

## **LA SITUATION ACTUELLE**

---

Les jeunes conducteurs ne sont pas moins dangereux parce qu'il y a des limitations (ils ont d'ailleurs des règles particulières à appliquer pendant deux ans).

Les personnes âgées ne présentent aucun risque particulier si elles sont encore effectivement capables de conduire...

Or, si je pense nécessaire de partager la route avec différents types de véhicules, partager la route avec des conducteurs médicalement inaptes (âgés ou non) ne me semble pas être une bonne chose pour la sécurité...

J'ajouterai que la limitation de vitesse, contrairement à une idée fautive particulièrement répandue, ne change rien au danger représenté par ses personnes qui effectuent lentement des manœuvres imprévisibles n'importe quand et n'importe où ... En arrivant dessus à 130 et si cette manoeuvre imprévisible se produit juste un petit peu plus tard, tu n'as pas plus de chance de t'en sortir qu'à 200 (c'est le moment de la manoeuvre qui détermine l'accident pas la vitesse)...

Les Poids Lourds et bien non je n'ai pas envie d'accepter béatement de partager une route qu'ils accaparent de plus en plus parce qu'on les laisse faire... Des PL, il y en a beaucoup trop, ce ne sont pas des engins de loisir ou de ballade, 90% de ce qu'il transporte pourrait aisément l'être par le rail ou les voies navigables et nous payons largement l'infrastructure sur laquelle il se déplace et les dégradations qu'ils y font dépassent largement les impôts qu'ils payent. Ils sont facteurs d'accidents et de pollution et Gay-Sot, malgré ses déclarations fracassantes sur le sujet, ne fait rien pour en réduire le nombre en pratique... A eux les indulgences sur circulaires internes, à nous la répression tolérance 0... Drôle de partage...

Et les vélos... Comme les voiturettes et cyclomoteurs ils peuvent être conduits sans véritable permis (n'oublie pas que pour les cyclos le BSR ne joue qu'entre 14 et 16 ans) et ça c'est déjà une connerie intégrale...

Du fait de la mode écolo actuelle ils ont la cote, comme les skate-boards que le Gay-Sot a cru bon (au nom de la sécurité routière je suppose ?) d'accepter en tant que véhicules sur la chaussée (sans freins ni éclairage et bien sûr sans permis) et il faudrait tolérer des limitations, des contraintes supplémentaires parce que ces conducteurs n'ont même pas la volonté d'imposer aux pouvoirs publics l'existence d'un réseau de pistes cyclables dignes de ce nom ? Faire la loi en fonction d'une archi-minorité qui utilise essentiellement son véhicule pour ses loisirs ? C'est ça le « partage de la route » ?

Quant aux motos, avec bientôt trente ans de permis A, permet moi de te dire que ne considère pas que la pratique de la moto nécessite de faire subir aux autres usagers autre chose que le respect des principes généraux du code de la route et que - si dispositions particulières il y a lieu de prendre en la matière pour aider les motards, ces dernières, comme le doublement des glissières et l'interdiction suivie d'effets d'utiliser des peintures glissantes pour la signalisation au sol ou d'interdire les obstacles dangereux mis sous prétexte de ralentir la circulation ou encore des bouchons de réservoir de gazole ne fuyant pas - ne représentent aucune contrainte réelle supplémentaire pour les autres...

Alors partage de la route oui, mais pas à n'importe quelles conditions et pas au détriment du plus grand nombre... Ni pour justifier l'obsession stupide sur la vitesse des pouvoirs publics depuis plus de 25 ans .

## **SUPPRESSION DES LIMITATIONS DE VITESSE HORS AGGLOMERATION**

---

Les limitations en question n'empêchent pas un jeune conducteur inexpérimenté et surtout très mal formé de faire du 90 (autorisé) sur une route secondaire qui compte tenu du véhicule utilisé, du profil de la route est déjà une vitesse excessive...

Or, ce manque de formation et d'éducation à la route qui consiste à ne pas savoir doser sa vitesse en fonction des circonstances réelles prouve simplement qu'on apprend pas aux gens à conduire correctement, qu'ils ne SAVENT PAS conduire et les limitations n'y changeront rien...

Elles les confortent simplement dans l'idée qu'en les respectant ils n'ont plus besoin d'adapter leur vitesse à l'environnement...

Les supprimer, ce serait déjà les forcer à réfléchir... Il n'est pas besoin d'être un coureur automobile ou moto pour apprendre à maîtriser sa vitesse, d'autant que l'un des paramètres à prendre en compte est justement ses propres aptitudes...

Je voudrais rappeler deux cas :

<b>EXPERIENCE</b>	<b>RESULTAT</b>
Essais de 1969 de limitation sur des portions parfaitement déterminées de routes en France	<i>Augmentation des sinistres, augmentation du nombre de morts</i>
Plus récemment, aux USA relèvement voire abandon des limitations de vitesse sur les highways de certains états	<i>Baisse du nombre de sinistres et du nombre de morts ou légère augmentation des deux mais avec une augmentation très significative du volume de trafic (report du réseau secondaire sur les highways)...</i>

Nous sommes donc très loin du catastrophisme que certains peuvent prédire car, lorsqu'on analyse les deux seuls cas "grandeur" dans lequel on a pu mesurer l'influence réelle des limitations sur l'accidentologie, le moins qu'on puisse dire est que la conclusion n'est pas en leur faveur.

Cela posé, je pense qu'il faut être honnête, la suppression éventuelle des limitations de vitesse hors agglomération ne donnera pas une amélioration quelconque de la sécurité routière de manière significative. Il existe effectivement des dangers induits par les limitations mais leur incidence n'est pas énorme, comme globalement d'ailleurs celle de la vitesse (de 4 à 8% d'implication directe dans l'accidentologie là où des études sérieuses ont été faites).

Mais par contre sur un plan POLITIQUE et DANS LES TÊTES DES CONDUCTEURS, c'est un électrochoc nécessaire et salutaire :

1 - Cela priverait les pouvoirs publics de la «tarte à la crème » favorite qui leur permet à la fois la collecte d'un impôt déguisé sur la population et de faire semblant de faire quelque chose sur la question en s'abstenant soigneusement d'agir sur les causes directes d'accident. Donc la nécessité de rechercher les vraies solutions...

2 - Cela détruirait la bonne conscience des «beaufs » de la route qui pensent qu'ils ne risquent rien (et sur le plan pénal c'est presque vrai) du moment qu'ils roulent en dessous de la vitesse limite (même si c'est trop vite pour les conditions) et même si leurs clignotants et leur rétroviseurs sont en option (entre autres).

Bref, l'objectif est d'oublier la vitesse légale au profit de la vitesse adaptée au conducteur (état, potentiel...), au véhicule (état, potentiel...), au contexte (météo, type de voie, trafic...). La vitesse adaptée doit maintenir le conducteur en éveil intellectuel, de manière à anticiper tous les dangers et faire varier sa vitesse en fonction. Au pire (danger imprévisible ou faute d'attention), le conducteur doit être en éveil pour agir en urgence et réduire au maximum son temps de réaction.

3 - Sur le plan répressif, c'est l'abandon obligatoire des contrôles à poste fixe et le retour massif des patrouille mobiles en dehors des autoroutes aussi. C'est donc la recherche prioritaire des infractions causes directes d'accident puisque les effectifs devront - ipso facto - être employés à autre chose qu'à radariser en rond pour le compte du ministère des finances.

## **PROPOSITIONS**

---

### **I - UNE MEILLEURE FORMATION INITIALE**

a) Un permis "deux temps trois mouvements" pour tous les véhicules:

Une formation de base théorique en code de la route et une formation à la maîtrise du véhicule (des gestes de bases à la maîtrise des situations d'urgence) sur circuit fermés à la charge d'un organisme public chargé de délivrer à l'issu d'un contrôle continu dont la sanction est fondée sur le niveau acquit par chaque candidat et non un nombre d'heure pré-déterminé un certificat de connaissance du code de la route et un certificat d'aptitude à la conduite d'un véhicule de catégorie "niac"...

Une formation à la circulation qui pourrait être effectuée - mais uniquement après l'obtention des deux certificats ci dessus - dans une auto (moto) -école classique et qui serait l'application en situation des connaissances acquises précédemment sur route ouverte... Là encore, comme actuellement pour la conduite accompagnée, le contrôle serait continu et l'instructeur délivrerait alors le permis de conduire au sens plein du terme.

b) Un permis progressif pour toutes les catégories et à tous les âges

c) Création de sous-catégories de VP et de moto. Ces sous-catégories ne serait en aucun cas définies par des chiffres absolus de puissance, de performances ou de cylindrée mais par leur facilité de maîtrise: rapport poids/puissance, allure de la courbe de puissance. Ce qui éliminerait pour les débutants à la fois les "bombes" et les "veaux".

Trois sous-catégories pour chaque catégories, passage d'une sous-catégorie à l'autre automatiquement sur preuve d'avoir été sans interruption pendant deux années consécutives assuré comme conducteur principal (ou co-conducteur principal) d'un véhicule de la catégorie immédiatement inférieure (pas idéal mais à défaut de pouvoir en pratique introduire un carnet de conduite individuel comme il y a un carnet de vol pour les pilotes). Il faudrait donc au moins quatre ans de permis (quel que soit l'âge ou le permis serait passé) pour accéder aux "unlimited"... Qu'il s'agisse d'une moto ou d'une voiture... En compensation: interdiction des surprimes jeunes conducteurs...

d) Plus de condition d'âge pour passer le permis au delà de 14 ans (sous réserve de l'autorisation parentale pour les mineurs comme de juste) mais un examen médical d'aptitude obligatoire au dépôt du dossier classant les demandeurs en quatre catégories:

- aptes sans réserve,
- aptes avec mention restrictive d'usage (verres correcteurs et autre prothèse, véhicule spécialement équipé etc...),
- inaptes temporaires (personnes atteintes d'une affection curable incompatible avec la conduite) donc impossibilité temporaire de passer le permis et contre-visite après guérison,
- inaptes définitifs (personnes inaptes médicalement à la conduite du fait d'une affection ou d'une infirmité incurable) interdiction de passer le permis.

Ouverture pour ces deux dernières catégories à des indemnités temporaires ou définitives visant à favoriser leur socialisation malgré leur handicap (réductions sur les transports publics, allocation de taxis etc ...).

e) Plus de véhicules sans permis y compris sans moteur: création d'un permis cycle gratuit passable dans le cadre scolaire à l'âge de 10 ans (avant le champ de vision n'est pas suffisant).

Suppression des catégories cyclomoteurs et voiturettes par extinction naturelle des droits à leur conduite (ceux qui ont plus de l'âge requis pour leur conduite avant la date de promulgation des nouvelles disposition le conserve mais les autres ne l'acquiert plus)

f) Tous les permis sont désormais soumis à un examen médical périodique de validation (mêmes conditions que pour l'examen préalable au dépôt de la demande de permis) et leurs titulaires classés dans les catégories définies plus haut. Cet examen périodique voit sa fréquence augmenter avec l'âge. Les mesures compensatoires applicables pour l'examen initiale le reste pour ceux qui perdraient le droit de conduire lors d'un de ces examens.

## **II - VERS UNE FORMATION CONTINUE**

a) l'incitation à la re-formation. Tout conducteur acceptant de faire des stages de re-formation sur les circuits de formation initiale et recevant un certificat de réussite bénéficierait d'une détaxation totale de sa prime d'assurance et d'une réduction obligatoire de sa prime (20% du tarif de base HT par exemple) valable pour 5 ans.

b) Tout conducteur condamné pour défaut de maîtrise du véhicule serait soumis à ses frais au même stage avec obligation de réussite pour récupérer son permis (mais pas de réduction de prime d'assurance) en lieu et place de la suspension de permis et de l'amende. Donc sanction REELLEMENT pédagogique et pas de retour sur la route d'un conducteur qui n'aura rien appris de plus après une suspension de permis (c'est-à-dire une perte d'expérience). Faute d'y satisfaire, il ne récupérerait pas son permis.

c) En cas de sinistre corporel responsable grave, le responsable serait obligatoirement soumis à un examen médical du même type que celui de validation périodique. En cas de découverte d'une inaptitude ou d'une restriction d'aptitude inconnue application des dispositions prévues...

## **III - UN OUTIL PREVENTIF ET REPRESSIF: UNE VERITABLE POLICE DE LA ROUTE**

a) Son rôle principal ne serait pas la sanction mais la prévention et l'aide aux usagers. Elle observerait le comportement général des usagers et en dehors des infractions constatables de manière objective pourrait intercepter pour conduite dangereuse un usager ayant un comportement manifestement inadapté et dangereux son but étant alors la PREVENTION en faisant cesser le trouble AVANT l'accident. Ce type d'infraction n'étant pas contestable "objectivement", il serait délivrer un avertissement au conducteur (et une explication détaillée du motif de cet avertissement). Si un conducteur recueille trois avertissements de la sorte dans l'espace d'un an, il est convoqué devant un tribunal où il peut s'expliquer, mais si dans un au moins des cas le tribunal donne raison à la Police de la Route, il est condamné à suivre un stage dans les mêmes conditions et avec les mêmes effets que s'il s'était directement rendu coupable d'une non-maîtrise évidente.

b) Vis à vis des usagers en difficulté elle devrait jouer à fond la carte de l'aide et du conseil

c) Enfin bien sûr reste la répression... Elle doit être sans faille (mais JAMAIS pouvoir se confondre avec une opération au bénéfice du Trésor Public) pour les comportements volontairement à risque et s'appuyer plus sur une forte probabilité de sanction (dissémination des effectifs, mobilité) que sur un prétendu effet dissuasif de leur gravité en règle générale.

Ces sanctions doivent être proportionnelle au niveau de danger direct des comportements. Il ne serait plus admissible par exemple que les changements de direction non signalés soient considérés comme moins grave que les "excès de vitesse" comme c'est le cas aujourd'hui.

Certains comportements doivent faire l'objet de sanctions graves et irréversibles, tel se servir de son véhicule comme d'une arme. D'autres doivent être durement sanctionnés à la première infraction et accompagné de l'immobilisation du véhicule: conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'une substance stupéfiante, sans exclure les opérations de prévention avec immobilisation des conducteurs avant qu'ils prennent la route à la sortie des boîtes de nuit par exemple (sans suite autre pour un premier constat) mais devenir l'objet de mesure de protection des tiers définitive en cas de récidive (considérer qu'à la deuxième infraction sur l'alcool on est en face d'un alcoolique au sens médical du terme et interdire à vie la conduite - avec les mêmes mesures compensatoires que pour les autres malades chroniques - car là la sanction, la prison ne serviront à rien).

#### **IV L'INFRASTRUCTURE**

a) Impliquée dans 42% des accidents graves elle doit faire l'objet d'un audit général et de mesures visant à sa mise en conformité immédiate avec les règles de sécurité en vigueur (par exemple suppression des glissières à décapiter les motards, des peintures de signalisation glissante) avec une implication PENALE PERSONNELLE des élus et responsables si dans les 15 jours qui suivent la mise en demeure de mise en conformité les travaux ne sont pas effectués, même en l'absence d'accident.

b) Normalisation des dispositifs de voirie et de mobilier urbain dans le but d'interdire la mise en place de dispositifs dangereux et obligation de mise en conformité des dispositifs existants.

Interdiction d'implantation des panneaux définitifs tels que « chaussée déformée » ou « trous en formation » avec obligation de remise en état dans les deux ans à peine de mise en examen des responsables.

Interdiction de l'épandage de gravillons sans les enfoncer dans les enrobés à l'aide d'un rouleau compresseur et de procéder au balayage des excédents.

Recensement des points noirs avec obligation de les traiter dans les deux ans (engagement de la responsabilité pénale personnelle des responsables à défaut) et sous forme d'étude d'itinéraires pour éviter leur déplacement.... etc...

c) Norme unique d'implantation des panneaux, obligation d'informer sur la nature du danger même si une limitation de vitesse ponctuelle s'impose.

e) En agglomération: normalisation de la signalisation d'entrée et de sortie des agglomérations sur la base d'une définition objective s'imposant à tous les élus locaux (voies bordées DE PART ET D'AUTRE d'habitations).

Principe général de limitation à 50 dans ces limites mais... création de zones 30 dans les zones à forte densité de population dans lesquelles la voirie est de faible largeur et de faible débit, relèvement des vitesses jusqu'à 80 Km/h sur les axes de pénétrations majeurs avec les aménagements ad-hoc séparant physiquement les circulations non automobiles (piétons, cyclistes)

f) Création d'un véritable réseau de pistes cyclables dont l'entretien devra être assuré, dans les grandes agglomérations et sur les routes à fort débit.

En compensation obligation de les emprunter pour les cyclistes.

Partout ailleurs les cyclistes ne seront plus autorisés à rouler autrement qu'en file indienne en permanence et perdent toute priorité sur les véhicules motorisés.

g) Création d'itinéraires piétonniers sécurisés chaque fois que la densité de la circulation ou sa vitesse l'impose et que les conditions le permettent.

En contrepartie retour à la traversée "au risques et périls" du piéton dans tous les autres cas et sanction des piétons qui n'emprunteraient pas les itinéraires sécurisés quand ils existent.

Priorité des piétons sur les passages protégés mais interdiction d'implantation de passages protégés à moins de 150 m l'un de l'autre, interdiction d'implantation de passages protégés sur les voies rapides (Zone 80) en dehors des carrefours protégés par les feux et lorsque l'implantation de passages inférieurs ou supérieurs est matériellement impossible

#### **IV- LES VEHICULES**

a) Renforcement du sérieux des contrôles techniques obligatoire en particulier par la création de centres publics à buts non lucratif, seuls habilités à procéder aux contrôles et à délivrer les certificats de conformité.

b) Politique fiscale visant à favoriser la recherche de la puissance plus par l'augmentation de la cylindrée que par l'utilisation de moteurs poussés et à permettre l'accès du plus grand nombre à des véhicules dotés d'une sécurité active importante.

c) Création de normes de tenue de route de freinage et d'accélération dites normes de sécurité active pour l'homologation des véhicules neufs en plus des règles actuelles de sécurité passives aux niveaux des mines.

d) Détaxation totale des équipements de sécurité et de la main d'œuvre associée

e) Obligation immédiate avec rétroactivité de doter les réservoirs de bouchons empêchant tout déversement sur la chaussée.

#### **V - UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS**

a) Une lutte efficace et comportant des mesures contraignantes contre le transport routier des marchandises et pour la réduction drastique de la circulation des PL et des autocars de tourisme.

b) Priorité au fer et aux voies navigables dans le transport des marchandises avec la création et la re-création des équipements nécessaires.

c) Taxation très dure du transport routier afin de lui faire supporter le vrai coût social qu'il représente

d) Responsabilité pénale et civile des propriétaires et gérants des sociétés de transports en cas d'accident grave fondée sur l'inversion de la présomption d'innocence (ils devraient PROUVER ne pas avoir donné des ordres favorisant l'accident pour dégager leur responsabilité) et interdiction de la rémunération des chauffeurs au rendement. Les peines prononcées pouvant aller jusqu'à la saisie intégrale des actifs des sociétés concernées et bien sûr l'interdiction d'exercice d'une profession en rapport avec le transport routier.

e) Dans les grandes agglomérations, création de systèmes de transports publics individuels non polluants (voitures électriques automatiques filoguidées par exemple) précédant des interdictions totales de circulation des véhicules à moteur à combustion interne, idem pour les véhicules de livraison.

Création de parkings gratuits et gardés en périphérie de ces agglomérations.

f) Développement du réseau routier sur la base de l'analyse des besoins de transports individuels de personnes et sur ces seules considérations

g) Politique de COMPLEMENTARITE des transports en fonction des seuls critères d'utilité sociale et coûts sociaux sur la base d'une analyse de service rendu équivalent. Exclusion de toute notion de concurrence fondée sur la recherche du profit.