

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale

– Audition, ouverte à la presse, de M. Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, de M. Alexandre Rochatte, délégué adjoint à la sécurité et à la circulation routières, de Mme Marie Boursier, chargée d'études au bureau de la signalisation et de la circulation de la sous-direction de l'action interministérielle à la délégation à la sécurité et à la circulation routières, de M. Rodolphe Chassande-Mottin, chef du bureau de la signalisation et de la circulation de la sous-direction de l'action interministérielle à la délégation à la sécurité et à la circulation routières, et de M. Joël Valmain, conseiller technique "Europe-International" auprès du délégué interministériel à la sécurité routière..... 2

Mardi

22 mars 2016

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 34

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

**Présidence de
Mme Sophie Rohfritsch,
*Présidente***



La séance est ouverte à seize heures trente.

La mission d'information a entendu M. Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, M. Alexandre Rochatte, délégué adjoint à la sécurité et à la circulation routières, Mme Marie Boursier, chargée d'études au bureau de la signalisation et de la circulation de la sous-direction de l'action interministérielle à la délégation à la sécurité et à la circulation routières, M. Rodolphe Chassande-Mottin, chef du bureau de la signalisation et de la circulation de la sous-direction de l'action interministérielle à la délégation à la sécurité et à la circulation routières, et M. Joël Valmain, conseiller technique "Europe-International" auprès du délégué interministériel à la sécurité routière

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Nous recevons aujourd'hui M. Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière depuis avril 2015, accompagné de proches collaborateurs.

Au regard de l'intitulé de la mission et des premières orientations de nos travaux, il peut paraître étonnant que nous nous intéressions au domaine de la sécurité routière. Mais la vocation interministérielle de votre fonction, Monsieur le délégué, devrait nous permettre d'aborder avec vous de nombreux sujets. Plusieurs grandes thématiques ne peuvent être ignorées lorsque l'on considère un peu attentivement l'âge moyen d'un parc automobile vieillissant, son état général et le niveau de son entretien ou encore les conditions de circulation des poids lourds.

Votre champ de compétences porte sur de nombreuses questions débattues et réglementairement encadrées à l'échelon européen. À cet égard, les récents exemples concernant les nouveaux seuils d'émissions à l'échappement et la mise en œuvre annoncée de cycles d'homologation plus réalistes des véhicules ont montré l'importance du rôle du *lobby* automobile, dont on peut imaginer qu'il a de puissants relais à Bruxelles. Nous avons été surpris de constater que les pouvoirs publics dialoguent sur toute réforme d'importance dans le cadre de processus dits de « comitologie » bien peu transparents. Vous connaissez sans doute fort bien, Monsieur Barbe, ces processus de négociation, puisque vous avez occupé de hautes fonctions au Secrétariat général aux affaires européennes entre 2009 et 2012.

Un autre sujet retient l'attention de la mission : les évolutions restant à décider dans le domaine du contrôle technique, dont certains points sont manifestement à revoir. Il en est ainsi du contrôle des émissions par les véhicules diesel, qui n'établit aucune distinction entre les niveaux des différents polluants, sans parler des particules. Il est toujours procédé à un contrôle d'un autre âge, limité à l'opacité des fumées. C'est dire si des marges de progrès existent !

Où en est-on des projets de réforme ? Votre délégation est-elle partie prenante dans les travaux qui devraient être en cours sur ce point ? Rappelons que l'article 65 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a posé un principe de modification des règles actuelles dans le sens d'une plus grande rigueur. Un décret devrait d'ailleurs intervenir en ce sens avant le 1^{er} janvier 2017.

Notre mission s'interroge également sur la pratique du « défapage », qui progresse. Certains professionnels continuent de proposer des interventions de ce type par voie de publicité, notamment par internet, en dépit d'une interdiction désormais posée par une

disposition du code de la route intervenue en 2015. Notre rapporteure, Delphine Batho, a saisi le ministre de l'intérieur de cette question, il y a plus d'un mois ; je crois qu'à ce jour, aucune réponse n'a été donnée à son courrier.

Monsieur le délégué, je vous laisse la parole pour un bref exposé de présentation. Puis la rapporteure, suivie des autres membres de la mission d'information, vous interrogera.

M. Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière. Les compétences de la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) ont récemment été allégées puisqu'elle n'a plus en charge le dossier des taxis. Mes compétences concernent désormais toutes les politiques de sécurité routière liées au volet « comportement » du triptyque « route-véhicule-comportement » dont traite la sécurité routière. La route et le véhicule dépendent principalement du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) ; ma délégation ayant en charge les règles du code de la route, la signalisation, la communication du Gouvernement ainsi que la mise en place du contrôle automatisé par les radars. Nous travaillons en lien avec la police et la gendarmerie sur les doctrines de contrôle, qui relèvent toutefois de leur responsabilité. Tout ce qui concerne le véhicule, qui par le passé dépendait de ma direction lorsqu'elle était placée sous l'autorité du ministre chargé des transports, relève aujourd'hui du secrétariat d'État aux transports. Nous travaillons bien sûr avec lui sur tous les sujets qui concernent la sécurité routière. Il existe, d'ailleurs, une instance, le Groupe interministériel permanent de la sécurité routière (GIPSR), que je suis le seul à pouvoir présider, et qui rend des avis exigés par le Conseil d'État sur les textes réglementaires relatifs à la sécurité routière.

La direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) est compétente pour le contrôle technique des véhicules, mais elle nous consulte pour les aspects qui concernent la sécurité. En revanche, lors de la tenue du comité interministériel de la sécurité routière (CISR), nous avons tenu à ce qu'un contrôle technique soit institué pour les deux-roues motorisés. La DGEC a alors ajouté à notre champ de compétence les questions de l'environnement et de la pollution.

Pour ce qui regarde les routes, nous travaillons avec la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), qui nous consulte sur les aspects relevant de la sécurité. Dans quelques cas, qui concernent principalement la signalisation, j'exerce une compétence pour le ministre des transports.

Ce qui rapproche le plus ma direction des travaux de votre mission d'information relève du domaine de la technologie, singulièrement le véhicule autonome sur le plan européen et international, car un fort impact est attendu en matière de sécurité routière. Au demeurant, l'étendue des compétences devant être mobilisées par l'émergence du véhicule autonome est très vaste et ne manquera pas d'impliquer de nombreux secteurs ministériels.

À juste titre, vous avez évoqué le vieillissement du parc automobile et l'âge moyen des acheteurs de véhicules neufs est, en France, de cinquante-trois ans, c'est-à-dire à moment de la vie où l'on est « rangé des voitures » en termes de prise de risque. Ces comportements concernent surtout les hommes, les femmes adoptant naturellement un mode de conduite plus prudent. Elles constituent, d'ailleurs, un appui considérable en matière de sécurité routière.

En résumé, tout ce qui touche au monde de l'automobile et du camion nous concerne, mais nous sommes en consultation, non en compétence propre.

Pour finir, je signale que nous traversons une mauvaise période au regard de la sécurité routière : depuis deux ans, l'accidentologie repart à la hausse. Cette situation a conduit le Gouvernement à adopter de nombreuses mesures touchant aux véhicules et, à l'occasion de la dernière réunion du CISR, à appeler l'Union européenne, qui détient, ainsi que vous l'avez mentionné, Madame la présidente, beaucoup de compétences, à adopter un certain nombre de mesures relatives à l'équipement des véhicules.

Mme Delphine Batho, rapporteure. Dans le cadre des prochaines normes européennes, le nouveau protocole d'homologation des véhicules prévoit un cycle à 160 kilomètres à l'heure. Quel est votre avis à ce sujet ? Avez-vous été consulté lorsque la France a défini sa position sur ce protocole et sur ce cycle qui dépasse de 30 kilomètres à l'heure la vitesse maximale autorisée sur son territoire ?

L'un des thèmes majeurs de réflexion de notre mission d'information est la politique industrielle, qui comprend la conception industrielle des véhicules. En matière d'accidentologie, notamment s'agissant des accidents mortels, avez-vous constaté l'existence d'une relation entre les accidents et la puissance des véhicules ou encore l'évolution des comportements d'achat, par exemple vers des véhicules 4X4, plus lourds et puissants, qui seraient sécurisants en cas d'accident ? Que resterait-il à améliorer dans la conception des véhicules au regard de la sécurité routière ?

Le véhicule autonome appellera nécessairement des évolutions lourdes de la réglementation. L'État a-t-il adopté une position à ce sujet, car de multiples adaptations des règles européennes et internationales devront être adoptées ?

M. Denis Baupin. Beaucoup a été fait dans le domaine de la réglementation afin d'améliorer la sécurité : vitesse, contrôles radars, airbags, ceinture de sécurité. Ne faudrait-il pas, maintenant, poser la question de la responsabilisation des constructeurs dans ce qu'ils mettent entre les mains des automobilistes, particulièrement en termes de puissance des véhicules ? De même qu'on ne doit pas s'étonner que les gens utilisent des armes si elles sont mises à disposition, il ne faut pas s'étonner que les conducteurs soient tentés de faire usage de toute la puissance des véhicules, dont les spots publicitaires et les constructeurs font leur principal argument. Il est plus facile de convaincre une dizaine de constructeurs que des millions d'automobilistes ! Ne devrait-on pas constater une baisse du nombre des accidents si les voitures mises sur le marché étaient limitées à 130 kilomètres heure ? Avez-vous fait des études à ce sujet ?

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Les conducteurs français ont le droit de rouler ailleurs qu'en France, et sont donc susceptibles de dépasser les 130 kilomètres à l'heure à l'étranger.

M. Denis Baupin. Ils ne sont pas obligés de rouler à plus de 130 kilomètres à l'heure, même lorsqu'ils sont hors de France. Il n'y a pas d'obligation de rouler à une vitesse supérieure.

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Ils peuvent simplement en avoir envie.

M. Denis Baupin. Certes, mais faut-il, pour le plaisir de quelques-uns, laisser la possibilité de rouler à des vitesses dangereuses dans des véhicules surpuissants ?

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Tout ne peut pas relever de l'encadrement et de la réglementation.

M. Denis Baupin. J'attendais cette réflexion. C'est pourquoi j'ai parlé de responsabilisation des constructeurs et pas d'encadrement.

M. Gérard Menuel. Quelle est la part des défaillances mécaniques dans le pourcentage des accidents ?

Quel serait, selon vous, le premier élément de sécurité à privilégier dans la conception des véhicules ?

M. Jean-Michel Villaumé. Je suis député de Haute-Saône, département dans lequel un tronçon de la route nationale 57 a été choisi pour expérimenter la limitation de vitesse à 80 kilomètres à l'heure. Disposez-vous d'un premier bilan de cette opération ?

Les poids lourds sont à l'origine de beaucoup d'accidents graves, souvent liés à des vitesses excessives, sur tous les types de voie. Une réflexion est-elle en cours sur la réglementation qui leur est applicable et sur leur contrôle ? Gendarmes et préfets me disent qu'il est plus difficile de contrôler des poids lourds que des véhicules particuliers et qu'il serait même parfois impossible de lire leurs plaques d'immatriculation lorsqu'ils roulent trop vite !

M. Yves Albarello. Les dirigeants de Faurecia nous ont récemment expliqué qu'ils croyaient plus en l'avenir du véhicule hybride qu'en celui du véhicule autonome, pour des raisons qui tiennent, non pas à la technologie, mais à la lourdeur des investissements auxquels les États devraient consentir tant en matière d'aménagement routier que de connectique. Quel est votre avis à ce sujet ?

M. Emmanuel Barbe. S'agissant du cycle à 160 kilomètres à l'heure, bien que nous ne fussions pas concernés au premier chef, nous avons été saisis : nous avons exprimé notre plus totale opposition. Ce cycle était demandé par les constructeurs allemands, alors qu'il désavantage les constructeurs français dont les moteurs ne sont pas conçus pour avoir de tels rendements. La négociation s'est déroulée en comitologie ; je n'en étais pas directement chargé. La France a voté pour un texte permettant de ne pas l'imposer à tous, un compromis tel qu'on les pratique à Bruxelles avec la formule « *sous réserve de la législation nationale* ». La difficulté provient toujours de ces tronçons d'autoroutes allemandes sur lesquels la vitesse n'est pas limitée.

Des améliorations apportées à la conception des véhicules ont eu des résultats très positifs sur l'accidentologie. Je pense à la capacité d'absorption des chocs par la carrosserie, à la ceinture de sécurité, en particulier au pré-tendeur. D'autres ont porté sur la sécurité active, tels les systèmes antiblocages des roues ABS et EBR, et demain le système de freinage automatique d'urgence AEB qui permettra de diminuer le temps de réaction d'une seconde. Toutefois, ces progrès n'ont d'intérêt que s'ils sont assimilés par des conducteurs prudents. Les débuts de l'ABS ont montré que des conducteurs roulaient plus vite, car ils pensaient freiner mieux, ce qui est évidemment faux puisque le système ne diminue pas la distance de freinage. En 2014, 400 personnes sont décédées parce qu'elles n'étaient pas attachées. Les constructeurs nous aident en équipant toujours plus les voitures de dispositifs telle l'alerte sonore, qui devient de plus en plus entêtante tant que la ceinture n'est pas attachée à l'avant. Il

reste cependant des conducteurs qui fixent la ceinture dans leur dos. La sonnerie pour les ceintures placées à l'arrière du véhicule sera bientôt obligatoire ou devrait progresser.

On constate généralement qu'il faut une vingtaine d'années pour que les équipements de sécurité au départ installés sur les modèles haut de gamme deviennent obligatoires. Petit à petit, ces normes sont intégrées par les autorités européennes. Les ministres Ségolène Royal et Bernard Cazeneuve ont transmis à ces autorités un courrier, rédigé par nos soins, demandant que toute une série d'équipements de sécurité devienne obligatoire. Par ailleurs, très récemment, certains constructeurs se sont engagés, de leur propre initiative, à ne plus produire que des véhicules dotés du système AEB. Il m'a été donné de tester ce système dont les performances sont très impressionnantes.

Les dispositifs de sécurité sont très onéreux, l'entreprise Faurecia a dû vous le dire. Le dernier modèle haut de gamme et le plus cher de BMW donne l'image des équipements qui seront disponibles sur tous les véhicules dans vingt ans. Cette évolution sera constante.

La vraie question aujourd'hui est de parvenir à ce que les gens ne roulent pas trop vite. Je ne vais pas éluder votre remarque : il existe un lien entre la puissance des véhicules et l'excès de vitesse, et cela peut être démontré. Je ne suis pas en mesure de publier les statistiques dont je dispose, car il manque un correctif important qui est le nombre de kilomètres parcourus par chaque modèle. C'est pour cela que nous demeurons prudents dans nos publications. Néanmoins, il est vrai que les voitures les plus puissantes sont plus régulièrement « flashées » que les modèles courants. Je ne souhaite pas entrer dans le débat sur l'opportunité d'interdire les véhicules capables de dépasser 130 kilomètres à l'heure. Des recours auprès du Conseil d'État ont été tentés contre des constructeurs, mais un certain nombre de principes juridiques ont conduit à choisir de ne pas interdire les véhicules puissants.

Nous privilégions une politique de radars bien pensée, susceptible de dissuader les conducteurs de rouler vite, aussi ces considérations me dépassent-elles. Je refuse toutefois de penser que la politique de sécurité routière puisse être conçue sans prendre en considération la vie sociale dans sa globalité. Sinon, je pourrais dire qu'à mes yeux, la situation idéale est l'embouteillage : il y a très peu d'accidents à Paris, par exemple. Mais cela reviendrait à s'opposer à toute mesure tendant à rendre la circulation plus fluide. Les politiques de sécurité routière ne doivent pas être absolutistes, et il est indispensable que les 45 millions d'usagers de la route y adhèrent. Qui plus est, des urbanismes se sont développés autour de l'usage de l'automobile ; il n'est donc pas possible de l'abandonner du jour au lendemain.

À l'avenir beaucoup de progrès procéderont de la conception même du véhicule, tels les dispositifs de lutte contre la somnolence, de plus en plus perfectionnés : ils devraient beaucoup sécuriser la conduite sur autoroute. De notre côté, nous allons rendre disponible en *open data* un registre des vitesses maximales autorisées sur les routes françaises et consultable sur GPS afin que tous les conducteurs soucieux du respect de ces limitations – et ils sont nombreux – puissent disposer d'une information qui n'est pas toujours évidente.

Le développement de systèmes tel l'AEB interurbain, comme tous les systèmes de freinage automatique anticipant les réactions, ou des systèmes d'éclairage laser qui permettent de rouler en permanence comme en pleins phares, concourent à l'amélioration de la sécurité routière. De ce point de vue, les constructeurs ne sont pas en reste.

Indépendamment des questions de puissance des véhicules qui me dépassent, j'ai été frappé, au Salon de Francfort, de constater à quel point on s'efforce aujourd'hui d'imaginer une voiture qui serait un *smartphone* à quatre roues. En termes de sécurité routière, cela est problématique : certains modèles proposent des écrans immenses, disposant de fonctions tactiles très complexes ne pouvant que distraire le conducteur ; dans certaines publicités récentes, les automobilistes sont incités à téléphoner ou composer des SMS au volant. J'ai eu l'occasion de faire part de mes réserves aux constructeurs intéressés.

La question du téléphone au volant n'est pas tant celle d'avoir l'appareil en main que celle de la disponibilité du cerveau humain qui, contrairement à ce que l'on croit, n'est pas multitâches : il n'a pas la capacité de consacrer suffisamment de ressource à chacune des deux activités. Il aurait peut-être fallu poser cette interdiction il y a trente ans.

Aujourd'hui, cela serait socialement complexe. On a su interdire les oreillettes, mais aucun pays n'a interdit de téléphoner, d'autant qu'il serait impossible de vérifier l'infraction. Il ne me semble pas souhaitable d'adopter des normes qui ne sont pas contrôlables : cela affaiblit l'État comme la règle.

S'agissant du véhicule autonome, les conventions internationales en vigueur exigent la permanence d'un contrôle humain du véhicule ; une voiture sans conducteur ressemblerait à la *Google car*, automobile dépourvue de volant et de freins, et aménagée comme un salon. Les textes internationaux autorisent déjà l'expérimentation du véhicule autonome, mais ils doivent encore évoluer afin de ne pas entraver les recherches et les essais. Les États-Unis, qui n'ont pas ratifié exactement les mêmes conventions, sont en avance dans ce domaine. Aujourd'hui, on ignore comment un tel véhicule qui serait autorisé en France pourrait circuler, voire même exporté, dans les autres pays européens. Les pays se vivant comme un continent en soi auront plus de facilité à s'affranchir des barrières réglementaires et légales. Les grands équipementiers, tel que Faurecia, sont intéressés par le véhicule autonome ; il me paraît important que la réglementation européenne puisse évoluer afin de ne pas brider l'innovation dans ce domaine. Les administrations des pays membres devraient mieux se coordonner sur ce sujet dont l'Europe doit s'emparer.

Nous publions les résultats de nos travaux dans le rapport de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONSIR). Nous essayons d'estimer la part de défaillances mécaniques dans le nombre total des accidents de la circulation : elle est évaluée de 1 % à 2 %. Toutefois, il faut être conscient que, sauf circonstances le justifiant – l'accident de Puisseguin en Gironde où le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) est intervenu, par exemple –, des analyses approfondies du véhicule sont rarement effectuées à l'occasion d'un accident de la route. Qu'il s'agisse d'automobiles ou de deux-roues, cette estimation appelle la plus grande prudence, le nombre d'accidents mortels étant trop élevé pour que des recherches très poussées soient possibles, mais mon sentiment est que le taux de défaillance mécanique est plus élevé que l'on ne pense couramment.

À M. Manuel, je répondrai que j'ai évoqué les évolutions que nous appelons de nos vœux, et rappellerai que si nous construisons de bonnes routes, par exemple, les conducteurs peuvent être tentés de rouler vite. Aussi, les progrès réalisés peuvent se révéler contre-productifs si les règles de la sécurité ne sont pas intériorisées par les usagers.

L'expérimentation du passage de la limitation de vitesse de 90 à 80 kilomètres à l'heure doit s'étendre sur deux années. À ce stade, les résultats demeurent délicats à

analyser. Aussi, compte tenu des aspects polémiques caractérisant la question, je préfère rester prudent et ne pas communiquer de données.

Une mission composée de plusieurs inspections générales, dont celle des finances et celle de l'administration (IGA), et du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) notamment, travaille à la question du contrôle des poids lourds. La compétitivité de nos entreprises de transport est en cause, car une forte rupture de la concurrence est observée : les règles de conduite comme la réglementation relative à l'état des véhicules ne sont pas respectées. On constate que certains camions sont vétustes et mal entretenus, le coût d'achat est moindre, ce qui fausse la concurrence, et, par ailleurs, se révèle très dangereux. Beaucoup de contrôles sont effectués par la gendarmerie en lien avec les directions départementales des territoires. Des logiciels sophistiqués, à la conception desquels participe le ministère des transports, permettent, par aspiration des données, d'établir une analyse de la conduite du chauffeur et de le verbaliser pour non-respect des temps de conduite qui auraient été commis dans d'autres pays. Je concède cependant que nous souffrons d'un relatif manque de moyens au regard du nombre des poids lourds concernés.

Le rôle de cette mission est donc de mieux coordonner les différents services et administrations afin d'améliorer le contrôle. Par ailleurs, les législations les mieux conçues et les plus strictes s'appliquent à certaines tailles de camions. Or, dans certains pays où la main-d'œuvre est très peu chère, ces lois sont contournées par le recours à des véhicules utilitaires qui n'y sont pas soumis. Cette situation est préoccupante, et nous constatons un accroissement des accidents mortels dans lesquels les véhicules utilitaires sont impliqués.

Au regard du nombre de kilomètres parcourus, les poids lourds, conduits par des professionnels de la route, ne sont pas à l'origine d'un nombre élevé d'accidents, même si lorsque ceux-ci surviennent, ils sont souvent cause de la mort de tierces personnes. Les véhicules légers connaissent le plus fort taux d'accidents – actuellement en hausse, hélas ! –, ce qui ne saurait surprendre puisqu'ils sont largement plus nombreux à circuler.

En ce qui concerne le véhicule autonome, il est vrai que les investissements à réaliser seront considérables, mais ils ne porteront pas nécessairement sur la voirie. J'ai plutôt vu qu'on établissait une cartographie routière très précise. Beaucoup reste à faire, mais il n'est pas douteux que la technologie parvienne à ses fins. J'en veux pour preuve cette machine qui a récemment battu un joueur de go à plusieurs reprises. Reste le problème de l'évolution du parc et de l'interaction entre voitures classiques et véhicules autonomes. Ainsi, l'entreprise Valéo a placé dans le système de freinage un dispositif adressant des informations au véhicule suivant ; encore faudra-t-il que celui-ci soit capable de les lire.

À mes yeux, ce n'est pas l'investissement qui constituera le premier obstacle au développement du véhicule autonome : l'atavisme humain qui fait que les gens aiment la conduite pèsera bien plus. Ce qui devrait se développer dans les deux prochaines décennies, c'est la conduite automatisée dans les situations rebutantes, tels les embouteillages. Déjà, des dispositifs permettent de régler la vitesse de croisière sur celle du véhicule précédant. De ce fait, la question se pose, en termes de sécurité, de savoir si de tels systèmes ne risquent pas de favoriser la déconcentration des conducteurs.

Enfin, le véhicule autonome ne manquera pas de poser des problèmes de responsabilité assez complexes et de représenter un défi pour les compagnies d'assurances en faisant diminuer le risque, sur lequel précisément est assise leur activité. Des questions éthiques se poseront par ailleurs, car, au moment de l'accident, l'être humain ne réfléchit pas,

il commet un acte instinctif, alors qu'un logiciel aura le temps de choisir qui il sacrifie ou qui il tue. La programmation de ces outils sera donc délicate. Une réflexion est en cours entre plusieurs pays sur ces questions qui risquent de se révéler plus complexes que celle des capitaux.

M. Philippe Duron. Selon vous, assiste-t-on à une érosion de l'efficacité des radars due à l'effet de prudence ou d'annonce ? Des solutions sont-elles à l'étude afin de parer à cette situation ?

La longueur des camions semble devoir évoluer : il y a peu, les 44 tonnes ont été autorisés ; aujourd'hui, des syndicats professionnels du transport routier demandent l'autorisation de faire circuler des convois longs de plus de 25 mètres – de quoi impressionner ! Quel est votre point de vue à ce sujet et comment les législations pourraient-elles être adaptées ?

Mme Delphine Batho, rapporteure. Le véhicule autonome est présenté par ses promoteurs comme l'instrument de la fin de l'insécurité routière par l'élimination du facteur humain. Quel est votre sentiment à cet égard ?

M. Emmanuel Barbe. Nous faisons le même constat au sujet des radars, celui de l'érosion de leur efficacité. Je dois dresser un bilan tous les mois et l'exercice est décevant : alors que les radars sont plus nombreux et performants qu'auparavant, la vitesse moyenne constatée sur nos routes augmente à nouveau. Or, en accidentologie, la vitesse excessive est un risque. À l'instigation du Premier ministre, le 2 octobre dernier, le Gouvernement a décidé l'adoption d'une stratégie entièrement nouvelle, dont l'objectif n'est pas l'augmentation du nombre des amendes, car cela pose un problème d'acceptabilité.

La sécurité routière se fonde uniquement sur des schémas de sécurité. Les considérations financières, notamment le rendement des amendes, ne sont pas prises en compte dans notre réflexion.

Nous avons choisi de maintenir les panneaux annonçant les radars, qui contribuent à faire baisser la vitesse, ce que nous recherchons. En revanche, pour remédier à l'effet d'érosion, dû à la connaissance des conducteurs de l'emplacement des radars et à l'aide que leur apportent certaines applications dédiées, nous allons développer la furtivité et la mobilité des radars. Différentes techniques sont à notre disposition, tels les leurres, déjà utilisés à l'étranger. Un premier dispositif consiste à définir des parcours très accidentogènes le long desquels seront installés beaucoup de panneaux entre lesquels un radar autonome sera déplacé sans qu'on sache jamais où il se trouve. Ainsi, les automobilistes sont prévenus qu'ils doivent faire attention. Un autre dispositif est celui des radars-leurres, c'est-à-dire qu'on ne sait pas si les cabines mobiles sont équipées de radar ou pas. Notre message est que nous ne souhaitons pas particulièrement voir augmenter le nombre des amendes, ni les automobilistes perdre leurs points de permis, mais obtenir des gens qu'ils roulent moins vite.

Nous disposons, aujourd'hui, de voitures radars, pilotées par deux policiers ou gendarmes, qui accomplissent là une tâche très inférieure à leurs compétences puisque l'un conduit et l'autre appuie sur le bouton des vitesses.

M. Philippe Duron. Il faut inventer la voiture autonome embarquant un radar !

M. Emmanuel Barbe. Nous allons rendre autonome la mesure de la vitesse autorisée, et déléguer à des sociétés agréées la circulation de ces véhicules sur des itinéraires que nous choisirons. Cette circulation ainsi que le respect des itinéraires prescrits feront l'objet d'un contrôle *a priori* et *a posteriori*. Ces véhicules seront en mesure d'indiquer à tout moment la vitesse autorisée, sachant qu'une vérification permanente sera effectuée par un officier de police judiciaire à Rennes et que la possibilité de former un recours demeure ouverte. Nous souhaitons rendre toujours plus crédible le contrôle de la vitesse, sans pour autant que les conducteurs perdent tous les points de leur permis, car il est important qu'ils soient en possession de ce document.

Ces évolutions sont en cours ; elles appellent la passation de marchés publics ainsi que des modifications réglementaires. Le premier itinéraire bordé de panneaux et équipé d'un radar mobile a été testé entre Arras et Le Touquet. Nous avons constaté un ralentissement significatif de la vitesse et espérons que l'effet d'adaptation saura ne pas trop se faire ressentir.

S'agissant des camions, la demande d'autorisation de convois plus longs ne m'est pas revenue. Au demeurant, il est notoire que les convois trop longs représentent un danger puisque, pour les dépasser, les automobilistes prennent des risques inconsidérés. Si nous devions être consultés sur cette question, nous prendrions, bien entendu, le temps de la réflexion, mais il est douteux que la réponse soit favorable. Le cas des convois exceptionnels, réglementés et avec des trajets prédéfinis, renvoie à d'autres considérations.

Le véhicule autonome sonnera-t-il le glas de l'accident par l'élimination du facteur humain ? Cela serait probable si le nombre de ces voitures était suffisamment élevé.

La question demeure posée de savoir si l'homme sera toujours capable de répondre à des situations trop complexes pour être gérées par une machine. En conduisant très peu, le risque est de perdre de l'expérience, et la transition risque d'être difficile. Reste l'éventualité de la panne : comment y faire face ? La technologie devrait conduire à une meilleure sécurité routière ; les systèmes de freinage automatique en sont l'illustration, de même que les dispositifs de prévention de l'assoupissement ou d'avertissement lorsque l'on se trouve trop près d'un véhicule, et qui provoquent un freinage autonome. Au demeurant, il convient de rester vigilant devant deux tentations auxquelles les conducteurs risquent de succomber : celle de neutraliser les systèmes automatiques de sécurité et celle de rouler plus vite parce que la voiture offre beaucoup de sécurité.

M. Philippe Kemel. S'agissant des véhicules autonomes se pose la question de la réglementation et de sa signalétique. Or il me semble que la réglementation n'est pas appliquée de la même manière sur l'ensemble du territoire national. J'ai pu constater, dans ma ville, des erreurs de signalétique, et je pense que cela peut être le cas dans d'autres communes. Avez-vous conduit des investigations à ce sujet, et envisagez-vous des mesures correctives ? De fait, la signalisation obéit à des règles complexes mais les particularités de terrain la rendent parfois difficile à implanter de manière homogène. Or le véhicule autonome suivra sans doute un référentiel précis. Ne doit-on pas s'attendre à des difficultés ?

M. Denis Baupin. Je me souviens que Monsieur Louis Schweitzer a considéré devant la mission d'information que l'industrie automobile surdimensionnait les véhicules produits en fonction des quelques centaines de kilomètres d'autoroutes allemandes où la vitesse n'est pas limitée. Il serait intéressant de procéder à une étude comparative des coûts et des bénéfices pour la société du privilège octroyé à quelques personnes circulant à ces

grandes vitesses au regard de l'ensemble des conséquences en matière de pollution, de consommation d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre, d'accidentologie, de pouvoir d'achat des consommateurs touchés à la fois lors de l'achat de véhicules outrepassant largement leurs besoins et en consommation de carburant, même en ville. Cette réflexion gagnerait à être menée afin que nous sachions s'il est vraiment nécessaire que la possibilité soit offerte à quelques-uns de rouler à plus de 130 kilomètres à l'heure sur quelques centaines de kilomètres en Allemagne.

M. Gérard Menuel. Je suis très sollicité au sujet de défaillances d'organismes dispensant des stages de sensibilisation à la sécurité routière permettant de récupérer des points de permis de conduire. Des stages sont prévus, puis repoussés ou annulés, et des personnes circulent en croyant avoir récupéré leurs points sans que cela soit le cas. Cela pose un problème concret.

M. Emmanuel Barbe. En ce qui concerne la signalétique, la question peut être étendue à la circulation de véhicules autonomes à l'étranger. Un groupe réfléchit à l'évolution des infrastructures : c'est là un des problèmes que les ingénieurs ont le plus de difficultés à maîtriser, lorsque le marquage au sol vient à faire défaut, par exemple. Des solutions ne manqueront pas d'être trouvées, mais je vous concède qu'il y a là une difficulté supplémentaire. Au demeurant, on pourrait souhaiter que les trois gestionnaires de voirie – l'État, les départements et les communes –, développent davantage des référentiels communs pour rendre plus homogène la signalisation *hic et nunc*, car ce problème ne concerne pas que la voiture autonome à venir.

S'agissant des stages de sensibilisation à la sécurité routière, nous avons dénoncé auprès de la DSCR cette situation à l'origine de laquelle se trouvent des sociétés qui pratiquent l'intermédiation pour la vente de ces stages, et qui annoncent beaucoup plus de sessions que disponibles, ce qui piège les consommateurs. Une première réponse sera apportée par la multiplication par cinq des contrôles – quand bien même cela peut sembler modeste –, qui seront raccourcis afin que chacun des 3 300 centres de stages soit vérifié au moins une fois par an. Par ailleurs, une circulaire à l'attention des préfets va être prise par le Premier ministre très prochainement afin de contrôler les annonces publiées sur Internet et qui affichent des prix si bas qu'elles sont suspectes. Il faudra aussi informer le consommateur.

Je vais, en outre, m'adresser à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) afin qu'elle vérifie si certaines annonces ne sont pas mensongères, car trop de sites Internet comportent des annonces trompeuses, y compris pour l'apprentissage de la conduite. Nous tâchons de communiquer et d'inciter les consommateurs à se tourner vers les institutions les plus sérieuses – je pense en particulier à la très ancienne association, la Prévention Routière, qui organise des stages de façon sérieuse sans poursuivre un but lucratif.

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Nous vous remercions infiniment.

La séance est levée à dix-sept heures vingt-cinq.



Membres présents ou excusés

Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale

Réunion du mardi 22 mars 2016 à 16 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, Mme Delphine Batho, M. Denis Baupin, M. Philippe Duron, M. Jean Grellier, M. Philippe Kemel, M. Gérard Menuel, Mme Sophie Rohfritsch, M. Jean-Michel Villaumé

Excusés. - M. Jean-Marie Beffara, M. Christophe Bouillon, Mme Marie-Anne Chapdelaine, M. Jean-Pierre Maggi, M. Éric Straumann, Mme Marie-Jo Zimmermann