

## Réponses de François Hollande aux questions concernant la sécurité routière

### 10/ Réduirez-vous de 10 km/h, la vitesse maximale autorisée sur tous les réseaux routiers hors agglomération et de 20 km/h sur les voies de moins de 5 mètres de largeur ?

En préalable, je souhaite revenir sur la méthode avec laquelle le Gouvernement a traité le thème de la sécurité routière. Nous devons sortir de la logique des statistiques à court terme et de la communication-propagande à seulement quelques moments de l'année. Les mesures de sécurité routière doivent être fondées sur des études scientifiques et en concertation avec les parties prenantes. Les décisions en la matière nécessitent une mobilisation forte et une acceptation des Français. Le Conseil National de la Sécurité routière (CNSR) retrouvera donc son activité et sa mission initiale : donner son avis, faire des propositions et évaluer en permanence les actions menées.

Par ailleurs, la politique que je mènerai en matière de sécurité routière sera prioritairement axée sur les facteurs les plus meurtriers sur la route, soit l'alcool et la vitesse.

Concernant la réduction de la vitesse maximale autorisée, le débat sera lancé. Dans les faits, la réduction des vitesses a permis la baisse de près de 40 % du nombre des tués de 2002 à 2007. Mais encore aujourd'hui, le risque d'accident est 5 à 6 fois plus élevé sur les réseaux national et départemental que sur les autoroutes. Il me semble donc nécessaire de travailler en priorité sur les réseaux secondaires et de multiplier en relation avec les autorités locales les adaptations ponctuelles de vitesse. Il me semble également souhaitable de remettre à plat les limitations de vitesse selon leur pertinence par tronçon de route. Ce travail est à faire avec les acteurs locaux, en particulier les Conseils généraux et les Préfets.

G9 : réponse assez imprécise. Le débat sera lancé ! Aucune allusion à toutes les raisons de prendre cette mesure qui ne relèvent pas de la sécurité routière. Il faut diminuer notre consommation de carburants fossiles, l'effet de serre, et le déficit de notre balance des paiements. La réduction de la vitesse sur les routes est capable de produire à la fois une diminution importante de la mortalité et d'autres effets indispensables pour des raisons à la fois écologiques et économiques.

Au-delà de cette timidité, il faut bien comprendre le caractère inadapté du raisonnement conduisant à la proposition d'agir sur les vitesses au niveau du réseau secondaire en utilisant le critère de la « pertinence par tronçon de route ». C'est le retour à l'erreur de raisonnement développée par le ministre de l'intérieur depuis mai 2011 pour faire croire que l'on peut distinguer utilement des zones dangereuses dont le signalage par les opérateurs serait utile.

Il suffit de regarder les cartes des accidents graves d'un département pour comprendre que cette notion relève d'un bon sens apparent qui ne correspond pas aux connaissances disponibles. L'espoir d'avoir une efficacité importante par cette méthode est une illusion. Il faudrait qu'une proportion importante d'accidents soit observée sur ces zones dangereuses et ce n'est pas le cas. La raison de cet échec programmé est simple, les accidents sont les plus nombreux sur les routes où la circulation est la plus importante et qui n'ont pas de sécurité structurelle primaire (routes).

Le critère devenu le plus pertinent pour comprendre la nécessité d'agir sur la vitesse au niveau de l'ensemble du réseau est la mortalité annuelle pour 100 km de voie. Elle est de :

- 4,64 sur les 5835 km de routes nationales sans séparateurs médians et avec des carrefours à niveau, c'est également sur ce réseau que la mortalité au kilomètre parcouru est la plus élevée.
- 2,30 sur les 1915 km d'autoroutes interurbaines non concédées
- 1,95 sur les 2765 km de routes nationales avec des caractéristiques autoroutières
- 1,69 sur les 8771 km d'autoroutes concédées
- 0,34 sur le million de kilomètres de voies départementales et communales avec des variations considérables suivant le trafic.

#### **11/ Interdirez-vous :**

- **Toutes les formes de téléphonie en conduisant ?**
- **L'usage des avertisseurs de radars en introduisant ces interdictions dans la partie législative du code de la route ?**
- **Assurerez-vous avant la fin 2013 l'usage du LAVIA sous ses deux formes, permanente ou temporaire, dans le cadre d'une démarche volontaire des usagers, ou en tant que peine complémentaire après des récidives d'excès de vitesse ?**

Concernant l'utilisation du téléphone, je souhaite dans un premier temps favoriser l'innovation des constructeurs afin de trouver des alternatives pour les conducteurs, par exemple, les répondeurs-enregistreurs spécifiques (message annonçant que l'interlocuteur est en voiture et ne peut répondre mais va entendre le message, ce qui laisse ce dernier libre de s'arrêter pour rappeler ou de ne rien faire).

Concernant la vitesse, l'usage du LAVIA sous ses deux formes me semble être une mesure efficace. Les constructeurs devraient être encouragés à développer les LAVIA dans les nouvelles automobiles afin que le conducteur puisse l'utiliser quotidiennement de manière volontaire. Mais l'installation du LAVIA pourrait également être une peine pénale complémentaire en cas d'excès de vitesse en prévention de la récidive.

**G9 : réponse à la fois favorable à nos propositions et affaiblie par des conditions qui ne sont pas fondées et l'absence de choix concernant l'interdiction légale des avertisseurs de radars.**

- Les téléphones portables ont déjà la possibilité d'enregistrer des communications quand ils ne sont pas ouverts, et c'est l'interdiction de toute téléphonie en conduisant qui fera choisir des dispositifs optionnels précisant à l'appelant que l'appelé conduit,
- Tous les usagers qui le souhaitent doivent pouvoir équiper leurs véhicules de LAVIA contraignant et non volontaire ? Quand une famille a un seul véhicule et qu'il est utilisé par de jeunes conducteurs ou conductrices, les parents peuvent faire le choix de la sécurité pour eux et leurs enfants en choisissant un LAVIA non débrayable sur leur véhicule.

**12/ Ferez-vous adopter des dispositions législatives et réglementaires instaurant une expertise périodique de la totalité des infrastructures routières par des organismes indépendants des maîtres d'ouvrage et rendant obligatoire le respect des règles de l'art définies dans des documents produits par les services de l'État (CERTU, SETRA) ?**

Je suis favorable à l'introduction progressive du principe d'un contrôle de sécurité des infrastructures.

Pour le réseau secondaire, je suis prêt à engager sur ce sujet important une concertation avec l'Association des Départements de France et l'Association des Maires de France. Je veillerai également à ce qu'il soit procédé à des contrôles réguliers de la sécurité des infrastructures routières nationales.

G9 : réponse favorable, mais là encore affaiblie par la notion de progressivité. Cette mesure est proposée depuis 1989 (livre blanc de sécurité routière commandé par Michel Rocard). Il est indispensable d'identifier et de corriger les aménagements qui ne sont pas conformes aux bonnes pratiques définies par les organismes spécialisés. Il faut également améliorer la gestion des facteurs de risque relevant de la sécurité secondaire des infrastructures (notamment les plantations d'arbres et les autres obstacles verticaux en bordure des voies).