



Premier ministre

Service Communication

Hôtel de Matignon, le 9 janvier 2018

**Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre
Comité interministériel de la sécurité routière
Hôtel de Matignon, le mardi 9 janvier 2018**

Mesdames et messieurs,

Pour préparer ce comité interministériel de la Sécurité routière, je regardais la liste des accidents récents sur la route, je vous en cite un seul choisi au hasard : le 26 novembre dernier en fin d'après-midi, sur une route départementale du Pas-de-Calais, une collision frontale entre deux véhicules a provoqué la mort de deux jeunes hommes de 35 et 42 ans, un enfant de 7 ans et sa mère ont été grièvement blessés.

Un drame parmi tous ceux, nombreux, qui endeuillent chaque jour nos familles, et qui peuvent frapper chacune et chacun d'entre nous à tout moment. La route est la première cause de mort violente dans notre pays. Chaque année, 3 500 personnes meurent dans un accident de la route. Permettez au Normand que je suis de l'illustrer : 3 500 personnes qui meurent dans un accident de la route, c'est l'équivalent d'une ville comme Cabourg ou Forges-les-Eaux qui serait rayée de la carte en une année. Pour la seule période des fêtes dont nous sortons, sur une dizaine de jours, c'est 105 personnes qui ont perdu la vie sur les routes de France. Année après année, les morts s'ajoutent aux morts et ce sont aujourd'hui des dizaines de milliers de Français, des dizaines de milliers qui savent, qui vivent qui ressentent la douleur d'avoir perdu à tout jamais un conjoint, un enfant un parent, un ami, un collègue. C'est intolérable pour eux et c'est inacceptable socialement.

A ces accidents mortels viennent s'ajouter les personnes blessées : 72 000 chaque année. 72 000, c'est l'équivalent de la ville de La Rochelle chaque année, ou le stade Vélodrome. Sur ces 72 000 blessés, c'est près de 25 000 blessés graves qui subiront tout le reste de leur vie dans leur chair, les séquelles, le handicap.

Le 11 décembre dernier, je me suis rendu à Coubert en Seine-et-Marne où j'ai visité avec madame la ministre des Solidarités, et de la Santé, un centre de réadaptation, qui accueille notamment les victimes de la route. On dit « les victimes de la route », mais soyons clairs : ce n'est pas la route qui cause des accidents. Là-bas comme dans tous les autres centres du même type, un personnel soignant absolument remarquable de dévouement met tout en œuvre pour réparer les corps abîmés et pour préserver l'espoir. J'ai rencontré à l'occasion de cette visite des personnes qui souffrent terriblement et qui se battent bien souvent avec un courage extraordinaire. Certains vont mettre des mois pour récupérer ne serait-ce que l'usage d'un doigt ou d'une main. Certains ne pourront plus jamais marcher, d'autres affectés par des

lésions cérébrales liées à la violence des chocs ne seront plus jamais les mêmes ni physiquement ni intellectuellement, ni moralement.

Personne ne pense qu'il faudrait se résigner à cette situation et en tout cas pas moi et l'exemple d'un certain nombre de nos voisins montre qu'il est possible de faire beaucoup mieux que la situation actuelle. L'insécurité routière, voyez-vous, n'est pas une fatalité. Lorsqu'on a l'honneur de diriger le Gouvernement et de servir aux côtés du président de la République, lorsqu'on est membre d'un Gouvernement, il arrive que l'on soit en mesure de prendre des décisions qui peuvent sauver des vies.

C'est le cas en matière de sécurité routière et je considère que dans ce cas, il est de notre devoir de prendre ces mesures. A chaque fois qu'un Gouvernement a eu le courage de s'engager, les résultats ont été spectaculaires. D'une certaine façon, c'est plus facile pour ce Gouvernement que cela ne l'a été pour un certain nombre de Gouvernements qui nous ont précédés, car nous savons que lorsque des mesures fortes sont prises, elles ont des résultats. Or, nous avons besoin de résultats car après trente années de progrès continu, nous venons de connaître trois années consécutives de hausse de la mortalité routière. Nous étions descendus à un palier de l'ordre de 3 300 tués sur les routes et en 2015, en 2016 et en 2017, le nombre de morts a augmenté.

En 2017, nous allons marquer une stagnation mais nous sommes loin des objectifs affichés. Notre seul et unique objectif, je dirais même notre obsession est que plus de vies soient épargnées et sauvées chaque année sur les routes. Et d'atténuer les souffrances. Et c'est possible.

En la matière, toutes les études le montrent, en France comme en Europe, seules sont véritablement efficaces les mesures dites de rupture, c'est-à-dire les mesures qui modifient en profondeur le comportement des conducteurs. Je pense au port obligatoire de la ceinture de sécurité en 1973 ; je pense à l'abaissement à 50 km/h de la vitesse en agglomération en 1990, au permis à points en 1992 ou encore au déploiement des radars fixes en 2002.

Tous ceux qui se souviennent de la mise en place de ces mesures savent qu'elles n'ont pas exactement suscité l'enthousiasme au moment où elles ont été prises, loin de là mais 10 ans, 20 ans, 30 ans plus tard, que constate-t-on ? D'abord que ces mesures étaient justifiées en ce qu'elles ont permis une diminution réelle, mesurable, manifeste du nombre de morts et ensuite, passé la réaction initiale, le scepticisme, la mauvaise humeur, parfois la colère, ces nouvelles règles se sont progressivement intégrées.

Je veux donc le dire ici très clairement : les mesures que nous annonçons aujourd'hui répondent à un critère et à un seul critère, leur efficacité à diminuer le nombre d'accidents et leur gravité.

Comment avons-nous procédé pour bâtir ce plan ? D'abord la sécurité routière relève du champ de compétence du ministre de l'Intérieur mais il était important que tous les ministères soient impliqués. Nous avons donc décidé la tenue cet après-midi d'un Comité interministériel de la sécurité routière. Il témoigne de la mobilisation de l'ensemble des ministères et services de l'Etat qui, sous la houlette du ministre d'Etat, ministre de l'Intérieur Gérard COLLOMB ont activement contribué au plan que nous vous présentons. Je les remercie pour cet engagement et je remercie également le délégué interministériel à la sécurité routière, Emmanuel BARBE pour son travail et l'implication sans faille de son administration.

Je voudrais excuser l'absence de Gérard COLLOMB, qui se trouve actuellement aux obsèques du pompier récemment décédé en Savoie. Comme vous le savez, deux autres sapeurs-pompiers sont décédés dans un incendie dans le Pas-de-Calais cette semaine, et permettez-moi de profiter de cette occasion pour leur rendre hommage. Avec l'ensemble des forces de l'ordre, ils accomplissent chaque jour un travail remarquable notamment sur les routes où ils participent à la sécurité et aux secours à l'occasion des accidents.

Je souligne que dans ses travaux, le Comité interministériel de la sécurité routière s'est attaché à se fonder exclusivement sur des bases scientifiques irréfutables. En plus des données strictement statistiques, nous disposons également des données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière qui s'appuie sur une chaîne très structurée d'observation des accidents à laquelle contribuent les forces de l'ordre, les services des préfetures, les observatoires départementaux et régionaux de la sécurité routière.

Les orientations retenues par le Comité interministériel sont largement issues des recommandations du Conseil National de la Sécurité Routière qui réunit tous les porteurs d'intérêts autour de la route et de la mobilité, sous la présidence d'Yves GOASDOUE, dont je salue ici l'engagement et l'énergie.

Que disent en substance toutes les études en matière de sécurité routière ? Que dans neuf cas sur dix, les accidents graves sont dus à une cause humaine, à une faute de comportement, et qu'à l'inverse, les facteurs liés aux infrastructures ou aux véhicules sont marginaux. Nous allons donc bien sûr continuer à veiller au bon état des routes, et avec les constructeurs, continuer à améliorer la sécurité des véhicules, mais nous devons concentrer nos efforts sur le facteur comportemental si l'on veut diminuer significativement le nombre d'accidents sur les routes. C'est d'abord sur les comportements des conducteurs qu'il faut agir et agir avec détermination. C'est le cœur de notre plan qui se veut global et ambitieux. Concrètement quelles sont les mesures que nous allons prendre ? Nous avons veillé à retenir uniquement celles dont nous sommes sûrs qu'elles auront un impact significatif. Il y en a 18 au total ; certaines concernent l'information, la formation, la réglementation, la répression. Les 18 mesures figurent dans le dossier qui a été distribué à ceux qui sont présents ici, je ne veux pas être exhaustif, je voudrais vous présenter les cinq séries de mesures les plus importantes à nos yeux.

La première série de mesures consiste à baisser la vitesse sur les routes. Comme je vous l'ai dit, les mesures de rupture sont les plus efficaces. Baisser la vitesse constitue de toute évidence une mesure de rupture, et donc une mesure nécessaire.

Pourquoi ? D'abord parce que la vitesse est la première cause des accidents corporels en France, devant l'alcool et le non-respect des règles de priorité. Ensuite, parce que même lorsque la vitesse n'est pas la cause première de l'accident, elle détermine soit sa survenue, soit sa gravité, soit les deux à la fois. Elle est donc systématiquement un facteur aggravant. Agir sur la vitesse permet donc, dans tous les cas, de diminuer le nombre d'accidents et de diminuer la gravité de ces accidents.

La vitesse moyenne constatée a augmenté de 4 km/h depuis 2012, ce qui est à l'origine de 200 victimes supplémentaires par an. Autre élément à prendre en compte : le type de réseau routier. A l'heure actuelle, plus d'un accident mortel sur deux se produit sur les 400.000 kilomètres de route du réseau secondaire, là où la circulation est à double sens, sans muret de

séparation entre les deux voies. C'est donc là qu'il faut agir en sécurité, là où plus de 1900 personnes ont perdu la vie l'an dernier.

C'est pourquoi nous venons de décider d'y abaisser la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h. Ne seront pas concernées par cette mesure, les portions comprenant deux fois deux voies qui, bien que n'étant pas dotées d'un séparateur central, sont conçues pour permettre des dépassements plus sécurisés et qui sont peu accidentogènes.

La démonstration a déjà été faite en France, en grandeur réelle et pendant trois ans, de l'efficacité d'une mesure de régulation de la vitesse. Entre 2002 et 2005, grâce à l'installation des radars automatiques, la vitesse moyenne avait baissé de 7 km/h et la mortalité de 37 %.

J'observe également, même si elle n'est pas déterminante dans le choix du Gouvernement, compte tenu de sa limite dans l'espace et dans le temps, que l'expérimentation conduite entre le 1er juillet 2015 et le 1er juillet 2017 sur 80 kilomètres de routes dans quatre départements : la Drôme, l'Yonne, la Nièvre, la Haute-Saône, a présenté des résultats positifs. La vitesse moyenne a baissé d'environ 7 %, la fluidité du trafic n'a pas été altérée, et l'accidentalité a diminué avec une réduction de 25 % du nombre d'accidents, et 50 % de tués en moins, 3 morts contre 6 au cours des deux années précédentes, 5 blessés hospitalisés en moins, 21 pour 26.

Cela s'explique notamment par la diminution de la distance de freinage nécessaire en cas d'incident. Si vous roulez à 80 km/h, à partir du moment où vous décidez de freiner, il vous faut 57 mètres. Si vous roulez à 90 km/h, c'est 70 mètres. Dans l'ensemble, les experts évaluent que cette mesure peut permettre de sauver chaque jour une nouvelle vie, soit entre 350 et 400 chaque année.

La mesure que nous venons de décider s'appliquera dès le 1er juillet 2018, et je souhaite que son impact sur l'accidentalité soit étudiée avec la plus grande précision et la plus grande objectivité. Pour ce qui concerne cette mesure, j'ai donc pris la décision d'instaurer une clause de rendez-vous au 1er juillet 2020. Si les résultats ne sont pas à la hauteur de nos espérances, après deux années de mise en œuvre, le Gouvernement prendra ses responsabilités.

L'abaissement de la vitesse maximale autorisée pourrait donc sauver 350 à 400 vies par an, de l'ordre d'une vie par jour. A mes yeux cette vie n'a pas de prix, et entendons-nous bien, Mesdames et Messieurs, je ne donne aucune leçon de morale, il m'est arrivé il y a quelques années d'être sanctionné pour excès de vitesse lors d'un des nombreux allers-retours que j'effectue entre Paris et Le Havre. J'ai parfaitement conscience de l'agacement que ces sanctions peuvent susciter, mais je sais aussi l'efficacité des mesures prises pour limiter la vitesse sur nos routes. Concrètement, passer de 90 à 80 km/h sur un trajet de 40 kilomètres, qui correspond grosso modo au trajet quotidien moyen, cela représente trois minutes supplémentaires. Trois minutes de plus sur un trajet moyen de 40 km/h. Quand il s'agit de sauver une vie, par jour.

Je veux aussi vous dire que cette décision est sans lien avec une quelconque motivation financière. Dans le cadre des textes budgétaires pour 2019, le Gouvernement créera un fonds d'investissement pour la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales qui seront destinées à la prise en charge des accidentés de la route. Ce fonds sera doté de l'intégralité du surplus des recettes perçues par l'Etat, liée à l'abaissement des vitesses maximales.

Ces sommes permettront de développer très concrètement ce qu'on appelle « les services de soins de suite post-réadmission » qui sont particulièrement adaptés pour les accidentés de la route qui ont subi, par exemple, un trauma crânien. Je vous indique enfin que le coût de changement des panneaux de signalisation sera entièrement financé par l'Etat.

Deuxième série de mesures : lutter contre l'alcool et la consommation des produits stupéfiants au volant. Juste après la vitesse, l'alcool au volant est la deuxième cause de mortalité sur les routes. Un conducteur qui a consommé de l'alcool présente huit fois plus de risque de provoquer un accident mortel qu'un conducteur sobre. Les deux tiers des accidents mortels liés à l'alcool impliquent des conducteurs dont l'alcoolémie dépasse le triple du seuil légal, c'est-à-dire 1,5 gramme par litre, le seuil légal étant de 0,5 gramme par litre.

C'est sur ce type de comportement que nous voulons faire porter l'effort. Nous avons donc décidé de multiplier l'usage du dispositif d'éthylotest anti-démarrage. Ce système, déjà très répandu dans d'autres pays, permet de contrôler son alcoolémie et empêche le véhicule de démarrer si le taux légal n'est pas respecté. C'est un outil utile pour lutter contre la récurrence. Ainsi, toute personne dont le permis aura été retiré pour la deuxième fois pour « alcoolémie » ne pourra se le voir restituer qu'à la condition d'équiper son véhicule d'un éthylotest anti-démarrage et de se soumettre à un suivi médico-psychologique.

Les conducteurs dont le permis a été suspendu pour « conduite en état d'ivresse » pourront être autorisés à conduire pendant le temps de cette suspension s'ils équipent leur véhicule d'un dispositif d'éthylotest anti-démarrage, je parle bien sûr de ceux qui ne se trouvent pas dans une situation de récurrence et qui subissent cette sanction pour la première fois.

Enfin, afin de rendre plus efficaces les contrôles de la conduite sous emprise de l'alcool, mais également de stupéfiants, les forces de l'ordre qui opèrent en bord de route pourront choisir de se rendre indétectables dans les applications communautaires. Ce dispositif n'aura pas vocation à être utilisé pour les contrôles de vitesse, c'est un dispositif technique qui pourra également servir pour la lutte contre la criminalité ; il est en cours d'élaboration avec les forces de l'ordre et les opérateurs privés concernés.

Nous n'oublions bien évidemment pas de renforcer la lutte contre la conduite sous l'emprise de produits stupéfiants. Le Gouvernement a ainsi décidé le placement en fourrière immédiat pour une durée de sept jours du véhicule d'un conducteur contrôlé positif à l'un de ses produits.

Cette même mesure d'immobilisation s'appliquera aux conducteurs sans permis et à ceux conduisant avec un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,8 gramme, la valeur au-delà de laquelle le conducteur est en situation délictuelle.

Troisième mesure : lutter contre l'usage des téléphones portables au volant. Le développement exponentiel de l'usage du téléphone mobile au volant, en particulier pour échanger des messages des messages texte, est devenu un facteur de risque notable et croissant. Lire un message nécessite de quitter la route des yeux pendant 5 secondes, pour un message bref. Pendant ce temps, le véhicule parcourt 70 mètres, si vous roulez à 50 km/h, où vous ne voyez pas ce qui se passe ; 110 mètres si vous roulez à 80 km/h, 180 mètres à 130 km/h.

Nous devons tous en prendre conscience, et il a été décidé que les forces de l'ordre pourraient désormais retenir le permis de conduire d'une personne sanctionnée pour « conduite avec

usage de téléphone tenu à la main » lorsqu'elle a commis en même temps une infraction susceptible de porter atteinte à sa propre sécurité ou à celle des tiers. L'exemple le plus évident qu'il est permis de mentionner est celui d'une personne qui remettrait d'utiliser son clignotant avant de tourner. Si cette omission se double de la tenue du téléphone portable en main, elle justifiera la mesure que je viens d'évoquer de retrait du permis.

Quatrième priorité : renforcer la protection des piétons. Les piétons sont particulièrement vulnérables et le nombre de piétons tués est en hausse constante. Pour mieux les protéger, nous allons inciter - et bon nombre de collectivités territoriales se sont déjà engagées dans cette voie - et aider ces collectivités locales à sécuriser les abords immédiats des passages piétons en redéfinissant les emplacements de stationnement dans un souci d'accroissement de la visibilité. La sur-représentation dans les piétons qui font l'objet d'accident mortel de personnes de plus de 75 ans ou de moins de 14 ans montre que les aspects de visibilité et de simplicité d'usage sont essentiels.

Nous allons également rendre possible la constatation sans interception notamment par vidéo-verbalisation des infractions liées au non-respect des règles de priorité pour les piétons. Enfin, nous allons renforcer les sanctions applicables aux conducteurs ayant commis ce type d'infraction.

Cinquième priorité, nous voulons encourager les conducteurs exemplaires. Je veux aussi m'adresser aujourd'hui aux 37 millions de Français qui possèdent leurs 12 points sur le permis de conduire. Je sais que 50% des conducteurs impliqués dans un accident mortel possèdent leurs 12 points. J'ai demandé qu'une réflexion soit lancée au cours du premier semestre de l'année en cours pour définir s'il est opportun et si oui, à quelles conditions, que ces conducteurs puissent voir leur bonne conduite récompensée par les pouvoirs publics.

Je sais que là aussi ce sujet divise mais je souhaite que nous y réfléchissions au cours des prochains mois et sur ma suggestion, le Comité interministériel de sécurité routière a décidé de confier cette étude au Conseil national de la Sécurité routière.

Mesdames et Messieurs, en matière de sécurité routière, l'ambition et la détermination du Gouvernement doivent être à la hauteur de sa responsabilité. Je crois profondément que nous pouvons changer le cours des choses, c'est pourquoi nous avons cherché à prendre non pas nécessairement des mesures populaires mais des mesures efficaces. La politique de sécurité routière divise, c'est un fait, et je n'ignore pas la grogne que ces mesures pourront susciter chez certains automobilistes, en particulier dans les territoires où l'automobile n'a pas d'alternative ou trop peu et où elle est indispensable aux déplacements, notamment aux déplacements professionnels. Mais je voudrais, au contraire, que nous nous rassemblions pour tendre vers un objectif qui est celui de sauver des vies.

La politique de sécurité routière est un impératif national pour les pouvoirs publics, mais elle est bien plus fondamentalement l'affaire de tous. Cette cause peut, me semble-t-il, rassembler au-delà tous les clivages et des intérêts particuliers parce qu'elle concerne tous les Français : les conducteurs, les motards, les cyclistes, les piétons, l'ensemble des Français dans le cadre de leur vie privée comme de leur vie professionnelle. Nous avons donc décidé de favoriser l'engagement de tous les acteurs publics et privés au service de cette cause. Nous mettrons évidemment l'accent sur l'éducation et la prévention dans cette matière, Les premières années sur la route des nouveaux titulaires d'un permis sont une période particulièrement critique ou

le manque d'expérience constitue un facteur de risque supplémentaire. Un accident corporel sur quatre implique un conducteur titulaire du permis depuis moins de deux ans.

Comme vous l'avez constaté, nous avons axé nos efforts sur une mesure générale de modération, le 80 km/h mais aussi sur des mesures ciblées sur les usagers les plus fragiles et sur les comportements les plus dangereux.

Dans les années qui viennent, le développement progressif, rapide selon certains, du véhicule autonome apportera peut-être de nouvelles solutions. Tous les acteurs français du secteur automobile y travaillent activement mais d'ici là, il est de notre devoir de nous mobiliser en faveur de la sécurité routière et d'adapter en conséquence nos comportements.

Au volant, chacune de nos actions peut contribuer à sauver une vie, une vie qui pourrait être la nôtre ou celle des passagers que nous transportons ou celle d'un de nos proches ou celle de quelqu'un que nous ne connaissons pas mais qui a lui aussi des proches, des gens qui l'attendent. Ayons toujours cela à l'esprit, Mesdames et Messieurs, nous sommes tous touchés, tous concernés et tous responsables.