

LIVRE BLANC SÉCURITÉ ROUTIÈRE



2017-2022



Par « 40 millions d'automobilistes »

Copyright « 40 millions d'automobilistes », 2017

Réalisé par « 40 millions d'automobilistes »

Crédits photo: « 40 millions d'automobilistes »,
candy1812, thodonal, Simon Coste, tostphoto,
daizuoxin, bluraz, WavebreakmediaMicro, Richard
Villalon (fotolia.com).

AVANT-PROPOS

La Sécurité routière devrait être populaire

« C'est un constat d'échec terrible! Parler de sécurité routière aujourd'hui, c'est avoir la garantie de diviser! Comment est-ce possible ?

Alors qu'incontestablement, tous les combats menés pour sauver des vies génèrent une unanimité d'adhésion aux projets engagés, la Sécurité routière est en faillite. Une faillite morale, une faillite de soutien. Un combat sans soldat.

Il y a bien ceux qui déclarent la guerre à l'insécurité routière. Mais les 40 millions d'automobilistes que nous sommes ne veulent plus être les soldats de cette lutte.

Doit-on en déduire qu'ils soutiennent l'anarchie routière, l'absence de règle? Sommes-nous les obscurs militants d'un « je-m'en-foutisme » fanatique, les aigles noirs pourfendeurs de toutes les règles? Bien évidemment, non.

Si la Sécurité routière ne remporte plus l'adhésion de la majorité des Français, c'est parce qu'elle reste campée sur une vision passéiste. C'est parce qu'elle est prisonnière d'un modèle trop lié à la rentabilité de ses radars sacrés. C'est parce qu'elle masque sa faillite d'idées derrière l'augmentation systématique de son parc radars.

À force de trop vouloir sauver le soldat Radar, il ne reste plus personne pour suivre le combat.

Alors nous proposons un autre modèle – plus qu'un modèle, un programme de sécurité routière – populaire, numérique et pragmatique, dont l'objectif avoué et assuré est de diviser par deux le nombre d'accidents sur la route à court terme.

Chaque proposition a fait l'objet d'un travail de réflexion en accord avec les usagers de la route, parce que la sécurité routière DOIT être populaire.

Vous, Président de la République, avez à présent un modèle-clé en main qui vous permettra d'être celui qui aura réduit de moitié l'accidentalité routière.

Vous, Président de la République, pourrez vous féliciter d'avoir accordé votre confiance à un programme populaire.

Vous, Président de la République, avez aujourd'hui le devoir de faire de la sécurité routière avec les automobilistes, et non contre eux.

Vous, Président de la République, avez enfin la possibilité de déclarer – comme David Cameron en 2009 – « la fin de la guerre contre les automobilistes ».

Avec ces 21 mesures, voici le traité de paix.»

Daniel QUÉRO,
Président

Pierre CHASSERAY,
Délégué général

Thème 1: ALCOOL ET STUPÉFIANTS

1^{ère} proposition 10

Renforcer les actions de prévention et de sensibilisation aux risques liés à la conduite sous l'influence de l'alcool, en particulier aux abords des établissements de nuit.

2^{ème} proposition 12

Donner la possibilité aux autorités, dans le cadre des condamnations pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de prononcer des peines obligeant le contrevenant à équiper son véhicule d'un éthylotest antidémarrage, pour lutter contre la récidive.

3^{ème} proposition 15

Augmenter la fréquence et le nombre des contrôles de dépistage de la conduite sous l'influence de stupéfiants en généralisant la nouvelle procédure de tests salivaires et renforcer les actions de prévention contre la conduite sous l'emprise de drogues.

Thème 2: VITESSE

4^{ème} proposition 20

Abandonner le retrait de point sur le permis de conduire pour les excès de vitesse inférieurs à 10km/h commis hors agglomération.

5^{ème} proposition 22

Instaurer une marge de tolérance additionnelle à la marge technique imposée sur les radars pour mieux cibler les comportements dangereux et rendre à nouveau acceptable le système de contrôle-sanction automatisé par l'opinion publique.

6^{ème} proposition 25

Rendre systématique l'implantation des panneaux de signalisation routière de chaque côté de la chaussée pour une meilleure information des usagers de la route.

7^{ème} proposition 28

Créer une police spécialement dédiée à la circulation routière pour permettre une présence constante dissuasive et l'interpellation des usagers en infraction faisant preuve d'un comportement dangereux.

8^{ème} proposition 31

Abandonner la mesure de délégation de la gestion des radars mobiles embarqués à des sociétés privées.

Thème 3 : PRÉVENTION ET FORMATION À LA CONDUITE

9^{ème} proposition 36

Rendre obligatoire un contrôle médical de la vue préalablement à l'obtention du permis de conduire et à son renouvellement périodique.

10^{ème} proposition 38

Moderniser la formation traditionnelle à la conduite en promouvant l'utilisation du simulateur de conduite.

11^{ème} proposition 40

Proposer un outil ludique et gratuit pour permettre à tous les automobilistes de se maintenir à niveau et de renouveler leurs connaissances du Code de la route et des règles de conduite.

12^{ème} proposition 42

Proposer au contrevenant un stage de sensibilisation à la sécurité routière en alternative à la sanction, en lien direct avec l'infraction commise.

13^{ème} proposition 45

Créer un permis à points professionnel et renforcer la prévention des accidents de la route dans le milieu professionnel.

Thème 4 : INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

14^{ème} proposition 50

Redonner aux collectivités locales les moyens financiers d'entretenir le réseau routier dont elles ont la responsabilité grâce aux subventions d'État et séparer le ministère des Transports de celui de l'Écologie.

15^{ème} proposition 53

Baisser les prix des péages d'autoroutes pour favoriser l'accès au réseau le plus sécuritaire à tous les automobilistes.

Thème 5 : USAGERS VULNÉRABLES

16^{ème} proposition 58

Renforcer les aménagements dédiés aux cyclistes et promouvoir le port d'équipements destinés à sécuriser leurs déplacements.

17^{ème} proposition 60

Renforcer la visibilité des bandes cyclables et des passages pour piétons grâce aux marquages routiers rétro-réfléchissants et à un meilleur éclairage public.

18^{ème} proposition 62

Doubler les glissières de sécurité d'un écran-moto.

Thème 6 : ENTRETIEN DU VÉHICULE

19^{ème} proposition

66

Informier l'usager de la date de son contrôle technique périodique obligatoire et des sanctions encourues en cas de non-respect de cette disposition par courrier émanant de la préfecture.

20^{ème} proposition

69

Rendre obligatoire un contrat écrit pour toute vente d'un véhicule d'occasion entre particuliers, pour garantir à l'acheteur une bonne connaissance de l'état du véhicule qu'il acquiert.

Thème 7 : ASSURANCE AUTOMOBILE

21^{ème} proposition

74

Autoriser les forces de l'ordre à accéder, lors des contrôles routiers, à un Fichier central des véhicules assurés pour lutter contre la conduite automobile sans assurance.



THÈME 1- **ALCOOL ET STUPÉFIANTS**

1^{ère} proposition : Renforcer les actions de prévention et de sensibilisation aux risques liés à la conduite sous l'influence de l'alcool, en particulier aux abords des établissements de nuit.

La conduite en état d'alcoolémie tue encore plus de 1 000 usagers chaque année

Depuis 2006, la conduite sous l'empire d'un état alcoolique est la première cause de mortalité sur les routes françaises, représentant chaque année environ 30% des accidents mortels de la circulation, soit plus de 1 000 usagers encore en 2016, d'après le bilan de l'Observatoire national interministériel pour la Sécurité routière.

Bien que toutes les classes d'âge soient touchées par ce fléau, les jeunes automobilistes sont les principales victimes des accidents de la route impliquant l'alcool : une alcoolémie excessive (c'est-à-dire supérieure au seuil maximum autorisé par la loi) est en effet constatée dans 42% des accidents mortels touchant les 18-24 ans.

De plus, l'alcool est présent dans 63% des accidents mortels survenant le week-end et dans près d'un accident mortel sur deux surgissant la nuit.

Des initiatives associatives nécessaires, mais une volonté gouvernementale trop faible

Ces faits tragiques justifient pleinement la mise en œuvre de campagnes de communication et de prévention auprès du grand public, et plus spécifiquement à l'attention des catégories les plus enclines à la prise de risques.

De nombreuses initiatives fleurissent ainsi un peu partout en France depuis plusieurs années, pour tenter de sécuriser les comportements et favoriser la prise de conscience des dangers inhérents à la conduite sous l'emprise de l'alcool. Des opérations d'envergure nationale (« Vigicarotte » par MAAF Assurances) ou plus locale (« Mélodie, les clefs pour la vie », dans les Côtes d'Armor ou « Les Dragons vous ramènent », à Rouen) révèlent toute leur utilité sur le terrain pour sensibiliser les jeunes conducteurs, les inciter à organiser à l'avance leurs retours de soirée, mais aussi leur proposer, si nécessaire, des solutions d'urgence pour rentrer en toute sécurité après une sortie arrosée.

Malheureusement, ces actions – bien qu'indispensables – n'en restent pas moins ponctuelles et mériteraient, pour espérer voir décroître drastiquement le nombre d'accidents liés à la consommation d'alcool, d'être soutenues par une véritable volonté gouvernementale et un large dispositif de prévention.

Or, dans un rapport publié en juin 2016, la Cour des Comptes pointait du doigt l'immobilisme du Gouvernement français en matière de consommation de boissons alcoolisées, et en particulier son inaction en matière de prévention des risques liés à l'alcool au volant. La Cour des Comptes soulignait en effet que « l'abus d'alcool aggrav[e] l'insécurité routière » et que « l'État ne se donne pas les moyens d'infléchir les comportements à risque en n'agissant qu'imparfaitement sur les leviers disponibles ».

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Une grande partie des accidents mortels impliquant l'alcool au volant se produisant à la suite d'une soirée, il semble pertinent de cibler en priorité, dans le cadre d'opérations préventives et de sensibilisation, les établissements de nuit proposant des boissons alcoolisées à la vente.

L'association « 40 millions d'automobilistes » propose donc d'inciter tous les établissements de nuit (boîtes de nuit, bars...) à mettre à disposition de leurs clientèles des outils simples et gratuits pour estimer leur taux d'alcoolémie et leur permettre de choisir un moyen de transport adapté à leur état.

Ce genre d'outil, dont un est le lauréat du prix Innovation 2017 de la Sécurité routière, est déjà disponible pour les particuliers : il s'agit d'un éthylotest connecté à une application pour smartphone, qui informe en temps réel l'utilisateur de son état et lui propose, si nécessaire, un service de raccompagnement. Il serait facile d'imaginer la mise à disposition libre et gratuite de cette application sur une tablette connectée dans chaque établissement de nuit ; le bénéfice à en tirer en termes de vies épargnées se compterait par centaines.

2^{ème} proposition: Donner la possibilité aux autorités, dans le cadre des condamnations pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de prononcer des peines obligeant le contrevenant à équiper son véhicule d'un éthylotest antidémarrage, pour lutter contre la récidive.

La loi qui autorise le recours à l'éthylotest antidémarrage n'est pas appliquée

L'éthylotest anti-démarrage (EAD) est un instrument de mesure de l'alcool présent dans l'air expiré. Il s'agit d'un éthylotest électronique, couplé au système de démarrage du véhicule. Cet outil de prévention intervient dans le cadre de la lutte contre la mortalité routière, en particulier due à la conduite sous l'influence de l'alcool. L'EAD n'autorise le démarrage du véhicule qu'à la condition que le taux d'alcool mesuré dans l'haleine du conducteur soit inférieur au seuil préétabli.

Depuis le 14 mars 2011 et l'adoption de la loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité intérieure (dite « LOPSSI II »), en cas d'infraction constituant le délit d'alcoolémie par un conducteur, le Préfet et le Procureur de la République ont la possibilité de prononcer, en alternative à la sanction ou à titre de peine complémentaire, l'obligation pour le contrevenant d'équiper son véhicule d'un EAD homologué à ses frais, en échange d'une restitution de son permis de conduire.

Ce principe d'alternative possible aux poursuites de l'État a été retenu au motif qu'il permet de réduire le risque de récidive de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, tout en permettant aux condamnés de continuer à conduire, afin de pouvoir maintenir leur insertion sociale et professionnelle.

L'adhésion à ce programme permet en effet d'alléger les sanctions prises à l'encontre des délinquants (réduction de la période de suspension du permis de conduire, annulation du retrait de points du permis de conduire, des peines d'emprisonnement et d'amende, non-mention du délit au casier judiciaire...) et de leur offrir une seconde chance. Cette sanction, qui se veut pédagogique, constitue donc une réponse technique et judiciaire au problème de l'alcool au volant, enjeu majeur de sécurité routière.

Une efficacité démontrée dans la lutte contre la récidive

Mais bien que le dispositif ait démontré son efficacité (en Suède, au Canada et aux États-Unis, où il est mis en œuvre depuis de nombreuses années, puis en

France – en Haute-Savoie – où il a déjà fait l'objet d'une expérimentation entre 2004 et 2011), le recours à l'EAD par la Justice française reste marginal (à peine une vingtaine de personnes condamnées à cette obligation jusqu'alors, alors que près de 100 000 conducteurs sont arrêtés en alcoolémie au volant chaque année), en raison de lacunes importantes dans la connaissance et l'application des lois et de défauts de communication et de collaboration entre les différents acteurs concernés (forces de l'ordre, juges, médecins...).

Cependant, la volonté du Gouvernement d'avancer sur cette problématique semble se préciser : fin novembre 2016, un arrêté a été publié dans le cadre de la loi de modernisation de la Justice du XXI^{ème} siècle donnant la possibilité aux médecins de la Commission médicale des Permis de conduire d'émettre un avis favorable pour la restitution d'un titre provisoire aux conducteurs ayant écopé d'une peine de suspension ou d'annulation du permis pour cause d'alcoolémie, à conditions d'équiper leur véhicule d'un EAD à leurs frais et de s'astreindre à un suivi médico-psychologique. C'est le Préfet qui délivrera alors le permis de conduire provisoire portant la mention d'obligation de l'EAD pour une durée d'un an.

La mesure est donc entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2016 dans 3 départements (la Drôme, le Nord et la Marne) à titre expérimental, et ce pour 2 ans. Au terme de cette période et en fonction des conclusions du rapport d'évaluation qui sera remis à la Direction de la Sécurité routière et au ministère de l'Intérieur, la mesure pourrait être étendue à l'ensemble du territoire français à partir du 1^{er} janvier 2019.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

La mesure consistant en l'équipement obligatoire d'un véhicule motorisé d'un EAD ne doit s'appliquer que dans le cadre d'une sanction faisant suite à une infraction caractérisée. Autrement-dit, il ne semble pas légitime d'imposer l'achat de ce type de dispositif – dont le coût reste élevé et l'utilisation relativement contraignante – à l'ensemble des usagers, alors que seule une infime partie d'entre eux fait montre d'un comportement inadapté en conduisant sous l'influence de l'alcool.

En revanche, cette minorité d'automobilistes circulant avec un taux d'alcoolémie supérieur au seuil maximal autorisé est responsable d'accidents, dont le nombre et la gravité exigent que des sanctions adaptées soient mises en œuvre, non seulement pour faire prendre conscience de l'incompatibilité entre la consommation d'alcool et la conduite d'un véhicule motorisé, mais aussi pour réduire le risque de récurrence d'un tel comportement.

C'est pourquoi « 40 millions d'automobilistes » recommande que tous les moyens soient mis en œuvre pour rendre effective dans les plus brefs délais l'application de la loi permettant à l'autorité compétente de prononcer une peine relative à l'installation obligatoire d'un éthylotest anti-démarrage dans le véhicule d'un usager contrôlé sous l'empire d'un état alcoolique au volant de son véhicule. Pour s'assurer de l'efficacité de la mesure, tous les acteurs - les forces de l'ordre, la justice, les membres des commissions médicales du permis de conduire et les installateurs agréés des EAD - doivent être associés à la démarche.

De plus, l'association pense que la mise en place d'un système de monitoring permettant de consulter en temps réel les données enregistrées par les appareils installés suite à une mesure d'obligation dans le cadre pénal ou administratif renforcerait l'efficacité du dispositif en donnant la possibilité aux forces de l'ordre d'intervenir rapidement en cas d'anomalie (démarrage du véhicule malgré un taux d'alcoolémie supérieur au seuil, tentative de contournement du système...).

3^{ème} proposition: Augmenter la fréquence et le nombre des contrôles de dépistage de la conduite sous l'influence de stupéfiants en généralisant la nouvelle procédure de tests salivaires et renforcer les actions de prévention contre la conduite sous l'emprise de drogues.

La conduite sous l'emprise de stupéfiants: une pratique en hausse et éminemment dangereuse

La conduite sous l'influence de stupéfiants s'apparente dans une certaine mesure à la conduite sous l'emprise de l'alcool: altération de la vision, de l'audition, amoindrissement des capacités de coordination et de concentration. De façon générale, il est reconnu que les drogues diminuent les réflexes, la vigilance et la résistance à la fatigue. De plus, leurs effets provoquent une surexcitation qui amène le conducteur qui en a consommé à sous-évaluer le danger et à prendre des risques inconsidérés: trajectoire en « zigzag », dépassement dangereux, vitesse inadaptée, non-port de la ceinture de sécurité...

Le délit constitué par la conduite après usage de stupéfiants n'a été créé par le Code de la route qu'en 2003; théoriquement, il sanctionne cette pratique dangereuse d'un retrait de 6 points sur le permis de conduire, d'une amende pouvant aller jusqu'à 4 500€ et d'une peine d'emprisonnement maximum de 2 ans.

Pourtant, le nombre de consommateurs réguliers de drogues illicites en France (1,2 million en 2014 d'après l'Observatoire français des Drogues et des Toxicomanies) de même que le nombre d'accidents de la route impliquant un conducteur sous l'influence d'un produit stupéfiant (des traces de tels produits ont été relevées dans 24% des accidents mortels de la route en 2016, d'après l'Observatoire national interministériel à la Sécurité routière) ne cessent d'augmenter d'année en année selon la Mission interministérielle de lutte contre les drogues et conduites addictives.

De plus, dans la moitié des cas, le contrôle du conducteur consommateur de stupéfiants révèle également un dépassement du seuil d'alcoolémie autorisé; on estime que la combinaison des deux produits psychoactifs multiplie par 23 le risque d'accident.

Une expérimentation pour augmenter le nombre de dépistages sur les routes

Or, l'un des principaux freins à la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants était sans doute la lourdeur des procédures de tests de dépistage. Cher et chronophage, le protocole obligeait jusqu'alors les forces de l'ordre à faire subir à l'automobiliste suspecté d'avoir consommé une drogue un prélèvement

sanguin réalisé par un médecin avant de pouvoir le verbaliser et le sanctionner. Cette méthode empêchait ainsi toute action efficace et d'envergure.

Pour simplifier ces procédures, permettre aux forces de l'ordre d'avoir plus souvent recours à ce type de contrôles et enrayer enfin l'évolution à la hausse de la conduite sous addiction, le Gouvernement annonçait l'expérimentation de nouveaux tests de dépistage salivaire à partir de l'automne 2014.

Ces nouveaux kits, fournis aux forces de l'ordre de 11 départements pilotes (les Alpes maritimes, les Bouches du Rhône, la Dordogne, la Gironde, l'Ille-et-Vilaine, la Loire-Atlantique, la Moselle, le Nord, la Haute-Savoie, Paris et les Yvelines) dans le cadre de l'expérimentation, se présentent sous la forme d'un bâtonnet (semblable à celui utilisé pour les prélèvements d'ADN) et est destiné à confirmer et préciser le résultat obtenu par un premier contrôle salivaire ayant mis en évidence la présence d'une substance illicite dans l'organisme du conducteur contrôlé. Il permet de détecter les principaux types de stupéfiants : le cannabis, la cocaïne et ses dérivés (dont le crack), les amphétamines (par exemple l'ecstasy) et les opiacés (morphine, héroïne...).

Il en est donc fini – a priori – des prélèvements sanguins, qui mobilisaient durant 2 ou 3 heures deux agents de police ou de gendarmerie, le temps qu'un médecin urgentiste vienne effectuer la prise de sang et l'analyse toxicologique, dont les frais étaient entièrement assumés par l'État.

On estime ainsi que les nouveaux tests salivaires permettront un gain de 300 000 heures aux forces de l'ordre et une économie d'environ 10 millions d'euros, le nouveau kit ne coûtant qu'une dizaine d'euros à l'unité et ne nécessitant pas d'analyse en laboratoire.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

En cas de généralisation du recours au second test salivaire dans le cadre des dépistages de conduite après consommation de stupéfiants, le Gouvernement prévoit la distribution de 80 000 kits de prélèvements aux forces de l'ordre pour 2018.

Or, pour que ces contrôles soient réellement efficaces à l'avenir, il faudra augmenter considérablement leur nombre : de près de 145 000 en 2013, ils sont en effet passés à 125 000 en 2014, puis à 118 000 en 2015. Alors que les quelques 10 millions de contrôles d'alcoolémie chaque année sont considérés

comme (et se révèlent!) insuffisants pour combattre ce fléau, il est inimaginable de penser se contenter de si peu de moyens pour lutter contre la pratique éminemment dangereuse que constitue la conduite sous l'influence de drogues.

C'est pourquoi l'association « 40 millions d'automobilistes » propose que les sommes économisées sur les analyses toxicologiques soient employées à l'achat de kits de prélèvements salivaires à destination des contrôles routiers ciblés et de campagnes de prévention, de façon à porter le nombre de dépistages à 1 million, dès 2018.

Et parce que contrôler et sanctionner ne suffit pas à éradiquer le risque et ne le traite pas à la racine, il faut aussi et surtout prévenir. Comme pour l'alcool, il s'agit, avant toute autre chose, de convaincre le public concerné que la consommation de produits stupéfiants n'est pas compatible avec la conduite d'un véhicule motorisé, parce que les drogues impactent directement le comportement du conducteur et détériorent très nettement ses capacités cognitives et physiques.

Dans le cadre des actions de sensibilisation et de prévention des risques liés à la consommation de drogues au volant, il faut s'attacher plus particulièrement à combattre certaines contre-vérités répandues, telles que l'idée selon laquelle la conduite sous l'influence de stupéfiants serait moins dangereuse que celle sous l'emprise de l'alcool, ou encore la prétendue absence d'effet des drogues dites « douces » (en premier lieu le cannabis) sur le comportement du consommateur.

Ainsi, les campagnes traditionnelles de prévention consistant en la diffusion de messages publicitaires à la télévision ou à la radio devraient être complétées d'une action appuyée et permanente des professionnels de la sécurité routière (œuvrant au sein des auto-écoles ou dans les stages de sensibilisation à la sécurité routière), dans le cadre de modules spécifiques et, dans la mesure du possible, en mettant en situation les élèves et stagiaires : pour ce faire, il existe des kits pédagogiques composés de lunettes simulant la vision après consommation de drogues, qui permettent aux conducteurs d'expérimenter les risques encourus, soit sur un parcours proposé sur tapis pédagogique, soit sur un simulateur de conduite.



THÈME 2- **LA VITESSE**

4^{ème} proposition: Abandonner le retrait de point sur le permis de conduire pour les excès de vitesse inférieurs à 10 km/h commis hors agglomération.

95 % des excès de vitesse constatés en France sont inférieurs à 20 km/h

En 2015, selon l'Observatoire national interministériel pour la Sécurité routière, 13,6 millions d'infractions pour excès de vitesse ont été constatées; un record! 95% de ces excès de vitesse sont des dépassements de moins de 20 km/h, ayant entraîné 5,5 millions de retraits de points sur les permis de conduire des usagers français. Le même document nous apprend que près de 70 000 permis ont été invalidés faute de points la même année.

Or, le délit de conduite sans permis – et donc sans assurance valide – est une problématique qui ne cesse de croître ces dernières années. Cette pratique augmente proportionnellement au nombre de retraits de permis de conduire et au besoin incompressible de mobilité des Français. Si bien que l'on estime aujourd'hui entre 500 000 et 750 000 le nombre de personnes conduisant sans le précieux titre.

Le retrait de point pour les petits excès de vitesse: une sanction disproportionnée à la gravité de l'infraction

Si une si lourde sanction peut être appropriée en cas de commission de fautes graves mettant réellement en péril la sécurité des usagers, la perte du permis de conduire suite à une accumulation de petits excès de vitesse ne semble pas être une réponse adaptée à la moindre dangerosité du comportement. Et ce, d'autant moins que des dépassements d'un ou deux kilomètres/heure à peine de la limitation de vitesse sont punis de la même façon que des excès de vitesse allant jusqu'à 20 km/h, qui peuvent – eux – se révéler véritablement dangereux.

Une telle disproportion dans le barème des sanctions liées au non-respect des prescriptions de vitesse sont de nature à mettre à mal la compréhension et l'acceptabilité du système par les usagers.

Aussi, dans la perspective de rendre plus acceptables les règles, de faire preuve de davantage de pédagogie dans la répression des infractions au Code de la route et d'éviter de provoquer des situations socialement dramatiques où des

automobilistes préfèrent continuer à conduire malgré l'annulation du permis plutôt que de risquer de perdre également leur emploi, il semble cohérent de repenser le barème des sanctions fixées pour les petits excès de vitesse, qui n'a pas évolué depuis 2004, lorsque les contraventions dues pour les excès de vitesse inférieurs à 20km/h pour une limitation supérieure à 50km/h étaient passées de la quatrième à la troisième classe.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

L'association « 40 millions d'automobilistes » propose donc de modifier l'article R.413-14 du Code de la route et de différencier – du point de vue du retrait de point – les excès de vitesse hors agglomération compris entre 1 et 10km/h, ceux compris entre 11 et 20km/h et les excès de vitesse inférieurs à 20km/h commis en agglomération. Les premiers ne seraient dorénavant plus soumis au retrait de point, tandis que la sanction pour les autres excès de vitesse resterait inchangée :

Classe contravention	Intitulé de l'infraction	Retrait de point	Montant de l'amende
3 ^{ème} classe	Excès de vitesse compris entre 1 et 10km/h pour une limitation de vitesse supérieure à 50 km/h	Pas de retrait de point	68€ (forfaitaire)
3 ^{ème} classe	Excès de vitesse compris entre 11 et 20km/h pour une limitation de vitesse supérieure à 50 km/h	1 point	68€ (forfaitaire)
4 ^{ème} classe	Excès de vitesse inférieur à 20km/h pour une limitation de vitesse inférieure ou égale à 50 km/h	1 point	135€ (forfaitaire)

Cette nouvelle disposition permettrait en outre d'harmoniser le Code de la route à l'échelle européenne, dans le sens où la France reste pour l'heure le seul pays de l'Union européenne à sanctionner les petits excès de vitesse d'un retrait de point sur le permis de conduire : en Italie, il n'y a pas de retrait de point pour les excès de vitesse inférieurs à 10km/h ; en Espagne, en Allemagne et au Luxembourg, les excès de vitesse inférieurs à 20km/h ne donnent pas lieu à retrait de point...

5^{ème} proposition: Instaurer une marge de tolérance additionnelle à la marge technique imposée sur les radars pour mieux cibler les comportements dangereux et rendre à nouveau acceptable le système de contrôle-sanction automatisé par l'opinion publique

La marge technique n'est pas une marge de tolérance

Les avis de contravention pour excès de vitesse différencient la vitesse constatée (c'est-à-dire la vitesse mesurée par le cinémomètre) et la vitesse qui est retenue pour établir la verbalisation et la sanction, qui correspond à la vitesse constatée pondérée au moyen de la marge technique de l'appareil de mesure.

Il s'agit d'une pondération destinée à compenser les erreurs de calibrage dont le radar peut faire l'objet. Cette marge varie en fonction de la limitation de vitesse prescrite sur le tronçon routier soumis au contrôle: pour les radars automatiques, elle s'établit à plus ou moins 5 km/h pour les vitesses maximales autorisées inférieures à 100 km/h et à 5 % de la vitesse limite au-delà. Pour les radars mobiles ou ceux manipulés par les forces de l'ordre, elle passe à plus ou moins 10 km/h ou 10%.

Au sujet de cette marge, les autorités parlent souvent de «tolérance», laissant sous-entendre qu'une faveur serait accordée par l'État aux automobilistes roulant quelques kilomètres/heure au-dessus de la vitesse maximale autorisée, et qu'ils ne seraient donc pas verbalisés.

Il s'agit en réalité au mieux d'un abus de langage, au pire d'une volonté délibérée de tromper l'automobiliste, qui ne bénéficie en fait d'aucune tolérance, mais seulement d'une disposition obligatoire au regard des erreurs techniques toujours possibles sur un appareil de mesure électronique.

Cette pondération technique est en outre nécessaire, car comme le prouve les rapports de vérification périodique des radars, la vitesse lue au passage d'un véhicule est toujours plus ou moins erronée. La verbalisation pour un dépassement de la limitation de vitesse maximale imposée d'un seul kilomètre/heure reste donc parfaitement plausible, si le radar en question accuse un écart supérieur à 5 km/h entre la vitesse lue et la vitesse réelle du véhicule contrôlé.

L'intransigeance du système radar provoque son rejet par l'opinion publique

Ce manque de tolérance vis-à-vis des usagers commettant des excès de vitesse mineurs et la manne financière que représente la verbalisation de ces petites infractions pour l'État agacent profondément les automobilistes.

Alors que la politique de sécurité routière devrait remporter l'adhésion de tous (il s'agit quand même, à l'origine, de sauver des vies!), les dérives de l'automatisation de la verbalisation et de la répression à outrance de la vitesse n'ont fait qu'accroître le sentiment d'injustice et provoquent un rejet massif des systèmes de contrôle et, plus largement, de toutes les mesures répressives imaginées par la Sécurité routière, que les usagers soupçonnent majoritairement de chercher davantage le rendement financier que la lutte contre l'accidentalité routière.

Lors de son déplacement au Royaume-Uni en janvier 2014, l'association « 40 millions d'automobilistes » avait interrogé différents acteurs de la Sécurité routière britannique sur les conditions de mise en œuvre de la politique de contrôle de la vitesse. Ceux-ci expliquaient alors que les radars étaient également controversés Outre-Manche, et que les automobilistes britanniques avaient le sentiment, comme en France, que le système visait principalement les petits excès de vitesse, pourtant considérés comme non-accidentogènes.

Pour remédier à cela, le Gouvernement britannique a donc pris le parti d'imposer, en plus de la marge technique de 10% obligatoire, une marge de tolérance de 2 mph (3km/h), pour cibler davantage les grands excès de vitesse et donc les comportements véritablement dangereux.

Loin de générer une recrudescence des excès de vitesse – et donc potentiellement de l'accidentalité routière – cette mesure a permis une meilleure acceptation du dispositif radar au Royaume-Uni, qui se classe désormais parmi le trio de tête des pays européens en termes de sécurité routière. Ainsi, en 2015, le Royaume-Uni dénombrait 1 732 accidents mortels sur ses routes (d'après le *Reported Road Casualties Great Britain 2015*, Department for Transport), soit 29 tués par million d'habitants, contre 3 461 morts la même année en France, soit 53 tués par million d'habitants ; la moyenne européenne s'établissait quant à elle à 51,5 tués sur la route par million d'habitants en 2015.

La proposition de «40 millions d'automobilistes»

L'association «40 millions d'automobilistes» suggère, à l'instar du modèle britannique, d'instaurer une tolérance pour les petits excès de vitesse sous forme d'une marge supplémentaire appliquée sur les vitesses retenues pour la verbalisation par les appareils de contrôle-sanction automatisés et les cinémomètres manipulés par les forces de l'ordre. En plus de la pondération technique -qui resterait inchangée- une marge de tolérance de 3km/h serait appliquée, de façon à réduire l'incompréhension qui naît de la verbalisation des micro-excès de vitesse et à favoriser l'acceptabilité du système en lui rendant sa vocation d'origine: lutter contre les comportements dangereux.

6^{ème} proposition: Rendre systématique l'implantation des panneaux de signalisation routière de chaque côté de la chaussée pour une meilleure information des usagers de la route.

Le défaut d'information routière à l'origine de comportements inadaptés involontaires

La vitesse inadaptée reste une cause majeure d'accidents de la route : le non-respect des limitations de vitesse, mais également la mauvaise analyse des conditions de circulation (densité du trafic, état de la chaussée, configuration de la route, conditions météorologiques...) sont à l'origine de centaines d'accidents mortels chaque année.

Il y a bien sûr les excès de vitesse délibérés, contre lesquels une sensibilisation aux risques encourus et une répression mesurée et proportionnelle à la gravité de l'infraction sont nécessaires. Mais certaines enquêtes – dont une réalisée par « 40 millions d'automobilistes » en 2013 – démontrent que la méconnaissance des prescriptions routières (notamment celles concernant les limitations de vitesse) joue aussi un rôle important dans la survenue de comportements inappropriés sur la route.

61% des automobilistes verbalisés pour excès de vitesse alors qu'ils ne connaissaient pas la limitation

En l'occurrence, 61% des personnes ayant répondu au sondage lancé par l'association ont déclaré avoir déjà été verbalisées pour un excès de vitesse alors qu'elles ne savaient pas à quelle vitesse maximale elles étaient autorisées à rouler.

De telles situations sont plus fréquentes qu'on ne le pense. D'une part, la France est bien connue pour la grande diversité de ses limitations de vitesse, en particulier sur le réseau secondaire, dont les axes sont très inégaux en termes d'entretien et de géométrie de la chaussée. Sur quelques centaines de mètres, on peut ainsi passer de la vitesse maximale autorisée de façon ordinaire (90km/h) à une vitesse abaissée à 70, voire 50km/h, avant de revenir à la limitation traditionnelle.

Ces nombreuses variations, bien que parfois nécessaires (et d'autres fois plus discutables), sont cependant de nature à semer le trouble dans l'esprit de l'utilisateur qui parcourt l'axe en question, car son attention sera plus volontiers portée sur les périls que présente la chaussée que sur les bas-côtés à la recherche des panneaux de signalisation.

D'autre part, le réseau routier français étant largement emprunté par des véhicules de transport de marchandises venant de toute l'Europe et pour lesquels la loi française impose une vitesse maximale limitée à 80 km/h pour les poids-lourds dont le poids total roulant autorisé (PTRA) est compris entre 3,5 et 12 tonnes et 60 km/h au-delà de ce poids sur le réseau secondaire, et à 90 km/h sur les autoroutes.

Ces écarts entre les vitesses pratiquées par les différentes catégories de véhicules pouvant aller jusqu'à 40 km/h, les manœuvres de dépassement sont courantes. Or, à chaque fois, le conducteur d'un véhicule léger qui procède au dépassement d'un véhicule lourd s'expose à ce que la signalisation verticale – présente uniquement sur le côté de droit de la chaussée – soit masquée par le poids-lourd lors de la manœuvre.

Dans le meilleur des cas, le fait que l'automobiliste manque l'information ne nuira pas directement à sa sécurité ou à celle des autres usagers. En revanche, si l'indication cachée était un panneau de limitation de vitesse et que celui-ci est suivi, quelques dizaines de mètres plus loin, d'un radar, le conducteur pourrait écopier d'une contravention pour excès de vitesse.

Dans le pire des cas, le panneau de signalisation annonçait une situation particulièrement dangereuse (une succession de virages, la présence d'utilisateurs vulnérables, une intersection peu visible...) et le fait pour l'automobiliste de ne pas disposer de cette information essentielle pourrait alors avoir des conséquences désastreuses.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Afin d'assurer une meilleure information des usagers et de garantir leur sécurité en leur donnant la possibilité d'adapter leur comportement en fonction des éléments relayés par la signalisation routière, l'association « 40 millions d'automobilistes »

propose de doubler les panneaux de signalisation en implantant un second panneau du côté gauche de la chaussée ou sur le terre-plein central lorsque les deux sens de circulation sont séparés.

Ce dispositif, adopté avec succès par le Danemark depuis de très nombreuses années, permet à l'usager d'avoir connaissance des règles à chaque instant et sans effort de recherche, et d'être alerté efficacement en cas de conditions de circulation dangereuses.

7^{ème} proposition: Créer une police spécialement dédiée à la circulation routière pour permettre une présence constante dissuasive et l'interpellation des usagers en infraction faisant preuve d'un comportement dangereux.

L'automatisation du contrôle-sanction ne permet pas de faire cesser les comportements les plus dangereux

La politique de sécurité routière actuellement menée en France est vivement critiquée et majoritairement rejetée par les automobilistes parce qu'elle s'appuie massivement sur des dispositifs automatisés et informatisés qui, par définition, ne permettent plus l'intervention humaine pour juger de la dangerosité des comportements et y apporter une réponse adaptée.

Les automates ont peu à peu pris le pas sur les agents des forces de l'ordre, aboutissant ainsi à la prise en compte du seul et unique facteur « vitesse » dans l'accidentalité routière au détriment de toutes les autres causes d'accidents: focalisés sur la vitesse, les radars sanctionnent donc avec intransigeance le moindre kilomètre/heure au-dessus de la limitation de vitesse, mais se révèlent incapables de détecter bon nombre d'infractions au Code de la route mettant en péril la sécurité des usagers, tels le franchissement d'une ligne continue, le non-respect des distances de sécurité, la conduite sous l'influence de produits psychotropes, l'usage du téléphone au volant...

Ce désengagement de la Sécurité routière vis-à-vis de la prévention de ces infractions n'est pas sans conséquence sur la sécurité des automobilistes, davantage exposés aux comportements inappropriés et dangereux d'une minorité d'usagers. Certes, la pose d'un radar est rapidement rentabilisée par les contraventions produites par les nombreux flashes qu'il émettra au cours de sa vie, et le recours à des agents qualifiés des forces de l'ordre s'avérerait plus coûteux pour l'État. Mais on a pu observer ces dernières années que l'augmentation massive du nombre de radars en même temps que le retrait des policiers et gendarmes du bord de nos routes n'avait pas eu les effets escomptés en matière de sécurité routière.

La création d'une police de la route spécialisée peut améliorer la sécurité des usagers

Nos policiers et gendarmes nationaux sont tous assignés à des missions diverses et variées, relevant tantôt de la sécurité des personnes et des biens, tantôt de la maîtrise des flux migratoires ou encore de la lutte contre la criminalité organisée, en passant par la protection du pays contre le terrorisme. La sécurité routière apparaît ainsi comme une mission secondaire et ne faisant pas appel à une qualification particulière des agents, ce qui rend particulièrement complexe la gestion, la coordination et l'évaluation du dispositif et des actions réellement menées.

Contrairement à la France, de nombreux pays à travers le monde ont opté pour la mise en place d'une police spécialisée, dédiée aux missions relatives à la sécurité et à la circulation routières. Les agents membres de ces polices de la route sont formés spécifiquement aux problématiques routières et travaillent exclusivement à leur traitement : ils œuvrent donc naturellement à la répression des infractions au Code de la route, mais pas seulement. Ils mènent également des actions de prévention ciblées sur le réseau routier, interviennent dans les établissements scolaires pour sensibiliser et former le jeune public à la sécurité routière, sont présents sur les lieux des accidents de la route en cas d'atteintes corporelles, participent aux enquêtes ou établissent un diagnostic des infrastructures routières.

Ce parti pris de certains gouvernements, qui consiste à affecter spécialement un département de police à la sécurité routière, permet d'assurer une présence constante sur les routes d'agents formés. En mettant sur le terrain du personnel qualifié détenteur de l'autorité, les États recréent un lien de confiance avec les usagers, dans la mesure où les policiers ont pour objectifs de faire cesser et de réprimer les infractions les plus graves, mais aussi d'agir en amont auprès des populations les plus vulnérables pour réduire les risques auxquels elles sont exposées et de porter assistance aux victimes des accidents de la route. Ils sont ainsi au plus près des usagers et maîtrisent parfaitement, grâce à une formation adaptée, les facteurs influant sur leur sécurité au quotidien.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Les agents des forces de l'ordre sont de moins en moins présents sur les routes françaises, et lorsqu'il nous arrive de les croiser, le plus souvent, c'est à l'occasion d'une opération de répression de la vitesse. Au fil des années, les automobilistes ont perdu confiance en eux, et ne les voient plus désormais que comme des exécutants mandatés par l'État pour distribuer à tour de bras amendes et contraventions routières. De plus, les connaissances de ces agents relatives au Code de la route et à la sécurité routière sont parfois approximatives (voire erronées) et ne leur permettent pas de remplir de façon satisfaisante leur mission d'information auprès des usagers de la route.

Or, en France, la demande sociale et économique en termes de sécurité routière est telle que ce domaine peut être reconnu comme un secteur d'activité policière à part entière. L'association « 40 millions d'automobilistes » demande donc que soit créée en France une police spécialisée, entièrement dédiée à la sécurité et à la circulation routières ; ses agents seraient formés spécifiquement aux problématiques liées à la route. À l'instar de la police de la route belge, les actions menées par cette police spécialisée s'articuleraient autour de la répression des infractions, mais aussi de la prévention et de la sensibilisation aux risques routiers et de l'assistance aux usagers.

Pour être efficace, les moyens matériels, financiers et humains devront être suffisants : sur ce dernier point, des études préconisent un nombre d'agents totalement consacrés à des missions de police de la route à hauteur de 10 % des effectifs policiers globaux.

8^{ème} proposition: Abandonner la mesure de délégation de la gestion des radars mobiles embarqués à des sociétés privées.

L'intensification du contrôle-sanction de la vitesse

Le 02 octobre 2015, le Comité interministériel pour la Sécurité routière se réunissait pour déterminer les nouvelles orientations de la politique de la Sécurité routière. Les membres du comité pointaient alors du doigt « le relâchement des comportements des usagers de la route », qui serait à l'origine de la recrudescence depuis 2014 du nombre de personnes tuées en France: une augmentation d'environ + 6% entre 2013 et 2015, alors que l'année 2012 avait connu une baisse exceptionnelle de l'accidentalité routière et s'inscrivait ainsi comme la meilleure année de sécurité routière depuis les premières statistiques en 1948.

Le plan interministériel issu de cette réunion présente 22 nouvelles mesures, faisant écho à « la totale détermination [du] Gouvernement » à faire usage de tous les moyens pour infléchir la courbe de la mortalité routière et surtout à mettre en œuvre « une plus grande fermeté » dans la répression des infractions.

Concrètement, ce plan se traduit donc essentiellement par l'augmentation du nombre d'appareils de contrôle destinés à sanctionner la vitesse et du nombre de verbalisations de ce type d'infraction. Plus particulièrement, la mesure 2 du plan expose la volonté du Comité d' « augmenter, dans les meilleurs délais, l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés, en confiant leur mise en œuvre à des prestataires agréés, sous étroit contrôle de l'État ».

Une mesure qui trace un trait d'union entre la Sécurité routière et le monde de l'argent

Cette mesure est destinée à multiplier par 5 le temps de mise en circulation des véhicules équipés de dispositifs cachés dans la plaque d'immatriculation permettant de photographier les usagers en excès de vitesse sans émettre de flash.

Or, on estime qu'une voiture-radar peut flasher – au bas mot – 30 automobilistes par heure. À raison de 440 voitures équipées circulant désormais en moyenne

8 heures par jour, ce sont plus de 38,5 millions de procès-verbaux (contre un peu moins de 14 millions actuellement) qui seront dressés à l'encontre d'usagers de la route. Avec un montant moyen de l'amende à 56,85€, près de 2,2 milliards d'euros devraient être générés par le produit des amendes issues des infractions à la vitesse chaque année.

Une véritable manne financière pour l'État, loin de rendre acceptable ce système par les automobilistes, qui restent sceptiques quant à l'efficacité des radars. La capacité de la mesure à réduire sensiblement le nombre des conduites à risques est plus que douteuse et les radars embarqués privatisés ne devraient donc pas déroger à la règle. Les véhicules n'étant pas détectables dans le flux de circulation (il s'agit de voitures banalisées), les bénéfiques qui pourraient être tirés de la « peur du gendarme » sont réduits à néant.

Pire : ces véhicules étant désormais conduits par des salariés de sociétés privées non-assermentés et ne disposant donc pas de l'autorité pour intercepter les conducteurs véritablement dangereux (en grand excès de vitesse ou dont le comportement mettrait en péril la sécurité des autres usagers), ceux-ci pourront continuer à rouler sans être inquiétés, éventuellement provoquer des accidents dramatiques, et ne recevoir finalement qu'un procès-verbal plusieurs jours après !

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Une expérimentation de la mesure de privatisation des voitures-radars est menée depuis le 24 janvier 2017 dans l'Eure (27), qui ne fera que démontrer l'incroyable rentabilité financière du système, mais dont les résultats en termes de sécurité routière ne devraient pas être avérés.

L'association «40 millions d'automobilistes» recommande donc d'une part, d'abandonner la délégation de gestion des radars embarqués et de confier à nouveau leur utilisation aux forces de l'ordre, qui disposent du pouvoir régalien d'arrêter les usagers dangereux et d'immobiliser leur véhicule pour les infractions les plus graves (et pas seulement celles liées à la vitesse), pour garantir au mieux la sécurité de tous.

D'autre part, l'association suggère – pour une meilleure acceptabilité du système et de façon à ne cibler que les excès de vitesse les plus dangereux – que les voitures-radars ne verbalisent que les conducteurs dont le véhicule a été mesuré au minimum à 20km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée.

A man with short brown hair and a beard, wearing a light blue button-down shirt, is driving a car. He is seen from the passenger side, looking forward. The car's interior is dark, and the steering wheel is visible. The background shows a blurred outdoor scene with trees and a fence. A white rectangular box with teal text is overlaid on the image.

THÈME 3- **PRÉVENTION ET FORMATION
À LA CONDUITE**

9^{ème} proposition: Rendre obligatoire un contrôle médical de la vue préalablement à l'obtention du permis de conduire et à son renouvellement périodique.

8 millions de conducteurs souffrent d'une déficience visuelle non-corrigée

Un arrêté du 31 août 2010 stipule que « tout candidat à un permis de conduire devra subir les examens appropriés pour s'assurer qu'il a une acuité visuelle compatible avec la conduite d'un véhicule à moteur ». Malheureusement, dans les faits, la réalisation de cet examen par l'aspirant conducteur d'un véhicule motorisé n'est jamais vérifiée et relève de la seule bonne foi des candidats. De plus, il s'avère que 68 % d'entre eux n'ont pas connaissance de cet arrêté et ne savent donc pas qu'ils doivent s'assurer de leurs capacités visuelles.

Pourtant, « au volant, la vue, c'est la vie » comme en convient la Sécurité routière. Et 90% des Français estiment qu'il est indispensable de bien voir pour conduire. Malgré tout, ils seraient 8 millions à conduire avec un défaut visuel non corrigé ou mal compensé (dont 1 million auraient une vision binoculaire inférieure à 5/10^{ème}), pour 30% d'entre eux parce qu'ils négligent de porter leur correction (lunettes ou lentilles) au volant, et dans un cas sur 3, parce que le conducteur ne sait même pas que sa vue est déficiente.

Une mauvaise vue à l'origine de 20% des accidents de la route

La conduite est une activité complexe et exigeante relativement à l'acuité visuelle. Au volant, le conducteur a besoin de voir vite (de détecter et d'analyser instantanément tout élément survenant dans son champ visuel et susceptible de représenter un danger), de voir large (au minimum dans un rayon horizontal de 120° et vertical de 60°), de voir loin (pour pouvoir anticiper les actions à mettre en œuvre), mais aussi de près (pour lire les informations du tableau de bord), ce qui nécessite une certaine gymnastique oculaire et une capacité d'accommodation suffisante. Enfin, il est indispensable, lorsque l'on conduit de nuit, de disposer d'une acuité préservant la vision crépusculaire.

Or, conduire avec un défaut visuel non ou mal corrigé multiplie le risque d'accident de la route: appréhension de la morphologie de la route faussée, mauvaise évaluation des distances, augmentation du temps nécessaire à

l'interprétation des messages visuels, fatigue, photophobie (intolérance à la lumière qui se traduit en situation de conduite par un éblouissement par les phares)... et cela, indépendamment de l'âge de l'individu (bien que l'œil présente naturellement plus de signes de fatigue chez les personnes âgées et que les troubles de la vue soient plus fréquents). Certaines études démontrent à ce sujet que 20% des personnes responsables d'accidents de la route souffrent d'une déficience visuelle.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Afin de réduire les risques liés à la conduite avec une acuité visuelle insuffisante, l'association « 40 millions d'automobilistes » propose de rendre obligatoire un contrôle médical de la vue dans le cadre de l'obtention et du renouvellement du permis de conduire. Chaque candidat au permis de conduire et chaque conducteur (titulaire d'un permis ne nécessitant pas une visite médicale auprès du service des permis de conduire) demandant le renouvellement périodique de son titre (désormais obligatoire tous les 15 ans) devrait pouvoir fournir un certificat médical de moins d'un an, établi par un médecin ophtalmologiste ou un orthoptiste, qui atteste d'une acuité visuelle binoculaire d'au moins 5/10^{ème} (avec ou sans correction).

Pour définir au mieux les critères à prendre en compte lors de l'examen obligatoire de la vue et s'assurer qu'ils sont cohérents avec les paramètres visuels spécifiques à la conduite, l'association suggère de consulter les professionnels de la vue.

Enfin, afin de permettre à chacun d'anticiper la date du renouvellement du permis de conduire et en tenant compte des délais parfois longs d'obtention d'un rendez-vous chez un médecin ophtalmologiste, un courrier serait envoyé un an avant la date d'expiration du permis, pour informer le titulaire de l'obligation de passer un examen médical de la vue.

10^{ème} proposition: Moderniser la formation traditionnelle à la conduite en promouvant l'utilisation du simulateur de conduite.

Les conducteurs novices sont surreprésentés dans les accidents de la route

Le projet annuel de performance pour l'année 2012 rappelle que « la diminution de l'accidentalité des conducteurs novices est une priorité en matière de sécurité routière ». Cette catégorie de conducteurs est, de fait, largement surreprésentée dans les données statistiques relatives à l'accidentalité routière depuis plusieurs décennies, prouvant ainsi la nécessité d'envisager des mesures spécifiques pour remédier à ce problème.

Les 18-24 ans représentent en effet la classe d'âge la plus exposée aux risques routiers : en 2016, 601 jeunes sont morts dans un accident de la route. Chaque année, ils représentent ainsi environ 20% des personnes tuées sur les routes françaises et des blessés hospitalisés toutes classes d'âge confondues, alors qu'ils ne comptent que pour 9% de la population française. On estime que le risque d'être tué sur la route pour un jeune est encore 4 fois plus élevé que pour l'ensemble de la population.

L'inexpérience du conducteur novice à l'origine de cette surmortalité

Le facteur principal qui peut être identifié comme jouant un rôle important dans cette accidentalité élevée est l'inexpérience du conducteur. Car, par définition, le conducteur novice est celui qui n'a pas encore fait l'expérience d'une pratique suffisante de la conduite. L'inexpérience du conducteur fait encourir à celui-ci un risque accru en termes d'accidentalité routière. La pratique régulière et prolongée de la conduite lui permettra d'acquérir des habitudes, des automatismes et une expérience au cours de laquelle il pourra développer des attitudes améliorant sa sécurité.

Or, la formation au permis de conduire n'a pas permis à ce jour de réduire de façon significative l'accidentalité des jeunes conducteurs, qui restent les plus touchés par le risque routier. Premier élément pointé du doigt : une formation trop courte qui ne permet à l'élève conducteur que d'acquérir des compétences techniques de base et non les automatismes essentiels qui lui permettraient d'adopter un comportement sécuritaire face à une situation dangereuse.

Pour apporter à l'apprenti conducteur une expérience de la route qui garantisse sa sécurité, un rapport de l'Organisation de Coopération et de Développement économiques (OCDE) recommande un minimum de 50 heures de conduite effective lors de la formation. Or, le minimum obligatoire en termes de temps de formation

pratique à la conduite est de 20 heures en France et les candidats français au permis de conduire en réalisent en moyenne 31 avant d'obtenir leur diplôme. Pour respecter ces recommandations, il faudrait donc augmenter considérablement le nombre d'heures de formation obligatoires, ce qui aurait notamment pour conséquence de rendre la formation au permis de conduire inaccessible en termes de coûts pour une grande partie du public concerné. Cette hypothèse n'est donc pas envisageable.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

En revanche, il a été démontré que le recours au simulateur de conduite dans le cadre de la formation traditionnelle au permis de conduire permettait à la fois de réduire le temps d'acquisition par l'élève des compétences purement techniques liées à la conduite d'un véhicule à moteur (les professionnels de la formation au permis de conduire estiment qu'une heure passée sur simulateur équivaut à 4 h de formation dans un véhicule ordinaire), libérant ainsi des heures de formation pour l'acquisition de compétences liées à la gestion des risques routiers, mais aussi de faire vivre à l'apprenti des situations à risque plus nombreuses et dans de meilleures conditions de sécurité que lorsque l'enseignement est exclusivement dispensé via un véhicule réel.

Le simulateur de conduite apparaît ainsi comme un outil efficace et accessible pour compléter la formation traditionnelle à la conduite en auto-école, de façon à assurer aux candidats, non seulement de meilleures chances de réussite à l'examen du permis de conduire, mais aussi et surtout de leur permettre d'acquérir des compétences et des automatismes favorisant une conduite plus sécuritaire et donc une diminution des risques routiers auxquels sont exposés les conducteurs novices immédiatement après l'obtention du permis de conduire et pour toute la durée de leur carrière d'automobilistes.

L'association « 40 millions d'automobilistes » propose donc de promouvoir auprès des établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière le recours à un simulateur de conduite à hauteur de 5 h minimum lors de la formation pratique à la conduite dans le cadre de la formation traditionnelle.

En outre, afin de s'assurer de la qualité de l'outil et de l'enseignement dispensé sur l'appareil, il conviendrait de mettre en place une homologation des simulateurs de conduite (relativement à leurs caractéristiques techniques) et des programmes « virtuels » associés (en termes de contenus pédagogiques) utilisés dans les auto-écoles.

11^{ème} proposition: Proposer un outil ludique et gratuit pour permettre à tous les automobilistes de se maintenir à niveau et de renouveler leurs connaissances du Code de la route et des règles de conduite.

Une information insuffisante sur les évolutions du Code de la route

Les actions menées par l'association «40 millions d'automobilistes» sont dictées par la poursuite de l'intérêt général des automobilistes et, plus généralement, de l'ensemble des usagers de la route, en cela qu'ils partagent tous un seul et même espace de mobilité. Pour ces usagers, l'intérêt suprême est de pouvoir se déplacer au quotidien en toute sécurité.

Or, l'une des principales attentes exprimées par les automobilistes (en particulier par nos aînés) est la mise en œuvre d'un dispositif qui leur permettrait de vérifier leurs connaissances du Code de la route et de les mettre à jour en fonction des nouvelles règles de circulation.

Car le Code de la route n'est pas un texte figé: il évolue avec les nouvelles pratiques de transport, notamment, ces dernières années, le développement des modes de circulation «doux» (vélos, piétons...) et des transports en commun (bus, tramway). Le Code offre donc aujourd'hui à ces types de déplacement davantage d'espace qu'il y a 10 ou 20 ans, ce qui rend nécessaire l'apprentissage de nouvelles dispositions légales (voies de circulation réservées, sas vélo, double-sens cyclables...), auxquelles n'ont pas directement accès les automobilistes ayant passé leur permis de conduire il y a plusieurs (dizaines d') années.

Des usagers demandeurs de solutions pour entretenir leurs connaissances

C'est pourquoi, à l'été 2015, «40 millions d'automobilistes» mettait en place une vaste opération participative de sensibilisation à la sécurité routière, appelée «100 questions pour la route», consistant en la distribution gratuite de 24 000 cahiers de vacances aux usagers et à la mise à disposition de tous d'un site Internet: www.questionspourlaroute.com.

Sur ces supports, les automobilistes pouvaient trouver une centaine de questions réparties en 4 grands thèmes ayant trait à la route: «le Code de la route», «la sécurité routière», «la répression routière» et «l'automobiliste et sa voiture».

Il s'agissait, à travers ces questions diverses et variées et ces outils ludiques – un cahier de vacances coloré et un site Internet proposant des quiz – de permettre à tous ceux qui le souhaitaient de faire un point sur leurs connaissances actuelles et d'apprendre ou de se remémorer quelques éléments généraux destinés à mieux appréhender l'espace routier et ses risques, et les bonnes attitudes à tenir pour s'en prémunir.

L'action, réalisée avec des moyens associatifs, était certes d'une ampleur relativement modeste, mais d'autant plus nécessaire d'après « 40 millions d'automobilistes », que depuis maintenant 3 ans, l'accidentalité routière est en hausse, et le phénomène n'épargne pas les conducteurs les plus âgés : la mortalité des plus de 65 ans sur la route a en effet fait un bond de + 28 % depuis 2013 d'après l'Observatoire national interministériel pour la Sécurité routière, soit près de 880 personnes tuées en 2016.

Il ne s'agit pas de stigmatiser une catégorie d'usagers comme étant un mauvais élève de la route – les plus de 65 ans n'étant d'ailleurs pas plus souvent responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués que les autres tranches d'âge, mais plus souvent victimes du fait de leur fragilité physique – mais, à la faveur de leur expérience, on comprend aisément qu'ils soient les plus demandeurs de ce genre d'initiative et qu'ils en sont les premiers bénéficiaires (c'est en tous cas ce qu'a pu constater l'association à l'occasion de « 100 questions pour la route » et ce que rapportent les organismes qui mettent en œuvre localement des séances « rappel » du Code de la route).

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Par ailleurs, il n'est pas extravagant de penser qu'une meilleure information (et une meilleure formation) de tous bénéficierait à chacun. C'est pourquoi l'association « 40 millions d'automobilistes » suggère la mise en place par la Sécurité routière d'un outil accessible à tous, qui permette de tester ses acquis, de combler ses manques et de prendre connaissance des nouvelles dispositions légales relatives aux règles de circulation.

Cette démarche gratuite pourrait prendre la forme de questionnaires thématiques, d'exercices ludiques ou encore de fiches mémo... Elle ne relèverait ni de l'obligation, ni de la contrainte et les résultats des participants volontaires n'auraient aucune conséquence sur la validité de leur permis de conduire. Tout au plus, il serait proposé à l'utilisateur dont les réponses révèlent de véritables lacunes dans la connaissance des règles essentielles de sécurité routière de participer à un stage de « remise à niveau » organisé près de chez lui.

12^{ème} proposition: Proposer au contrevenant un stage de sensibilisation à la sécurité routière en alternative à la sanction en lien direct avec l'infraction commise.

70 000 permis de conduire sont annulés chaque année, faute de points

En 2015, près de 12,5 millions de points ont été retirés des permis de conduire français, principalement pour des excès de vitesse (7,7 millions de points), le non-respect des règles de priorité (1,9 million), le téléphone tenu en main au volant (1 million) ou une alcoolémie excessive (860 000 points). Dans le même temps, le produit des amendes issues de ces infractions routières s'élevait à 1,6 milliard d'euros.

Depuis 2011, les titulaires d'un permis de conduire ayant commis une infraction entraînant un retrait de point(s) ont la possibilité de participer une fois par an à un stage de sensibilisation à la sécurité routière dispensé par un organisme agréé par l'État (contre un tous les deux ans auparavant). Ce stage, lorsqu'il est réalisé de façon volontaire et non sous le régime de la peine complémentaire (ou de l'obligation administrative pour les conducteurs en permis probatoire) donne droit à la restitution de 4 points sur le permis de conduire.

Mais malgré ce dispositif, près de 70 000 personnes perdent leur permis chaque année, faute de points. Or, la possession d'un permis de conduire valide et l'accès à un véhicule automobile sont encore souvent les conditions indispensables pour accéder à un emploi et à une vie sociale, ce qui fait que cette sanction administrative peut être lourde de conséquences et entraîner des drames personnels financiers (perte de l'emploi pour les travailleurs dont l'activité impose la conduite d'un véhicule motorisé: taxis, chauffeurs routiers, livreurs... ou pour ceux ne disposant pas d'autres moyens de transport pour se rendre sur leur lieu de travail), mais aussi sociaux (isolement lié à la perte de mobilité, particulièrement important dans les zones rurales) et familiaux (certains témoignages font part de séparation des couples, de perte du logement familial ou même, dans le pire des cas, de suicides).

Toute infraction mérite une sanction, sans quoi la règle ou la loi n'aurait aucun sens. Mais il faut aussi prendre en considération les conséquences d'une peine aussi lourde et en l'occurrence, elles ne sont pas acceptables. Plutôt donc

que de sanctionner aveuglément, la sensibilisation et la pédagogie pourraient permettre d'atteindre de bien meilleurs résultats de sécurité routière et éviter des situations catastrophiques pour les usagers.

Le stage de sensibilisation à la sécurité routière: une utilité avérée pour préserver le permis mais une efficacité limitée pour améliorer la sécurité routière

Avec l'apparition des systèmes de contrôle-sanction automatisés, la possibilité d'avoir recours de façon volontaire à un stage de sensibilisation à la sécurité routière permettant de récupérer jusqu'à 4 points sur le permis de conduire est devenue indispensable à certains usagers pour préserver leur permis de conduire. C'est particulièrement vrai pour les « gros » rouleurs, plus exposés aux infractions routières du fait d'une fréquentation intensive du réseau routier, et pour les conducteurs en permis probatoire, plus vulnérables en raison du nombre restreint de points sur leur permis (seulement 6 la première année).

Le fait de pouvoir réaliser un tel stage tous les ans a donc sans aucun doute permis de sauver bon nombre de titres de conduite et, de ce point de vue, son utilité n'est pas à remettre en cause. En revanche, la forme particulièrement contraignante et souvent peu pédagogique que prend le stage n'en fait pas un outil efficace de prise de conscience des dangers sur la route.

Le stage de sensibilisation à la sécurité routière est en effet plus souvent perçu comme un moyen légal « d'acheter des points » plutôt que comme une mesure de prévention des risques, ce qui lui vaut le diminutif de « stage de récupération de points ». Les automobilistes se résignent à effectuer un tel stage, en dernier recours, lorsque la validité de leur permis de conduire est en situation de péril imminent. Ils s'y rendent donc souvent de mauvaise grâce, parce que cela leur aura coûté en moyenne 250€, qu'ils auront été contraints de poser deux jours de congé pour y assister et qu'ils s'attendent à subir 14 heures de remontrances, de discours moralisateurs et culpabilisateurs.

L'autre obstacle majeur à la diffusion d'un message de sécurité routière efficace et qui serait perçu de façon positive par les stagiaires tient au fait que, bien souvent, ces derniers ne se sentent pas véritablement concernés par l'enseignement qui leur est prodigué: après une première partie consacrée à des généralités sur

l'accidentalité routière, un enseignement dit « spécialisé » est choisi aléatoirement par le formateur, parmi les deux seuls modules officiellement autorisés: « la vitesse » et « les produits psychoactifs ». Le problème étant que, bien souvent, les infractions qui ont amené les usagers à s'inscrire au stage n'ont rien à voir avec ces thèmes ; le message délivré manque donc complètement sa cible et le stage ne permet pas à l'usager contrevenant de prendre conscience de ses erreurs et de la dangerosité de son comportement.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Pour pallier les lacunes manifestes du stage de sensibilisation à la sécurité routière et favoriser la diffusion d'un message de sécurité routière audible par les usagers parce que les concernant directement, l'association « 40 millions d'automobilistes » préconise la création de stages thématiques en alternative à la sanction.

Concrètement, la possibilité serait offerte à chaque contrevenant d'effectuer, en alternative à la sanction, un stage dont le thème serait en lien direct avec l'infraction qu'il a commise (vitesse, alcoolémie, mais aussi téléphone au volant ou encore règles de priorité). Le coût du stage resterait à la charge du contrevenant, mais cette démarche éteindrait les poursuites liées à l'infraction: il n'aurait à supporter ni perte de point, ni paiement d'amende.

Toutes les infractions de la 1^{ère} à la 4^{ème} classe entraînant un retrait de point(s) pourraient faire l'objet d'une alternative à la sanction; les infractions de 5^{ème} classe et les délits en seraient exclus, eu égard à leur gravité.

13^{ème} proposition: Créer un permis à points professionnel et renforcer la prévention des accidents de la route dans le milieu professionnel.

Les accidents de la route restent la première cause de mortalité au travail

Les travailleurs français empruntant quasi-quotidiennement la route dans le cadre de missions professionnelles sont nombreux : on ne compte ainsi pas moins de 350 000 chauffeurs routiers, près de 100 000 conducteurs de véhicules de transports en commun urbains, autant de chauffeurs de cars et 23 000 taxis. À ces professionnels de la route, il faut encore ajouter les dizaines de milliers de commerciaux itinérants parcourant chaque jour les routes pour exercer leur métier.

Ces travailleurs – du fait d'une fréquentation accrue des réseaux routiers – sont particulièrement exposés aux risques liés à la conduite. Ainsi, en 2015, ce sont 124 personnes qui ont été tuées lors d'un trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle, ce qui en fait la première cause de décès au travail. Statistiquement, la part la plus importante des usagers professionnels de la route tués lors d'un accident est constituée par les poids-lourds, étant donnée l'utilisation fréquente de ces véhicules pour les trajets sur le temps de travail.

Cependant, la situation s'est nettement améliorée ces dernières années : la mortalité liée à des accidents de la route impliquant un poids-lourd a diminué de -58% depuis l'an 2000. Les poids-lourds ne représentent donc plus aujourd'hui que 3% des véhicules impliqués dans les accidents corporels.

La loi de dénonciation obligatoire des salariés contrevenant met en péril l'emploi des professionnels de la route

Pour enrayer ce fléau, la Sécurité routière a souhaité, en 2016, renforcer les procédures de sanction s'appliquant à l'encontre des salariés d'entreprise commettant des infractions au Code de la route. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2017, les chefs d'entreprise ont l'obligation, sous peine d'amende, de dénoncer leurs salariés qui ont commis une infraction avec un véhicule immatriculé au nom de la société.

Or, si l'on peut comprendre la volonté de responsabiliser par cette mesure les usagers en leur demandant d'assumer leurs erreurs de conduite – car jusqu'alors, dans 56 % des cas, les dirigeants payaient l'amende à la place de leurs salariés – les conséquences de ces délations forcées peuvent être dramatiques pour les salariés. En plus de devoir supporter le montant de l'amende, ils se voient désormais aussi infliger les retraits de point(s) correspondant aux infractions sanctionnées.

Et parce qu'ils parcourent souvent jusqu'à 5 fois plus de kilomètres que l'automobiliste *lambda* (environ 100 000 kilomètres par an pour un professionnel de la route contre 23 000 pour un usager particulier), ils sont d'autant plus susceptibles de commettre des infractions (principalement des petits excès de vitesse). À ce titre, l'association Promotion et suivi des risques routiers en entreprise (PSRE) estime à plus de 2 millions le nombre de points qui pourraient désormais chaque année être retirés du permis de conduire de ces travailleurs, les plaçant ainsi dans une situation précaire, la préservation de leur emploi dépendant directement de la validité de leur titre de conduire.

La proposition de «40 millions d'automobilistes»

S'il semble indispensable de mettre en œuvre une véritable politique à destination des entreprises pour améliorer les conditions de sécurité de leurs employés parcourant les routes dans le cadre de leurs missions professionnelles, le seul renforcement de la politique de contrôle-sanction ne peut en aucun cas suffire à protéger ces travailleurs. Pire : cette intransigeance dans l'application de la loi est même de nature à mettre en péril l'emploi des salariés et l'économie des entreprises les plus petites et/ou les plus fragiles.

D'une part, pour préserver ces emplois, l'association «40 millions d'automobilistes» demande la création d'un permis à points à destination des travailleurs ayant régulièrement recours à un véhicule motorisé dans le cadre de leur activité professionnelle. Concrètement, il s'agirait de créer un «bonus» de 6 points réservé aux professionnels précités qui viendrait s'ajouter au permis à 12 points traditionnel ; ce «bonus» pourrait être accordé aux 8 % de travailleurs conduisant plus de 20 heures par semaine pour leur travail (soit 1,4 million de professionnels selon la Carsat).

Les retraits de points issus des infractions commises dans le cadre du travail seraient effectués en priorité sur ce permis à points professionnel, de façon à rétablir l'équité face au risque accru de verbalisation qu'il encourt et de réduire l'impact de son activité professionnelle sur la sphère privée. Les modalités de récupération des points et de réalisation de stages de sensibilisation à la sécurité routière donnant la possibilité de récupérer jusqu'à 4 points sur le permis de conduire seraient les mêmes que pour le permis traditionnel.

D'autre part, en contrepartie de ce « bonus » octroyé aux professionnels pour leurs déplacements motorisés, l'association « 40 millions d'automobilistes » propose de renforcer le dispositif de prévention des risques routiers obligatoire pour les entreprises concernées, car seulement 2 chefs d'entreprise sur 10 déclarent aujourd'hui mettre en œuvre un plan de prévention des risques routiers au sein de leur société, qui consiste le plus souvent en une simple vérification de l'état des véhicules mis à disposition des salariés. Des sessions de formation aux principaux risques routiers dans le milieu professionnel pourraient être menées de façon plus systématique.

A photograph of a road with potholes at sunset. The sky is a mix of orange, yellow, and light blue, with the sun low on the horizon. The road is asphalt and has several large, irregular potholes that have been filled with a lighter-colored material, possibly gravel or sand. The background shows a line of green trees and a metal guardrail on the right side of the road.

THÈME 4- **INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES**

14^{ème} proposition : Redonner aux collectivités locales les moyens financiers d'entretenir le réseau routier dont elles ont la responsabilité grâce aux subventions d'État et séparer le ministère des Transports de celui de l'Écologie.

La route, garant de la sécurité des usagers

Le réseau routier français présente une longueur totale de 1 071 176 kilomètres ; il est la propriété de l'État, qui en a la responsabilité et doit en assurer la gestion et l'entretien. Mais le plus souvent, il a recours au transfert de compétences pour mener à bien ces missions. C'est notamment le cas pour les 377 323 km de routes départementales et les 673 290 km de voies communales et de chemins départementaux, qui ont été confiés respectivement aux Conseils départementaux et aux communes et Établissements publics de Coopération intercommunale (EPCI), qui doivent désormais assumer les dépenses relatives à la construction, à l'aménagement et à l'entretien de ces routes.

C'est sur le réseau routier qu'ont lieu actuellement en France la grande majorité des transports liés aux échanges de marchandises et aux déplacements des personnes : 87 % pour chaque domaine. Or, le projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport rappelle que « 47 % des accidents [de la route] comport[ent] des facteurs se rapportant à l'infrastructure ». Ces constats devraient inciter les Pouvoirs publics à placer les infrastructures routières au centre des préoccupations de sécurité routière, car elles constituent une des principales pistes d'action pour améliorer les conditions de sécurité sur le réseau routier.

Le réseau routier se dégrade faute de moyens financiers suffisants pour l'entretenir régulièrement

Le réseau routier français – dont la valeur patrimoniale avoisine les 2 000 milliards d'euros, dont 1 750 pour les seuls réseaux départementaux et communaux – nécessite des moyens financiers importants pour en préserver la qualité et l'efficacité. On estime en effet que, sans entretien courant et adapté, une route devient inutilisable au bout de 20 ans et que tout manquement peut avoir des répercussions dramatiques d'un point de vue financier, mais aussi sur le développement économique et social des territoires et surtout sur la sécurité des usagers.

Pourtant, dès 1992, la Cour des Comptes révélait dans un rapport que l'entretien du réseau routier recevait des dotations insuffisantes : « les capacités d'interventions du budget d'entretien qui concernent les travaux sur chaussée (...), les équipements de sécurité et la signalisation (...) sont de plus en plus limitées. Une telle évolution ne peut que se traduire par (...) la détérioration du patrimoine routier national ».

Et de fait, parallèlement à la baisse constante des crédits accordés par l'État aux collectivités territoriales pour l'entretien courant des routes (-27% chaque année), le rapport annuel de performances pour 2013 indiquait que 16,2% des chaussées avaient un indice de qualité « mauvais » et que le taux moyen de renouvellement des chaussées est compris entre 4 et 6% depuis 2005, alors qu'il devrait être de 8% minimum pour assurer l'accessibilité, la sécurité et le confort des déplacements routiers.

En 2013, la commission « Mobilité 21 » tirait donc la sonnette d'alarme, constatant que « l'état de certaines chaussées et de certains équipements nécessite, afin d'écartier le risque de ruine à brève échéance, que soit effectué dans les prochaines années un effort de mise à niveau conséquent ».

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Si l'on peut considérer aujourd'hui que les « points noirs » – autrement dit, les endroits les plus accidentogènes – ont été éradiqués, de nombreux progrès sont encore possibles. Pour cela, des politiques de sécurité routière ont été élaborées à partir du concept selon lequel la route doit pouvoir pardonner les erreurs humaines. À ce sujet, il est dorénavant clairement établi que la dégradation des chaussées, l'usure du revêtement, le manque d'entretien des équipements de la route et l'absence ou le mauvais état des dispositifs de retenue constituent une cause ou un facteur aggravant de l'accidentalité. Cette nouvelle approche impose une réelle prise de conscience du rôle prépondérant de l'infrastructure, à la fois dans la diminution de l'occurrence des accidents et dans la réduction de leur gravité.

Mais depuis quelques années, les gouvernements successifs – bien qu'ils aient reconnu, *a minima*, que certaines chaussées étaient en mauvais état et nécessitaient donc des interventions lourdes – n'en ont pas moins

clairement assumé leur volonté de réduire les dépenses de l'État en diminuant significativement le budget d'entretien du réseau routier. Pour «40 millions d'automobilistes», c'est la preuve d'une méconnaissance totale (ou d'une ignorance volontaire et coupable?) des enjeux sécuritaires liés à la qualité des routes.

À cette politique budgétaire austère s'ajoute encore le fait que la route – et à travers elle les véhicules motorisés qui l'empruntent – ne compte plus parmi les priorités de l'État qui, sous l'impulsion des mouvements écologistes, lui préfèrent désormais les transports en commun. Cette nouvelle orientation s'est traduite en 2007 par la fusion entre deux missions autrefois distinctes: l'Écologie et l'Équipement, aujourd'hui regroupées au sein du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, dont les transports ne constituent plus qu'un sous-domaine, les préoccupations environnementales ayant manifestement pris le pas sur les besoins de mobilité des Français et conduit à une répartition des subventions financières très avantageuses pour les infrastructures ferroviaires et les équipements dédiés aux transports en commun de personnes, au détriment de l'entretien du réseau routier, qui accueille pourtant la plus grande partie des voyageurs et des marchandises.

Afin de rétablir l'indépendance du ministre chargé des transports et lui redonner l'autorité nécessaire pour prendre les décisions qui s'imposent en matière, notamment, de répartition des budgets disponibles entre les différentes infrastructures de transports en fonction de la part modale qu'elles représentent, l'association propose d'une part que soit restauré un ministère de l'Équipement et des Infrastructures, non-assujetti au ministère de l'Environnement, mais avec qui il travaillerait en collaboration sur les projets majeurs au sein d'un Conseil interministériel.

D'autre part, «40 millions d'automobilistes» demande que les subventions allouées aux collectivités territoriales pour l'entretien courant du réseau routier dont elles doivent assurer la responsabilité et la gestion soient augmentées de façon à ce qu'elles permettent d'atteindre le taux de renouvellement des chaussées préconisé de 8% et d'assurer, partout où cela est nécessaire, la viabilité hivernale.

15^{ème} proposition: Baisser les prix des péages d'autoroutes pour favoriser l'accès au réseau le plus sécuritaire à tous les automobilistes.

Les autoroutes, le réseau routier le plus sécurisé en France

La France détient le 4^{ème} réseau autoroutier le plus important au monde: il compte environ 12000km de voies. En 2015, 298 personnes ont perdu la vie lors d'un accident survenu sur le réseau autoroutier français. Malgré cette hausse significative de la mortalité par rapport à l'année précédente (+33%, soit +56 personnes décédées), l'autoroute reste le réseau routier le plus sûr en France: il reçoit en effet 25% de la circulation en nombre de kilomètres parcourus (toutes catégories d'usagers confondus), mais ne compte que pour 10,5% des blessés et 8,6% des tués, soit un taux de 2 tués par milliard de kilomètres parcourus, contre 7,3 tués par milliard de kilomètres parcourus sur le reste du réseau routier.

Cette haute performance sécuritaire est due à la combinaison de différents facteurs, et avant tout à l'infrastructure en elle-même: des voies de circulation larges et une configuration générale homogène (peu de virages marqués, une chaussée régulière et plutôt en bon état) qui limitent les risques de sortie de route et les dangers liés aux potentiels écarts de trajectoire, des glissières de sécurité présentes de façon continue le long de la chaussée prévenant des chocs avec des obstacles latéraux, des bandes d'alerte audio-tactiles qui prémunissent des sorties de route dues à la somnolence au volant et, surtout, des séparateurs médians entre les deux sens de circulation qui éliminent le risque de choc frontal.

Certains services mis en œuvre par les sociétés d'autoroute participent aussi à accroître la sécurité sur ces tronçons, tels que l'info-traffic en continu (via les panneaux électroniques installés sur des portiques au-dessus de la chaussée ou la radio 107.7 qui émet sur tout le réseau autoroutier et informent les usagers des conditions de circulation et des éventuelles situations dangereuses: accidents, véhicules arrêtés, traversées d'animaux, obstacles sur les voies...) ou encore la surveillance du réseau 24h/24 par vidéosurveillance et patrouilles, et les interventions d'assistance en cas d'urgence.

Ainsi, l'autoroute est de loin le réseau routier le plus sûr: le risque d'y être victime d'un accident mortel y est 5,25 fois moins important que sur une route départementale et 6,6 fois moins que sur une nationale.

Une privatisation et des prix astronomiques qui pénalisent les automobilistes

Pourtant, nombreux sont aujourd'hui les automobilistes à délaisser les autoroutes au profit du réseau secondaire, bien que celui-ci soit éminemment plus accidentogène. En cause: des prix des péages autoroutiers exorbitants et dissuasifs pour les usagers les plus modestes.

Cette situation, dénoncée à plusieurs reprises par la Cour des Comptes et l'Autorité de la Concurrence, est la conséquence directe de la privatisation des autoroutes françaises, cédées en 2006 par l'État – qui en était jusqu'alors le principal actionnaire – à 3 grandes sociétés privées (Eiffage, Vinci et Abertis) pour 14,8 milliards, alors que l'on estime aujourd'hui leur valeur à près de 24 milliards d'euros.

De plus, la Cour des Comptes a pointé du doigt en 2008 de nombreuses incohérences dans les contrats négociés entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes au moment de la cession, qui se traduisent par des dérives – en particulier financières – dans la gestion du système autoroutier, devenu trop pénalisant pour l'usager.

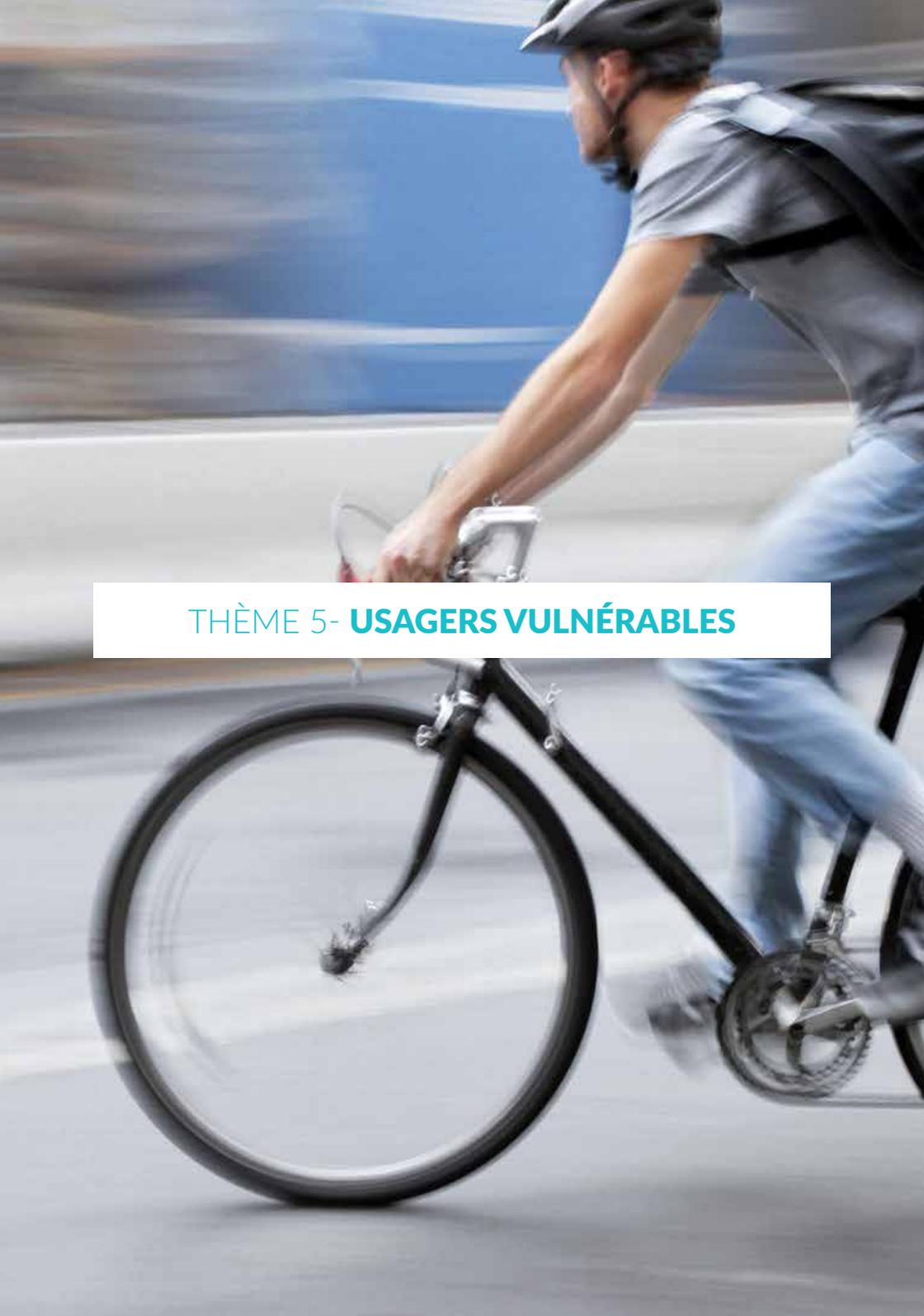
Depuis la privatisation, la progression des tarifs des péages est en effet systématiquement supérieure à l'inflation, un décret datant de 1995 garantissant aux sociétés concessionnaires le droit d'appliquer une hausse minimale à hauteur de 70% de l'inflation (mais pas de maximum!). De plus, les sociétés mettent en œuvre la pratique tarifaire dite « du foisonnement »: les hausses moyennes ne reflètent pas les hausses réellement subies par les usagers, dans la mesure où les hausses de tarif les plus élevées sont pratiquées sur les sections les plus fréquentées. En 10 ans, le prix du kilomètre parcouru sur les autoroutes françaises a ainsi augmenté en moyenne de 16,4%, soit 2 fois plus que l'inflation.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Les tarifs exorbitants pratiqués par les sociétés concessionnaires d'autoroutes depuis que l'État leur a confié la gestion et l'exploitation du réseau dissuadent aujourd'hui un grand nombre d'usagers de l'emprunter, alors même qu'il s'agit du réseau le plus sécuritaire. Cela se traduit sur le plan de la sécurité routière par un taux d'accidentalité particulièrement élevé sur le réseau secondaire, parce que les automobilistes reportent massivement leurs déplacements sur les routes nationales et départementales.

Pour favoriser l'accès de tous au réseau autoroutier et ainsi diminuer la mortalité routière liée à la dangerosité du réseau secondaire, l'association « 40 millions d'automobilistes » demande la remise à plat des contrats de concession afin d'obtenir des conditions tarifaires plus favorables aux usagers de la route.

Pour ce faire, l'État a la possibilité, depuis le 1^{er} janvier 2012, de résilier par anticipation les accords passés avec les sociétés concessionnaires pour un « motif d'intérêt général », au 1^{er} janvier de chaque année (avec une période de préavis d'un an). « 40 millions d'automobilistes » suggère d'avoir recours à cette démarche, non pas pour que l'État reprenne à sa charge la gestion et l'entretien des autoroutes, mais pour renégocier les contrats de concession avec les sociétés impliquées et obtenir des modalités plus avantageuses pour les usagers.

A side-view photograph of a man riding a road bicycle on a paved road. He is wearing a black helmet, a grey t-shirt, blue jeans, and a black backpack. The background is blurred, suggesting motion. A white horizontal bar is overlaid on the image, containing the text 'THÈME 5- USAGERS VULNÉRABLES' in teal and black.

THÈME 5- **USAGERS VULNÉRABLES**

16^{ème} proposition: Renforcer les aménagements dédiés aux cyclistes et promouvoir le port d'équipements destinés à sécuriser leurs déplacements.

Un cycliste a 3 fois plus de risque d'être tué qu'un automobiliste

En France, en 2015, on a dénombré 149 cyclistes tués sur les routes et près de 55 000 blessés, soit 4 % des accidents mortels pour seulement 2 % environ des déplacements effectués. Cette accidentalité est relativement stable depuis 2010 et contraste nettement avec la mortalité des autres catégories d'usagers, qui a diminué en moyenne de - 14 % sur cette période.

Dans 70 % des accidents, le cycliste a chuté seul sur la voie (suite à une glissade ou à une collision avec un objet); les collisions avec un autre usager sont présentes dans 25 % des cas. Typiquement, les blessures occasionnées par ces accidents sont des traumatismes crâniens et des lésions au thorax et aux membres supérieurs. Les cas de traumatisme à la tête sont considérés comme les plus graves: les cyclistes dont le pronostic vital est engagé souffrent dans 73 % des cas de lésions à la tête. En outre, un peu moins de 1 500 personnes par an blessées à la suite d'un accident de vélo gardent des séquelles graves, parfois lourdement handicapantes.

L'utilisation du vélo comme mode de déplacement urbain doit donc être accompagnée – avant toute autre chose – d'une prise de conscience quant au fait qu'il s'agit d'un moyen de transport qui nécessite une vigilance particulière étant donnée la vulnérabilité à laquelle sont exposés ces usagers.

Des aménagements et des équipements efficaces pour sécuriser les cyclistes

La part modale du vélo dans les transports urbains est très variable d'une ville à l'autre. De façon générale, elle connaît cependant une croissance légère mais continue depuis quelques années. Le nombre et la proportion des déplacements à vélo en milieu urbain devraient donc continuer à augmenter et avec eux l'enjeu que constitue la sécurité des cyclistes.

D'une part, différentes études ont démontré l'effet protecteur des aménagements cyclables (pistes et bandes cyclables, sas vélos, voies mixtes...): le risque de collision avec un autre usager de la route y diminuerait de moitié (- 53 %) lorsque

ces infrastructures dédiées sont respectées des usagers motorisés, correctement utilisées par les cyclistes et bien entretenues par les autorités responsables.

D'autre part, on constate que dans 37% des accidents corporels, le cycliste ne portait aucun équipement destiné à le protéger ou à le rendre plus visible des autres usagers. Pourtant, les études menées sur les effets du casque et les blessures à la tête concluent à un effet protecteur de cet équipement : la gravité totale des lésions est en effet bien plus élevée chez les cyclistes non-casqués et une baisse de -70% des blessures sérieuses à la tête peut être attendue grâce à son port. Il en est de même pour le gilet fluo rétro-réfléchissant, dont on estime que le port divise par 4 le risque d'accident corporel.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Afin de réduire les risques d'accidents impliquant des cyclistes et de limiter leurs conséquences, l'association « 40 millions d'automobilistes » demande que les aménagements cyclistes présents dans les villes soient renforcés : qu'ils soient d'une largeur suffisante pour permettre aux usagers de deux-roues d'y circuler – effectivement – en sécurité (et notamment de pouvoir faire un écart de trajectoire s'ils rencontrent un obstacle dans leur voie) ; qu'ils soient régulièrement nettoyés et réparés par les services responsables afin de limiter le risque de glissades sur les gravillons ou de chute à cause d'un nid-de-poule ; que les marquages au sol soient facilement lisibles et compréhensibles pour en assurer le bon usage et le respect de tous.

Ces aménagements représentant des investissements coûteux pour les collectivités qui en ont la charge, il semble cohérent – après consultation des études sur le sujet – que l'attention soit portée en priorité sur les intersections, où le potentiel d'amélioration des conditions de sécurité est le plus important.

De façon complémentaire, l'association suggère de promouvoir plus largement le port du casque (rendu obligatoire en mars 2017 pour tous les enfants jusqu'à 12 ans) et d'équipements rétro-réfléchissants (obligatoire de nuit seulement hors agglomération) auprès de toutes les tranches d'âge et quel que soit le milieu où le cycliste circule. Le potentiel de bénéfice de sûreté lié au port systématique de ces équipements est avéré, puisque les enquêtes démontrent qu'actuellement, un cycliste sur 2 ne porte aucun équipement.

17^{ème} proposition : Renforcer la visibilité des bandes cyclables et des passages pour piétons grâce aux marquages routiers rétro-réfléchissants et à un meilleur éclairage public.

Les piétons et cyclistes sont particulièrement vulnérables dans l'obscurité

En France, en 2015, 468 piétons et 149 cyclistes ont été tués dans un accident de la route, dont 66% en agglomération pour les premiers et 45% pour les seconds. La part des accidents mortels survenant la nuit est de 25% chez les piétons et de 21% chez les cyclistes; ces statistiques élevées sont dues à leur faible visibilité par les autres catégories d'usagers. Des pics d'accidentalité sont d'ailleurs constatés chaque année au moment du passage à l'heure d'hiver, alors que la nuit survient dès 17h30 et se prolonge jusqu'à 8h30, c'est-à-dire aux heures de pointe de circulation, qui correspondent aux horaires de travail des usagers.

Pour se prémunir de ce sur-risque d'accident, des campagnes de sensibilisation sont menées chaque automne pour inciter les usagers vulnérables à redoubler de vigilance dans leurs déplacements (en particulier au moment de traverser la chaussée pour les piétons, car cette manœuvre provoque 88% des accidents mortels de piétons) et à porter des vêtements ou équipements favorisant leur visibilité. Malheureusement, ces dispositions ne sont pas toujours suivies et se révèlent insuffisantes pour réduire l'accidentalité des piétons et cyclistes, stable depuis 2010.

La qualité et la visibilité du marquage au sol renforcent la sécurité des usagers

Dans ce contexte, il apparaît que l'infrastructure routière a un rôle majeur à jouer pour améliorer la sécurité des usagers non-motorisés, de la même façon qu'elle peut favoriser celle des automobilistes, motards et autres conducteurs de poids-lourds.

Les marquages au sol, dans un premier temps, doivent permettre à l'ensemble des usagers de se repérer en délimitant les différentes voies de circulation et en définissant l'affectation de certaines de ces voies à des catégories d'usagers définies. La présence d'un marquage rigoureux et nettement visible – y compris la nuit et par conditions climatiques difficiles – est donc primordiale pour la sécurité routière.

Pourtant, les marques routières ne sont pas obligatoires en agglomération (à l'exception des carrefours régulés par des « stop » ou des « cédez-le-passage »), et lorsqu'elles sont existantes, le plus souvent, la qualité et la visibilité du produit employé pour réaliser le marquage ne permet pas aux usagers de distinguer clairement les aménagements routiers accueillant des usagers vulnérables (pistes et bandes cyclables, passages pour piétons...) du reste de la chaussée.

Dans un second temps, l'Association française de l'éclairage souligne que « deux catégories de populations sont particulièrement concernées par le sujet de l'éclairage et de la sécurité : les piétons et les cyclistes ». C'est pourquoi elle insiste sur la nécessité pour les communes de fournir la lumière nécessaire pour « voir et être vu » et ainsi assurer la sécurité des usagers en fonction de leur activité et des spécificités des lieux.

En l'occurrence, il s'agit à la fois de pallier la diminution naturelle de l'acuité visuelle (de 1 à 3 dixièmes d'après les ophtalmologistes) et la réduction du champ visuel dans l'obscurité, ainsi que le fait que l'éclairage des phares des voitures ne permette pas aux automobilistes de détecter les piétons à temps dans la plupart des configurations des passages dits « protégés ».

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Pour assurer une visibilité suffisante des usagers vulnérables la nuit, l'association « 40 millions d'automobilistes » recommande de rendre obligatoire le marquage au sol des aménagements dédiés aux cyclistes et des passages piétons avec des produits rétro-réfléchissants. Les éléments rétro-réfléchissants permettent en effet à l'utilisateur motorisé d'identifier à bonne distance une zone empruntée par une population sensible et donc d'anticiper et d'adapter son allure et son comportement de façon à avoir une meilleure appréhension des abords et de ne pas être surpris par le déplacement d'autres usagers.

D'autre part, alors que la Commission de Régulation de l'Énergie a constaté que l'éclairage public permettait de réduire de 30 à 40% le nombre d'accidents de la circulation, il n'existe toujours pas dans la loi française d'obligation d'éclairage des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation. C'est pourquoi « 40 millions d'automobilistes » propose également d'améliorer l'éclairage public en modernisant les dispositifs lumineux et en raisonnant leur implantation en se concentrant sur les aménagements de voirie présentant le plus de risques d'accidents (intersections, passages pour piétons, pistes et bandes cyclables), en fonction de leur fréquentation.

18^{ème} proposition: Doubler les glissières de sécurité d'un écran-moto.

Les glissières métalliques: des «guillotines à motards» selon les usagers concernés

En France, en 2015, 614 motocyclistes (usagers d'un deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 50 cm³) ont été tués et 13 500 autres blessés dans un accident de la route. Ils représentent ainsi 18% de la mortalité et 24% de l'accidentalité routières pour seulement 1,5% du trafic motorisé. Pour un motard, le risque d'être tué sur la route est 23 fois plus élevé que pour un automobiliste!

Plus particulièrement, on constate que 60% des accidents mortels à moto se produisent dans les virages, provoquant des sorties de route et des chocs à l'extérieur des courbes. Mais alors que les glissières de sécurité –souvent présentes dans ces virages accidentogènes pour réduire le nombre et la gravité des collisions latérales – ont fait leurs preuves dans l'amélioration de la sécurité des automobilistes, elles peuvent être un facteur aggravant pour les usagers de deux-roues motorisés.

Une étude menée par le Service d'études sur les routes, les transports et leurs aménagements (SETRA) sur l'accidentologie des motocyclistes contre les glissières a en effet démontré que les barrières métalliques traditionnelles représentaient un risque important pour les motards: les poteaux espacés qui soutiennent les glissières métalliques agissent comme un couperet (les motards parlent de «guillotine») lorsqu'à la suite d'une chute accidentelle, le motocycliste glisse sur la chaussée et vient heurter le dispositif de retenue. Ainsi, en 2015, ce sont 31 usagers de deux-roues motorisés qui ont perdu la vie à cause d'un choc contre des supports de glissières non-protégés.

L'écran-moto permet de réduire la dangerosité du dispositif pour les motards accidentés

De manière générale, l'implantation de dispositifs de retenue est obligatoire sur les terre-pleins centraux des autoroutes et des voies rapides et sur les accotements des nationales et autoroutes lorsqu'ils présentent des obstacles ou des dénivellations. Mais alors que les glissières métalliques agissent de façon bénéfique sur la sécurité des automobilistes, elles présentent autant de dangers potentiels pour le motocycliste qui chute.

C'est pourquoi, depuis la fin des années 1980, divers textes de lois ont tenté de tenir compte de ce risque accru et d'adapter les infrastructures dites « de protection » aux spécificités des accidents de deux-roues motorisés. Les circulaires de 1988 et 1993 tendent à mettre en place les jalons d'une politique de sécurité routière prenant mieux en compte les différents usagers de la route, en préconisant l'installation de glissières métalliques équipées d'un dispositif spécial pour la protection des motocyclistes, appelés « écran inférieur motocycliste », pour limiter les conséquences des sorties de route des motards dans les zones les plus sensibles aux accidents de deux-roues motorisés : les extérieurs de courbes.

Malheureusement, et malgré le fait que l'écran-moto se positionne très simplement en-dessous de la glissière, sans nécessité de modifier celle déjà installée, ce dispositif est très peu employé encore aujourd'hui, car obligatoire uniquement dans les cas de nouveaux projets d'installation de glissières métalliques de sécurité dans les courbes d'un rayon inférieur à 400 mètres.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

En 2011, un projet de norme visant à rendre obligatoire l'installation d'écrans inférieurs motocyclistes sur les glissières de sécurité métalliques a été élaboré et soumis au vote du Conseil européen de Normalisation (CEN). Malgré l'efficacité du dispositif démontrée par une expérimentation espagnole sur laquelle se basait ce projet (sur les sections de route équipées du dispositif « normé », aucun décès ni aucune blessure grave n'a été constaté), la mesure a été rejetée par le CEN. Cependant, la France avait démontré son intérêt et son engagement pour la sécurité des motards en votant « oui » au dispositif.

L'association « 40 millions d'automobilistes » propose donc, dans tous les cas de nouvelle installation, de réparation ou d'entretien courant de glissières de sécurité, de doubler systématiquement les dispositifs de retenue classiques d'un écran moto, quelle que soit la configuration de la section de route concernée. Ainsi, à terme, toutes les glissières de sécurité permettraient de protéger non seulement les automobilistes, mais aussi les usagers de deux-roues motorisés, particulièrement vulnérables aux chocs.

A photograph of a mechanic in a grey uniform working on the engine of a silver car with its hood open. The scene is overlaid with a semi-transparent blue digital interface. This interface features a network of white lines connecting various data points, including large red circles and smaller white circles. Some data points are labeled with percentages: 82%, +15%, and 78%. There are also four large white numbers (1, 2, 3, 4) scattered across the interface. On the right side, there are vertical bars and some illegible text, suggesting a dashboard or data visualization. The overall aesthetic is modern and technological, representing data-driven vehicle maintenance.

THÈME 6- ENTRETIEN DU VÉHICULE

19^{ème} proposition: Informer l'usager de la date de son contrôle technique périodique obligatoire et des sanctions encourues en cas de non-respect de cette disposition par courrier émanant de la préfecture.

Le contrôle technique: une vérification obligatoire pour 18 millions de véhicules chaque année

Depuis le 1^{er} janvier 1992, tout propriétaire d'une voiture particulière de 4 ans et plus doit régulièrement présenter son véhicule au contrôle technique.

Les vérifications réalisées à cette occasion portent sur 124 points de contrôle, dont 72 peuvent faire l'objet d'une contre-visite – c'est-à-dire d'une obligation de réparation, puis d'un nouveau passage dans le centre de contrôle – s'il ne satisfait pas aux normes ou aux exigences de sécurité. Dans ce cas, l'automobiliste a deux mois à compter de la première visite pour faire effectuer les réparations nécessaires et revenir au centre pour la contre-visite. S'il ne respecte pas ce délai ou que le défaut constaté est persistant au moment de la contre-visite, il doit intégralement repasser le contrôle technique.

Le premier contrôle technique d'un véhicule de tourisme doit être réalisé dans les 6 mois précédant son 4^{ème} anniversaire (en fonction de la date de première mise en circulation du véhicule), puis tous les 2 ans. En cas de non-respect de ce calendrier, l'automobiliste s'expose à une amende forfaitaire de 135 € (sans retrait de point sur le permis de conduire), à l'immobilisation de son véhicule et à la rétention de la carte grise le temps que la situation soit régularisée. S'il ne présente pas la voiture au contrôle technique ou s'il ne fait pas réaliser les réparations imposées par le centre, les forces de l'ordre peuvent prononcer la mise en fourrière du véhicule. Chaque année, ce sont ainsi 18 millions de contrôles techniques qui sont effectués en France et 20% des véhicules testés doivent faire l'objet d'une contre-visite.

Le contrôle technique a permis d'améliorer l'état du parc automobile et la sécurité des usagers

Cette obligation et les règles strictes qui l'accompagnent ne sont pas toujours bien perçues par les automobilistes, qui y voient surtout une contrainte financière supplémentaire venant gonfler un budget automobile déjà conséquent: les frais

engendrés par l'automobile représentent en effet le 3^{ème} poste de dépenses des ménages français et l'entretien du véhicule plus d'un quart du budget automobile.

En conséquence, et parallèlement à l'augmentation des prix des pièces de rechange et du coût des réparations, on estime aujourd'hui qu'environ 30% des automobilistes reportent leur passage au contrôle technique, de peur de se voir imposer des réparations devenues trop onéreuses. De façon générale, les opérations d'entretien courant (telles la vidange, le remplacement des pneus ou des amortisseurs) sont aussi remises à plus tard, faute de moyens financiers. Et ce n'est pas sans conséquence sur la sécurité des usagers de la route.

Car le contrôle technique –aussi contraignant soit-il– est avant tout destiné à vérifier le bon fonctionnement des organes de sécurité de la voiture et son respect des normes environnementales. À l'issue du test, les défauts et anomalies techniques du véhicule sont consignés dans le procès-verbal de contrôle technique, ce qui permet d'une part au propriétaire de connaître l'état de sa voiture, d'anticiper et de planifier les opérations d'entretien nécessaires pour le garder conforme aux exigences de sécurité. D'autre part, l'obligation de réparation des organes de sécurité sous peine d'immobilisation du véhicule permet de garantir le bon état général du parc automobile roulant et de retirer de la circulation les véhicules les plus dangereux, qui pourraient mettre en péril la sécurité des usagers.

Les données recueillies depuis une quinzaine d'années sur les véhicules soumis au contrôle technique ont démontré une nette amélioration du parc automobile français depuis la mise en œuvre de la mesure d'obligation : en particulier, le taux de non-conformité des systèmes de freinage aurait été divisé par 3, l'état des organes de direction serait aujourd'hui 11 fois moins soumis à contre-visite qu'en 1992 et l'éclairage et la signalisation 8 fois moins.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Le contrôle technique obligatoire est une démarche financièrement contraignante pour bon nombre d'automobilistes, mais les données recueillies par l'Organisme technique central ces dernières années démontrent l'utilité de ce test régulier en matière de sécurité routière. De plus, les informations apportées à l'automobiliste lors du contrôle technique sur l'état général de son véhicule lui permettent

d'anticiper les interventions d'entretien à effectuer et donc, potentiellement, de réaliser quelques économies en ne laissant pas les organes se dégrader, ce qui imposerait des réparations beaucoup plus coûteuses.

C'est pourquoi l'association «40 millions d'automobilistes» demande qu'un courrier simple soit adressé par la préfecture du lieu d'enregistrement du certificat d'immatriculation à chaque propriétaire d'un véhicule automobile deux mois avant la date limite de son contrôle technique, pour le sensibiliser à la nécessité d'effectuer ce contrôle et pour l'informer des risques et sanctions qu'il encourt si la démarche n'est pas effectuée dans les délais prévus par la loi.

20^{ème} proposition: Rendre obligatoire un contrat écrit pour toute vente d'un véhicule d'occasion entre particuliers, pour garantir à l'acheteur une bonne connaissance de l'état du véhicule qu'il acquiert.

Plus de 4 millions d'achats-ventes de véhicules d'occasion ont lieu entre particuliers chaque année

Chaque année, il se vend près de 5,5 millions de voitures d'occasion, soit 3 fois plus que de véhicules neufs, malgré la bonne santé de ce marché ces dernières années. La plupart des transactions de voitures de « seconde-main » ont lieu entre particuliers, essentiellement sur Internet (sur des sites grand public ou spécialisés) ou en garage ou concession pour seulement un tiers d'entre elles.

Ce sont majoritairement les véhicules les plus âgés (plus de 5 ans) qui font l'objet d'une vente en dehors des réseaux professionnels. Cette pratique s'est largement développée au cours des années 2010, parallèlement à la baisse du pouvoir d'achat des ménages et du budget qu'ils peuvent consacrer à (aux) l'automobile(s) du foyer. En moyenne, le prix d'achat d'une voiture d'occasion est désormais d'environ 15 000 euros (contre 24 000 euros pour un véhicule neuf), mais il peut être nettement inférieur : les étudiants notamment – qui ont le pouvoir d'achat le plus faible – ne déboursent parfois que quelques centaines d'euros pour acquérir leur premier véhicule, qui leur servira souvent à trouver un emploi.

L'absence de contrat de vente entre particuliers est source d'insécurité pour les acheteurs

En France, il n'est – à l'heure actuelle – pas obligatoire que le contrat de vente entre particulier soit écrit ; aucun support n'est imposé et c'est le consensus entre les contractants qui prime. Dans le cas d'une vente automobile, c'est donc le certificat de cession – document administratif obligatoire enregistré auprès de la Préfecture – qui vaut acte de vente.

Or, si le certificat impose une identification précise du véhicule objet de la cession (en précisant la marque, l'appellation commerciale, la date de première mise en circulation et le nombre de kilomètres inscrit au compteur), il ne s'attarde pas sur

son état ; ainsi, seul doit être mentionné, le cas échéant, le fait que le véhicule a été gravement accidenté.

L'absence de description de l'état du véhicule est de nature à faire naître des conflits entre les deux parties après la conclusion de la vente. La vente de véhicules d'occasion est d'ailleurs un domaine où les contentieux sont très fréquents. Certes, comme son nom l'indique, la voiture d'occasion n'est pas une voiture neuve et l'acheteur ne peut donc raisonnablement pas en attendre les mêmes caractéristiques. Cependant, à l'instar de tout vendeur d'un bien mobilier ou immobilier, le vendeur particulier d'un véhicule d'occasion est tenu à la garantie légale des vices cachés.

Le problème à ce niveau vient du fait que le recours au titre du vice caché implique la mise en œuvre d'une procédure bien précise et souvent chronophage et onéreuse pour l'acheteur qui estime avoir été trompé lors de la transaction. Pour prouver que le défaut qu'il rencontre sur le véhicule est bien un vice caché au sens de la loi, le nouveau propriétaire doit en effet faire appel à un expert automobile, dont l'intervention coûte environ 500 euros et nécessitera l'immobilisation totale du véhicule le temps que la procédure aboutisse. Ce n'est qu'à ces conditions que le requérant pourra obtenir du vendeur la prise en charge de la panne ou l'annulation de la vente.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Pour protéger l'acheteur d'un véhicule d'occasion contre les mauvaises surprises, toujours possibles sur une voiture de seconde-main, mais aggravées par l'absence de cadre légal concernant les transactions entre particuliers et surtout le défaut d'obligation d'une description précise de l'état du véhicule objet de l'achat-vente, l'association propose la mise en œuvre d'un contrat écrit pour toute vente d'un véhicule d'occasion entre particuliers. Ce contrat devrait être réalisé en trois exemplaires : un pour chacun des cocontractants et un remis en Préfecture en même temps que le formulaire de déclaration de cession.

Ce contrat écrit contiendrait, au minimum, les informations suivantes : l'identité du vendeur et de l'acquéreur, l'identification du véhicule, une description de son état (dont les éventuelles réparations effectuées sur les organes de sécurité et les principaux organes mécaniques, les éventuels accidents subis

et les problèmes connus du véhicule), la liste des documents fournis par le vendeur à l'acquéreur (carnet d'entretien du véhicule, facture de réparations ou d'opérations d'entretien encore sous garantie...), les modalités de la transaction (le prix d'achat du véhicule et le mode de paiement). L'intervention d'un expert automobile sollicitée par l'un ou les deux contractants pour sécuriser la vente pourra également être mentionnée.

Un contrat de vente type pourrait être élaboré par les associations d'usagers et de consommateurs concernées, sous contrôle des Pouvoirs publics.

21^{ème} proposition: Autoriser les forces de l'ordre à accéder, lors des contrôles routiers, à un Fichier central des véhicules assurés pour lutter contre la conduite automobile sans assurance.

Entre 370 000 et 750 000 automobilistes non-assurés

En France, le propriétaire d'un véhicule doit obligatoirement l'assurer, au minimum avec une assurance responsabilité civile (aussi appelée « assurance aux tiers »), que le véhicule soit roulant ou non. Cette assurance permet de couvrir les dommages que peut occasionner le véhicule (blessures à un passager ou à un autre usager, ou dégât matériel sur un autre véhicule). On parle de garantie minimale, car le conducteur du véhicule et le responsable de l'accident ne sont pas indemnisés pour les dommages qu'ils subissent.

Malgré la contrainte légale d'assurance pour tous les propriétaires d'un véhicule à moteur, nombreux sont les automobilistes qui, par inconscience, par négligence ou par volonté de réduire un peu leur budget auto, font l'économie de cette obligation. Ainsi, le Fond de Garantie des Assurances obligatoires (FGAO) – qui indemnise les victimes d'accidents de la route dont le responsable est non-assuré – estime, pour l'année 2016, entre 370 000 et 750 000 le nombre d'usagers circulant sans être assurés, soit 1 à 2 % des automobilistes. Cela constituerait une augmentation de plus de 40 % de cette pratique depuis 2009.

Statistiquement, les propriétaires les plus jeunes seraient aussi les plus nombreux à ne pas assurer leur véhicule : 59 % des usagers non-assurés auraient moins de 35 ans et 27 % d'entre eux seraient âgés de moins de 25 ans. Or, c'est également cette tranche d'âge qui est la plus exposée aux accidents de la circulation.

Le défaut d'assurance: des conséquences financières dramatiques sur plusieurs générations en cas d'accident

Les conséquences du défaut d'assurance automobile sont méconnues et souvent dramatiques pour l'automobiliste, mais aussi pour sa famille.

D'une part, il s'agit d'une infraction sévèrement sanctionnée par la loi française : bien que « dépenalisée » par la loi de modernisation de la Justice du XX^{ème} siècle (c'est-à-dire que de « délit », l'infraction est passée à simple « contravention »), elle

expose le contrevenant à une amende forfaitaire de 500€ la première fois qu'elle est constatée par les forces de l'ordre. Mais en cas de récidive, l'automobiliste encourt une amende de 3750€, une suspension du permis de conduire jusqu'à 3 ans voire l'annulation du permis, et la confiscation du véhicule.

D'autre part, si l'automobiliste non-assuré se rend responsable d'un accident de la route, il devra en assumer les conséquences financières: en cas d'accident matériel, la compagnie d'assurance de la partie adverse se retournera directement contre le responsable pour lui demander le montant correspondant à l'indemnisation qu'elle a dû verser à son client victime de l'accident. En cas d'accident corporel, l'assurance de la victime non-responsable de l'accident pourra saisir le FGAO pour lui demander de verser les indemnités nécessaires à la victime (ou à ses ayants-droit) dans un premier temps. Dans un second temps, le FGAO demandera au responsable de lui rembourser ces sommes.

Les remboursements demandés par le FGAO correspondent à la prise en charge des frais médicaux, à la perte des revenus professionnels et au préjudice moral des victimes. En fonction de la gravité de l'accident, ils peuvent atteindre plusieurs millions d'euros, que le responsable devra payer, quitte à y passer le reste de sa vie. Pire, si la dette n'est pas écoulée à son décès, les sommes dues restantes peuvent être prélevées sur la succession. Au-delà du fautif, c'est donc toute sa famille, sur plusieurs générations, qui peut être impactée.

La proposition de « 40 millions d'automobilistes »

Selon le FGAO, en 2015, 194 décès d'usagers de la route ont été occasionnés par des automobilistes non-assurés. Cela signifie que 5,4% des accidents mortels de la route sont le fait de moins de 2% des usagers.

Les automobilistes non-assurés représentent donc un vrai risque pour la sécurité des autres usagers. Il faut dire que, bien souvent, ils ne se contentent pas d'enfreindre la loi relative à l'obligation d'assurance: ils commettent également de nombreuses autres infractions au Code de la route, telles la conduite sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants ou des délits découlant directement du défaut d'assurance (usurpation de plaques d'immatriculation, refus d'obtempérer, délit de fuite et parfois même, défaut de permis de conduire). On constate d'ailleurs que, parallèlement à l'augmentation du nombre d'automobilistes

conduisant sans assurance, le nombre de ces délits routiers est également en forte croissance (+ 13 % pour l'usurpation de plaques, + 14 % pour le délit de fuite).

Ainsi, tous types de sinistres confondus, ce sont près de 30000 dossiers de demande d'indemnisation de victimes qui ont été instruits en 2015, pour un montant total de 92 millions d'euros.

Pour réduire les risques financiers auxquels s'exposent les conducteurs sans assurance et les risques sécuritaires auxquels ils exposent les autres usagers de la route, l'association « 40 millions d'automobilistes » préconise que, pour chaque contrôle routier, les agents des forces de l'ordre aient accès à un fichier central qui regrouperait le fichier des véhicules immatriculés et celui des compagnies d'assurance, de façon à ce qu'ils puissent vérifier systématiquement que le véhicule faisant l'objet du contrôle dispose d'un contrat d'assurance en bonne et due forme.

Contact Pouvoirs publics

L'association « 40 millions d'automobilistes » se tient à la disposition du Président de la République, des Ministres, des parlementaires et des maires de France pour discuter des propositions présentées dans ce Livre Blanc pour la Sécurité routière :

Réalisé par

