

Réponses de Nicolas Sarkozy aux questions sur la sécurité routière et commentaires du groupe des neuf

- Introduction au thème de la sécurité routière

Les progrès réalisés en matière de sécurité routière en une décennie sont spectaculaires : le nombre de tués sur les routes, divisé par deux, est passé en-dessous de la barre des 4 000. Au total, ce sont 500 000 blessés et près de 32 000 vies qui ont été épargnés.

Pour se rapprocher encore de l'objectif extrêmement ambitieux de moins 3 000 tués sur les routes, que j'ai fixé en 2007, j'entends poursuivre la lutte contre l'insécurité routière avec autant de détermination.

- **10/ Réduire la vitesse maximale autorisée**
 - 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 ?

Non, je ne suis pas favorable à une baisse globale et uniforme de la limitation de vitesse sur l'ensemble des routes de France. Il me semble que l'enjeu est surtout de faire respecter les limitations de vitesse existantes.

J'ai demandé aux préfets de réunir des commissions de concertation sur les radars, associant l'ensemble des acteurs, afin d'évaluer l'efficacité des radars. Ces commissions ont dû faire une présentation de l'accidentologie de leur département, ainsi qu'un bilan des infractions relevées par les radars fixes et mobiles.

Nous devons avoir une approche au cas par cas. Depuis cet été, les préfets travaillent sur une meilleure lisibilité des limitations de vitesse sur les axes secondaires (routes nationales, départementales, entrées de villages, etc.) en vue de réduire les différences fréquentes, souvent incompréhensibles pour les automobilistes.

Commentaires du G9 : Le refus est sans ambiguïté. Le choix politique est de se contenter de poursuivre la politique initiée en 2002, fondée sur le respect strict des vitesses maximales autorisées. Cette politique a fait ses preuves, mais elle doit maintenant être associée à de nouvelles mesures.

Notre interprétation est que cette recherche d'acceptabilité sociale par une meilleure modulation des Vitesses Maximales Autorisées (VMA) est à la fois légitime et incapable de produire une réduction significative du nombre de tués sur les routes. Elle repose sur la notion de zones dangereuses identifiables et fixes qui est une notion en grande partie dépassée. Les « points noirs » sont reconnus et traités depuis plus de quarante ans. Ce sont maintenant les routes supportant un fort trafic et ne possédant pas de séparateur médian qui accumulent le plus grand nombre d'accidents graves au kilomètre de route. Cette

LA FRANCE FORTE

NICOLAS SARKOZY

proposition inadaptée du candidat n'enlève rien à la précision de sa réponse à notre proposition. Il refuse de réduire de 10 km/h la VMA sur le réseau hors agglomération.

- **11/ Assurer un usage de l'électronique embarquée conforme à l'intérêt de la sécurité routière**
 - Interdirez-vous :
 - Toutes les formes de téléphonie en conduisant ?

Il me semble que la priorité doit être la lutte contre l'usage du téléphone tenu en main au volant, qui est impliqué dans 10% des accidents corporels et qui entrave fortement la conduite. J'ai donc décidé de le sanctionner très sévèrement, en requalifiant l'infraction en contravention de la 4^{ème} classe (au lieu de la 2^{ème} classe) donnant lieu à une amende de 135 euros (au lieu de 35 euros) et à un retrait de 3 points du permis de conduire (au lieu d'un retrait de 2 points).

J'ajoute que le contrôle, pour demeurer crédible et dissuasif, doit être faisable. S'il est relativement aisé de détecter la présence en main d'un téléphone, la détection de l'existence d'une conversation téléphonique via une oreillette ou un kit dit « mains libres » apparaît beaucoup plus ardue.

Enfin, des solutions techniques sont recherchées, en partenariat avec les professionnels de téléphonie mobile, pour permettre de limiter les conversations téléphoniques au volant. La diffusion de messages de prévention lors de l'usage du téléphone au volant doit être systématisée.

- L'usage des avertisseurs de radars en introduisant ces interdictions dans la partie législative du code de la route ?

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les avertisseurs de radars sont interdits. Ils sont devenus de simples avertisseurs de zones dangereuses, c'est-à-dire de zones accidentogènes où ne sont pas systématiquement implantés des radars. Le nombre de zones de danger identifiées est très largement supérieur au nombre de radars pour inciter les automobilistes à modérer leur vitesse moyenne.

Par le biais d'un protocole signé avec le Ministère de l'Intérieur, le 28 juillet dernier, les fabricants se sont engagés à ne plus signaler la localisation des radars fixes et mobiles, ni aucun autre dispositif de contrôle routier. Il ne me semble pas nécessaire de recourir à la loi dans la mesure où un accord satisfaisant a pu être trouvé par la voie contractuelle.

- Assurerez-vous avant la fin 2013 l'usage du LAVIA sous ses deux

LA FRANCE FORTE

NICOLAS SARKOZY

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 ?

Dès le 30 novembre dernier, je me suis engagé à établir une feuille de route sur le déploiement du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée) : ce système qui reconnaît par satellite l'endroit où se trouve le véhicule, la vitesse applicable et qui limite le véhicule automatiquement constitue un progrès technologique important.

Dans un premier temps, le LAVIA relèvera d'une démarche volontaire des usagers, mais je n'exclus pas un déploiement plus contraignant ensuite, éventuellement comme peine complémentaire après la récidive d'excès de vitesse.

Commentaires du G9 : réponse négative pour l'interdiction du téléphone mains libres. L'argument de la difficulté du contrôle n'est pas pertinent, de multiples actes difficiles à contrôler sont interdits. L'interdiction est une indication importante pour les usagers. Il est en outre possible de faire le contrôle auprès de l'opérateur téléphonique en cas d'accident.

La réponse sur l'interdiction par voie législative des avertisseurs de radars montre que Nicolas Sarkozy ne veut pas reconnaître l'échec de la négociation avec l'association regroupant les vendeurs d'avertisseurs de radars. Les possesseurs de ces dispositifs continuent de signaler la présence de gendarmes et de policiers mesurant des vitesses avec des radars mobiles. La seule solution efficace sera de filtrer tous les avertissements de danger transmis par les usagers aux opérateurs, pour bloquer les signalements provenant d'une zone limitée ou un radar mobile est mis en œuvre pendant une période limitée. Ce transit de l'avertissement vers un dispositif de contrôle sous le contrôle de l'administration peut se faire en quelques secondes. Il est indispensable d'adopter une loi pour s'opposer à toutes les formes de signalement de dispositifs de contrôle. Une grande partie de la sécurité routière repose sur la possibilité d'un contrôle aléatoire.

Pour le LAVIA la bonne décision de Nicolas Sarkozy de novembre dernier (feuille de route du développement du LAVIA établie dans un délai de trois mois) est suivie d'un projet de mise en œuvre très mou. Le « je n'exclus pas » est fait pour rassurer les usagers opposés à une mesure efficace prévenant les excès de vitesse. Le LAVIA doit être utilisé comme l'éthylotest antidémarrage. Quand un usager a fait la preuve de son inaptitude à respecter une règle, il doit conduire un véhicule qui le contraint à la respecter. Il fallait dire : j'ai l'intention de rendre possible son usage en tant que peine complémentaire après la récidive d'excès de vitesse, dans des délais courts. La négociation avec les constructeurs devait obtenir l'équipement avec le LAVIA dans des délais courts. Rien ne s'y oppose techniquement, il s'agit uniquement d'une volonté de passage au stade de la production industrielle.

- **12/ Créer une expertise de la qualité des infrastructures routières**
 - Ferez-vous adopter des dispositions législatives et réglementaires instaurant

LA FRANCE FORTE

NICOLAS SARKOZY

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'Etat (CERTU, SETRA) ?

Non. Je ne pense pas que, dans le contexte actuel des finances publiques, il soit très opportun de demander à nos concitoyens de financer la création de nouveaux opérateurs. Dans ce domaine, l'Etat dispose déjà de services et d'organismes sur lesquels s'appuyer pour faciliter la mise en œuvre d'une politique des transports efficace. Les investissements réalisés s'appuient sur les préconisations formulées par le CERTU et le SETRA.

Cela n'empêche pas, bien évidemment, de conduire des actions ponctuelles. Ainsi, un audit est en cours sur la signalisation sur le réseau routier afin de mettre en cohérence l'ensemble de la signalisation existante.

Commentaires du G9 : prétendre qu'il « n'est pas opportun de demander à nos concitoyens de financer la création de nouveaux opérateurs » est une affirmation très importante. Elle place le coût financier de la sécurité avant le coût de l'insécurité. Avec de tels raisonnements on supprime la gendarmerie et la police, les agences sanitaires et le diagnostic amiante dans les bâtiments. L'affirmation que les investissements réalisés s'appuient sur les préconisations du CERTU et du SETRA est contredite par l'ensemble des documents que nous avons produits pour justifier cette mesure. Il est facile d'établir que de nombreux opérateurs locaux n'appliquent pas les préconisations du CERTU et du SETRA. Nous avons présenté de multiples exemples de ces déviations.

La seconde erreur est d'affirmer qu'il conviendrait de créer de nouveaux opérateurs alors que les compétences sont disponibles au niveau du CERTU, du SETRA et des CETE (centre d'études techniques de l'équipement). Il fallait profiter de la décentralisation pour exploiter au mieux les compétences de ces structures d'Etat pour assurer l'évaluation des infrastructures dépendant des communes et des départements.

Une autre erreur majeure est d'envisager uniquement les « investissements réalisés », comme si les aménagements anciens ne pouvaient pas tuer. C'est comme si les responsables de la santé ne s'occupaient que des nouveaux médicaments et ne remettaient jamais en cause les vieux produits. Le Médiateur était un médicament « ancien ».