan socioéconomique très négatif de l'ordre de -550 millions d'euros (M€), dû à la perte de temps occasionnée (- 1 150 M€) qui n'est pas compensée par les gains en accidentalité (150 M€) et les économies de carburant (360 M€). L'impact en matière d'accidentalité est inférieur à celui correspondant à l'économie de carburant, du fait d'un taux d'accident déjà très faible sur les autoroutes, et*

*de gains de consommations de carburant plus que proportionnels à la baisse de vitesse. »*

Accidentologie et accidentalité sont utilisées indifféremment dans les expressions « *baisse de l'accidentalité* » et « *diminution de l'accidentologie* », ou « *diminuer l'accidentologie* ». Rappelons que l'accidentologie est la discipline qui étudie les accidents et que l'accidentalité désigne une quantité d'accidents. La criminologie est la discipline qui étudie les crimes et la criminalité désigne les actes criminels constatés. Une confusion de cette nature indique que les rédacteurs n'ont pas une connaissance approfondie du sujet traité. Ils ont des capacités évidentes pour faire des calculs très sélectifs en oubliant les analyses des périodes les plus évolutives, notamment les bons résultats de la période 2003/2008.

Utiliser la notion de « *réseau structurant* » et l'expression « *cibler les mesures sur les secteurs les plus accidentogènes* » pour fonder des limitations de vitesse exprime l'affection pour des expressions qui n'ont pas de pertinence. Il était plus précis de supprimer la phrase « *Si l'objectif est de diminuer l'accidentologie, réduire les vitesses sur l'ensemble des réseaux structurants n'est probablement pas la méthode la plus efficace pour y parvenir* ». La simplicité et la réalité des faits imposaient d'écrire : « *la réduction de la vitesse à 80 km/h doit être étendue à toutes les voies dépourvues de séparateur médian. C'est sur ce périmètre que le bilan socio-économique est positif et que la mesure a le plus de sens* ». C'est le trafic qui est devenu le facteur dominant qui détermine l'accidentalité sur une voie.

## **Conclusion sur l'erreur 5**

L'objectif fixé par la France en 2015 ne peut pas être atteint sans réduction de la vitesse sur tous les réseaux, notamment sur les autoroutes où la consommation est la plus élevée.

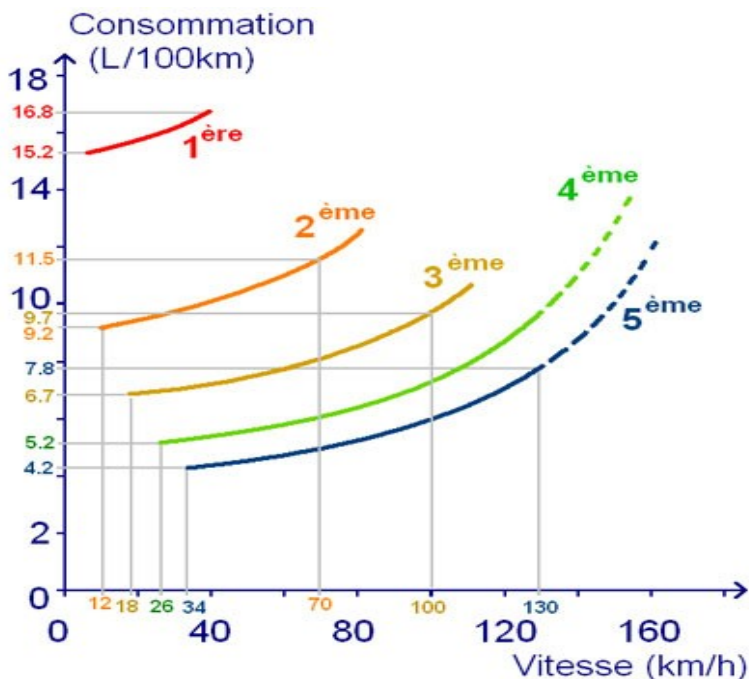
De nombreuses courbes sont disponibles, qui tracent la consommation de carburant des véhicules légers. L'amélioration du rendement des moteurs contribue à la réduction de la consommation, pour l'essence comme pour le gas-oil, mais quatre facteurs contraires doivent être pris en considération :

- L'accroissement de la proportion d'achats de véhicules légers à essence par rapport aux motorisations diesel qui ont un meilleur rendement.
- La lenteur de la réduction du poids et de la puissance maximale des véhicules est un second facteur de résistance à cette intention de réduire les consommations de carburant.

- Le développement des véhicules électriques est lent et risque de le demeurer du fait de leur prix et de leur autonomie encore réduite.
- On nous a beaucoup parlé du véhicule consommant 2 litres de carburant pour parcourir 100 km, mais sans date de commercialisation. Les constructeurs peuvent le produire dès maintenant s'ils en ont la volonté et si les difficultés liées au poids minimum permettant de respecter les normes actuelles de sécurité sont adaptées. Il est évident que la réduction des VMA sur tous les réseaux faciliterait l'intégration d'un tel véhicule dans la circulation.

**Nos actions sur les transports routiers ne sont pas à la hauteur du problème. Une société égoïste, dépendante de ses habitudes, demeure incapable de prendre en considération une modification de l'environnement qui réduira à terme la qualité de vie de nos descendants. Rouler à 130 km/h sur des autoroutes n'est plus acceptable dans l'état de nos connaissances sur la transformation du climat. Parler sans agir dans ce domaine exprime une dégradation de la hiérarchie des valeurs de décideurs dont le comportement relève du « après moi le déluge ». Leurs noms resteront associés à leur absence de sens des responsabilités.**

### Annexes de l'erreur 5



## Plusieurs graphiques du Commissariat Général au Développement Durable me paraissent insuffisamment développés et justifiés (Réduction des vitesses sur les routes - Analyse coûts bénéfices - mars 2018)

La régression de la figure 2 se fonde sur un nombre réduit de données avec notamment un seul exemple de passage de 90 à 80

Figure 2 - Changement de la vitesse pratiquée moyenne (en %) en fonction de la modification de la VMA (en %)



Source : droite de régression du CGDD sur données bibliographiques

Les graphiques concernant l'évolution de la vitesse réelle et de la consommation de carburants produites par la réduction de 10 km/h sur les routes sans séparateurs médians et sur les autoroutes supposent une très faible qualité de la gestion des contrôles de vitesse. Les décisions de 2003 (qui n'abaissaient pas les vitesses mais amélioraient leur contrôle) ont eu des effets très importants sur les vitesses pratiquées.

Les vitesses moyennes indiquées par des sociétés d'autoroutes mettent bien en évidence la marge de manœuvre pour les réduire.

Année	2012	2013	2014	2015
Vitesse moyenne sur les 3 voies	127 km/h	127 km/h	127 km/h	127 km/h
Dépassement >130 km/h	37 %	39 %	36 %	37 %
Dépassement >150 km/h	3 %	3 %	3 %	3 %

Tableau 2 : Évolution des vitesses réelles et des dépassements, sur autoroute – Source : Sanef, 2015<sup>8</sup>

Il convient d'avoir toujours à l'esprit le double aspect des décisions de réduire une vitesse maximale : la décision elle-même et la qualité de son application. Les graphiques ci-dessous sont extraits du document du Commissariat Général au Développement Durable. Ils me paraissent insuffisamment développés et justifiés (Réduction des vitesses sur les routes - Analyse coûts bénéfiques - mars 2018). Ils expriment le résultat d'une « écologie non punitive » qui est en réalité une écologie limitée à des paroles, qui ne veut contrarier personne. C'est une écolo-démagogie.

### 3.3 – SCÉNARIO 3 : ABAISSEMENT DE LA VMA DE 20 KM/H SUR AUTOROUTE ET DE 10 KM/H SUR RN & RD

#### 3.3.1. – Résultats principaux

Quelques résultats intermédiaires sont présentés avant de fournir le bilan socio-économique complet. Sans surprise, il apparaît que les résultats pour ce scénario correspondent peu ou prou à la somme de ceux des scénarios 1 et 2 (tableaux 25, 26 et 27).

- Impact sur les vitesses et le trafic

**Tableau 26 - Impact sur les vitesses et le trafic d'une baisse de 10 km/h de la VMA sur RN et RD et d'une baisse de 20 km/h de la VMA sur les autoroutes**

	Vitesse (Km/h) Ref.	Vitesse (Km/h) Sc.	Delta vitesse	Trafic ( M veh.km/an) Ref.	Trafic (M veh.km/an) Sc.	Delta trafics
Autoroutes	112,8	108,2	-4,7	93 478	92 903	-575
VRU	71,4	71,0	-0,4	20 495	20 550	55
Nationales	89,7	87,3	-2,3	36 772	36 740	-31
Départementales	83,2	81,6	-1,6	142 957	143 306	348
Autres	49,5	49,3	-0,2	149 298	149 319	21
<b>Moyenne/total</b>	<b>78,1</b>	<b>76,3</b>	<b>-1,8</b>	<b>443 000</b>	<b>442 818</b>	<b>-182</b>

Sources : calculs CGDD d'après Modev

Les baisses de vitesse observées dans ce scénario de cumul sont les mêmes que celles observées pour le réseau sur lequel on appliquait la baisse de VMA dans les deux premiers scénarios. On retrouve ainsi le -4,7 km/h sur les autoroutes, le -2,3 km/h sur RN et le -1,6 km/h sur les RD.

- Impact sur les consommations de carburant

**Tableau 27 - Impact sur les consommations de carburant d'une baisse de 10 km/h de la VMA sur RN et RD et d'une baisse de 20 km/h de la VMA sur les autoroutes**

	L/100km Ref.	L/100km Sc.	Evolution (%)
Autoroutes	8,5	8,1	-5,10%
VRU	5,7	5,7	0,30%
Nationales	6,2	6,1	-1,59%
Départementales	5,6	5,6	-0,98%
Autres	6,7	6,7	0,31%
<b>Total :</b>	<b>6,8</b>	<b>6,6</b>	<b>-2,15%</b>

Source : calculs CGDD d'après Modev

Sur les consommations de carburant, on affiche le même constat que pour le paragraphe précédent, avec notamment -5,1 % sur les autoroutes.

## **III - Conclusions Générales**

La description de 5 insuffisances graves de la qualité de gestion de l'insécurité routière a un intérêt qui dépasse ce problème particulier. Elle illustre des défaillances dont les caractéristiques ne sont pas spécifiques. La compréhension de cette situation a un intérêt évident pour les décideurs politiques ou administratifs qui veulent améliorer le fonctionnement de l'Etat.

Ce problème m'a intéressé dès l'ajout à mes recherches de procédures destinées à les exploiter dans le cadre bien précis de la prise de décision politique. Travailler dans des cabinets ministériels, ou dans des procédures de conseil prenant la forme de rapports commandés par des décideurs, permet de comprendre les différences profondes séparant le développement des connaissances et la prise de décision.

Le chercheur tente de réduire l'imprécis et l'inconnu, le politique compétent souhaite exploiter ce qui est certain, utile et possible. Dans l'image du cercle des connaissances, le premier se situe en périphérie, il repousse les limites, le second est au centre, il tente de fonder ses décisions sur des connaissances reconnues comme solides. J'ai analysé ces différences dans plusieurs livres, notamment le Que Sais-je « *L'expertise en santé publique* » et « *Comment tuer l'Etat - précis de malfaçons et de malversations* ».

Les faits retenus dans l'analyse que je viens d'achever concernent des erreurs décisionnelles et des erreurs de gestion. Elles sont produites par des processus inadaptés facilement identifiés.

## **1/ Le déficit d'évaluation des politiques publiques.**

Les évaluations incluent toujours une notion de contrôle de qualité et cette caractéristique fait peur. Elle fait craindre le passage à des sanctions. Entre la stabilité des fonctions jusqu'à la retraite et la perte d'emploi pour des défaillances évaluées avec un risque d'arbitraire, il est difficile de trouver un équilibre. Une des voies acceptables consiste à créer des mécanismes d'évaluation très structurés et indépendants, capables d'identifier des comportements inacceptables, en privilégiant les erreurs d'organisation et de décision, qui ne sont pas habituellement au niveau des acteurs, mais à des niveaux relativement élevés de la hiérarchie où les décisions sont prises.

L'évaluation des politiques publiques a été créée après deux rapports (Deleau en 1986 et Viveret en 1980). La première par le décret du 22 janvier 1990. Cinq évaluations ont été réalisées dans l'excitation de la nouveauté, puis le rythme s'est effondré avec 5 évaluations entre 1992 et 1998. Les erreurs conceptuelles ont été identifiées et un nouveau décret du 18 novembre 1998 a instauré un Conseil national de l'évaluation travaillant avec le soutien du Commissariat général au plan. Ce conseil proposait chaque



année au Premier ministre un programme d'évaluation. Un cahier des charges était défini pour chaque procédure d'évaluation qui était conduite par une instance spécifique, dont les membres étaient désignés par le Conseil. Les rapports étaient rendus publics et un financement était prévu dans le budget du Premier ministre, la gestion étant assurée par le commissariat au Plan. La dernière évaluation développée dans ce cadre a été : « *L'instance d'évaluation des systèmes locaux de contrôle-sanction de la politique de sécurité routière* » présidée par Michel Ternier ». Elle fut une réussite, car elle disposait de moyens et elle avait pu analyser 5 000 procédures mettant en évidence les insuffisances du dispositif. Cette évaluation a joué un rôle important dans la définition de la réforme de la politique de sécurité routière de 2002/2003 qui a obtenu des résultats d'une qualité exceptionnelle. Curieusement, le Gouvernement de Jean-Pierre Raffarin a abandonné cette procédure en construisant une loi organique relative aux lois de finances (LOLF) qui devait assurer « la performance de l'action publique ». Cette loi remplaçait l'évaluation dans un cadre politique et financier, et elle s'est révélée incapable de développer des analyses indépendantes associant des partenaires compétents.

Il serait envisageable de transformer le Conseil économique et social en organisme d'évaluation construit sur un modèle qui a connu un succès évident : celui des expertises collectives de l'INSERM. Identifier un problème souvent multifactoriel, réunir ceux qui travaillent dans ce domaine, que ce soit dans la recherche ou dans leur pratique professionnelle, et énoncer des recommandations est une procédure indispensable. Il est malheureusement évident que les décideurs et les gestionnaires administratifs et politiques français ont peur des évaluations.

## **2/ Les insuffisances de coordination**

Elles sont le résultat de cloisonnements anciens, fossilisant les mécanismes décisionnels. Quand des techniques nouvelles, notamment informatiques, sont créées, les groupes qui devraient associer leurs actions développent leurs logiciels en se préoccupant insuffisamment de leur coordination. L'exemple du déficit de retraits de points de permis est caricatural. Les différents protagonistes sont largement informatisés, mais la jonction dématérialisée entre les données n'est pas assurée. Des techniques d'une qualité élevée ont été développées par toutes les structures assurant une logistique. La trajectoire d'un colis est suivie avec un niveau de sécurité élevé, alors que moins de la moitié des infractions pour conduite sous l'influence de l'alcool, constatées par les gendarmes et les policiers au bord des routes, atteindront la structure qui gère les retraits de points de permis. Quand la maladie de la « vache folle » s'est développée et que la diminution

de la consommation de viande de bœuf est apparue comme une catastrophe économique grave, un dispositif de traçabilité s'est développé à un niveau européen. Or, en 6 ans nous n'avons pas été capables d'assurer la traçabilité des infractions. Il ne s'agit pas d'économie, mais d'équité, ce n'est donc pas important ! Les faits sont connus, le développement de la traçabilité est facile à réaliser techniquement, mais nous ne savons pas désigner un chef de projet s'occupant uniquement de ce problème et assurant la coordination des transferts de données entièrement informatisées. Dans le fonctionnement actuel de notre Etat, établir les responsabilités d'une telle carence ne fait pas partie de nos habitudes. Quand des décisions judiciaires sont informatisées dans le logiciel Cassiopée et qu'il y a encore des « bordereaux » papier pour transmettre la décision au logiciel du permis de conduire, une telle situation exprime l'incompétence.

### **3/ L'incapacité de gérer le temps**

Un dysfonctionnement est constaté et l'on souhaite le corriger, mais le passage à l'acte est d'une lenteur désespérante et finit par donner l'impression que l'on ne souhaite pas assurer l'efficacité de la décision. Cette situation a été l'une des caractéristiques de la gestion de la sécurité routière au cours des années marquées par une dégradation des résultats.

J'ai déjà insisté sur les conséquences destructrices de l'absence de nomination de responsables de la gestion d'un problème considéré comme devant être traité rapidement et avec efficacité. Le décret permettant de créer une telle affectation spécifique, coordonnant avec des moyens nécessaires le développement de l'efficacité dans un domaine précis, existe et son usage est rare alors qu'il est indispensable.

### **4/ La peur de déplaire et le déficit d'imagination**

Ils sont destructeurs dans une société qui évolue à une vitesse croissante. Une administration traditionnelle à la structure pyramidale fait son travail, et elle peut le faire de façon satisfaisante, mais elle n'est pas conçue pour prévoir les évolutions qui vont bouleverser des routines dont l'efficacité s'est réduite. Chaque ministère devrait avoir une direction de l'évaluation et de l'anticipation capable d'intégrer les conséquences des bouleversements majeurs.

La préoccupation concernant l'évolution du climat est un bon exemple. Elle est maintenant bien identifiée, les politiques veulent agir et la population accepte mieux les contraintes. Nous savons qu'il va falloir abandonner la

notion « d'écologie punitive » qui a été conçue par des décideurs qui ne souhaitaient pas décider. L'écologie efficace sera nécessairement contrariante. Les réactions concernant l'augmentation du prix du carburant étaient prévisibles. Elles devaient produire un ensemble d'informations et de questionnements qui n'ont pas été développés. Il fallait sortir du très mauvais rapport sur le coût des réductions de vitesse produit à la suite du Grenelle de l'environnement de 2012 et mis à jour en mars dernier en l'absence de production de notions actualisées sur les économies de carburant. Il fallait développer des expériences approfondies, notamment sur la réduction de consommation obtenue par un abaissement de la vitesse à 110 km/h sur l'ensemble du réseau autoroutier. Le très mauvais rapport précité, sous-estimant la réduction de consommation, indiquait une diminution des dépenses de carburant de plus de 300 millions, hors taxes. Il fallait montrer le montant de l'économie toutes taxes comprises, et faire un sondage sur cette proposition en démontrant que le milliard d'euros d'économie allait réduire les recettes de l'Etat et les dépenses des usagers pour agir sur notre consommation de carburant et tenter de respecter notre engagement lors de la COP21. Le prix à payer sera un accroissement du temps de parcours.

La démagogie est un comportement politique d'une grande banalité qui exploite les prises de décisions inefficaces, visant à donner l'impression que l'on s'intéresse à un problème ou qui renonce à les adopter pour éviter de contrarier. La décision du Premier ministre demeurera un exemple du courage politique. Il faut obtenir une efficacité maximale de cette décision qui va accroître les opinions favorables à l'ensemble des décisions gouvernementales. La limitation à 80 km/h de vitesse sur le réseau ne séparant pas les sens de circulation peut sauver la vie de 200 personnes dans l'état actuel de son application, alors que la correction des erreurs analysées peut accroître cette survie de 400 à 500 personnes.

## **IV - Le risque majeur**

Le Premier ministre a pris la bonne décision. Les résultats peuvent être insuffisants et mettre en question la pérennité de la mesure si la gestion est aussi calamiteuse que celle des dernières années. Il est indispensable :

- De neutraliser les avertisseurs de radars en étendant le filtrage et le blocage des avertissements à toutes les présences de gendarmes et de policiers aux bords des routes (abandon des limites de l'article 12 du CISR de janvier). La maîtrise informatique de ces filtrages doit être assurée au niveau du ministère de l'Intérieur et non par les sociétés qui organisent l'impuissance des forces de l'ordre.
- De mettre en service les radars mobiles dans des voitures banalisées à un rythme qui n'a rien à voir avec celui qui est actuellement prévu. Il faut de 3 à 10 véhicules par département avant la fin 2019 pour exercer une dissuasion crédible. Ces radars doivent être associés à une mise en service de radars automatiques fixes non détectables. Ils existent et sont homologués au niveau européen.
- La traçabilité des retraits de points de permis est une urgence qui impose la nomination d'un responsable de la correction des dysfonctionnements actuels. Le problème n'est pas de constater une nouvelle fois les incapacités connues, mais de construire dans un délai court, avec le concours de spécialistes de la logistique, une identification constante du parcours d'une infraction, avec un retour final adressé à l'organisme qui a constaté l'infraction.
- De construire dans un délai court une évaluation des vitesses au niveau des voies. Chaque unité de gendarmerie doit connaître les vitesses pratiquées sur les routes dont elle assure la surveillance. Quand je chronomètre un nombre représentatif de véhicules légers sur une voie et que je constate qu'un tiers d'entre eux dépassent la vitesse de 90 km/h (3 mois après l'instauration de la limite de 80 km/h), je sais que le dispositif de contrôle est toujours détruit par les avertisseurs de radars.

- De produire une évaluation régulière de l'état de nos engagements pris il y a trois ans lors de la COP21 en matière d'émission de gaz à effet de serre « *liées à la consommation de carburant* ». Le contexte actuel impose de prendre en compte la réduction des dépenses de carburant pouvant être produite par l'abaissement de la vitesse maximale sur les autoroutes à 110 km/h. Elle serait supérieure à un milliard d'euros pour les usagers.