

Claude Got le 1^{er} décembre 2020

La gestion irrationnelle du retour à 90 km/h de la vitesse maximale sur les routes où surviennent la majorité des accidents mortels a de multiples facettes qui justifient de produire des analyses spécifiques.

7 – Désorganisation et Gaspillage

Le 13 janvier 2018, dans le cadre des travaux de la Conférence nationale des territoires (CNT), le Premier ministre a rappelé l'attachement du Gouvernement à l'effort de simplification des normes applicables aux collectivités territoriales. Le texte commençait par les phrases suivantes : « *La circulaire du 26 juillet 2017 vise à ce que toute nouvelle norme réglementaire soit compensée par la suppression, ou en cas d'impossibilité avérée la simplification, d'au moins deux normes existantes* ».

En 2015, le Conseil National de la Sécurité Routière, en coordination avec son comité des experts, a produit un texte insistant sur la nécessité de « *Revitaliser la concertation, l'animation et la coordination de tous les acteurs de la sécurité au niveau du territoire départemental (les collectivités et l'État) en créant une cellule en préfecture ayant des compétences en infrastructure et pouvant appuyer le préfet dans la mise en œuvre de sa mission. Le préfet pourrait également s'appuyer sur les services du conseil départemental possédant une cellule départementale d'exploitation et de sécurité, cette collaboration pouvant alors être organisée par le truchement d'une convention passée entre l'État et le conseil départemental* ».

Les quelques lignes de l'amendement permettant d'accroître la vitesse à 90 km/h peuvent produire plus d'une centaine de pages pour un seul département. Plusieurs démarches mobilisent les services départementaux, les services préfectoraux, des recours devant les tribunaux administratifs, pour tenter de corriger des anomalies inacceptables. La production des arrêtés par les présidents des départements a mis en évidence l'absence de compétences, capables de s'opposer à des affirmations qui ne correspondent pas à l'état des connaissances les plus élémentaires. Cette dérive a une origine précise.

La transmission des voies nationales aux départements, notamment par la loi du 13 août 2004 n'était pas une erreur en elle-même, mais elle devait comporter le maintien d'une fonction régaliennne de l'Etat concernant la sécurité routière. Les vitesses maximales devaient être maintenues dans le domaine de l'Etat, comme la définition des méthodes de surveillance des infrastructures routières. Il fallait séparer deux fonctions, la création et l'entretien affectés aux départements, l'évaluation de la qualité au niveau de l'Etat. Cela n'a pas été fait. Quand on compare la stabilité des grandes institutions comme l'INSERM ou l'INRA aux remaniements permanents des structures en charge de la sécurité routière, on comprend les difficultés d'une gestion, exigeant une bonne coordination des compétences techniques et des pouvoirs locaux. Il est indispensable d'avoir des évaluations de qualité, indépendantes, sans conflits d'intérêt, ce qui ne correspond pas à la situation actuelle.

J'ai connu l'ONSER en 1970, quand j'ai commencé à travailler avec cet organisme de qualité. J'ai appris ensuite à mémoriser le flot de sigles et d'acronymes identifiant les structures que l'on réorganise en les désorganisant. L'ONSER en 1961, l'INRETS en 1985, l'INSERR en 1993, l'UTAC CERAM en 2013, de la réunion de l'UTAC et de la CERAM, le CEREMA né le 1^{er} janvier 2014 de la fusion, du SETRA, du CETMEF, des CETE, l'université Gustave Eiffel est née le 1^{er} janvier 2020, elle réunit l'IFSTTAR et l'Université de Marne la Vallée. Cette liste n'est pas exhaustive.

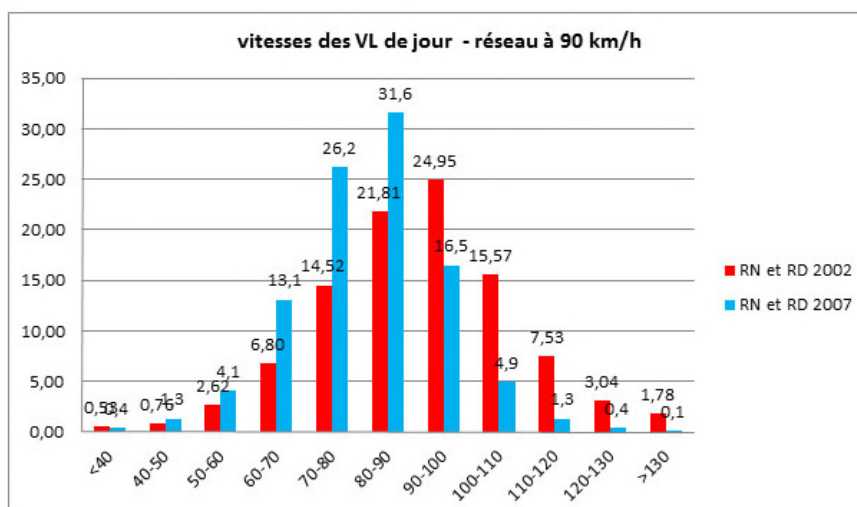
Ajoutez les délocalisations dans une banlieue lointaine et des réductions de postes et de crédits, vous avez alors réussi à produire l'état actuel de la gestion de 377 000 kilomètres de voies dans les départements qui ont hérité des routes nationales. Les gestionnaires ont des capacités certaines. Le problème est au niveau de la jointure avec d'autres facteurs, notamment les cartes de l'accidentalité sur des périodes longues, et les diagnostics de risque avec des méthodes qui ont fait leurs preuves. La qualité du lien entre la fonction de recherche et la mise en œuvre locale détermine le succès. Il n'était pas normal qu'un groupe de volontaires indépendant ait à établir les cartes de la mortalité quand le débat sur le 80/90 est apparu.

Les 10 mois qui ont séparé l'annonce de Bourgtheroulde de l'amendement à la loi donnaient le temps de demander aux responsables départementaux qui étaient favorables au retour au 90 km/h de construire un dispositif organisé et rationnel au lieu de poursuivre un processus d'improvisation qui ne pouvait que conduire au désastre. Créer une loi qui concerne l'accidentalité et accepter le retour à 90 dans le département qui a eu la croissance la plus élevée de la mortalité au cours des dix dernières années est une négation du respect de la loi. Il fallait organiser, associer le bilan de la mortalité globale du département, la réalisation d'une étude SURE, la carte de mortalité et d'accidentalité ayant provoqué une hospitalisation au niveau des routes.

Je persiste à faire des mesures de vitesse au niveau des voies (graphique joint) alors qu'en 1997 l'Observatoire indiquait avoir « *œuvré pour développer le logiciel de traitement des données locales d'accidents Concerto, pour lancer le programme Fa-Vibrato de recueil de données automatiques sur les vitesses à partir des stations de comptages Siredo* ». Ce projet n'a jamais abouti. Toutes les voies dépassant 1 000 véhicules par jour devraient avoir plusieurs fois par an une mesure de vitesse dans les conditions de « voies libres », publiées au niveau de chaque département. Les mesures d'un ensemble de voies avec des valeurs moyennes ne permettent pas d'avoir des indications qui aident à localiser des contrôles par des radars non détectables.

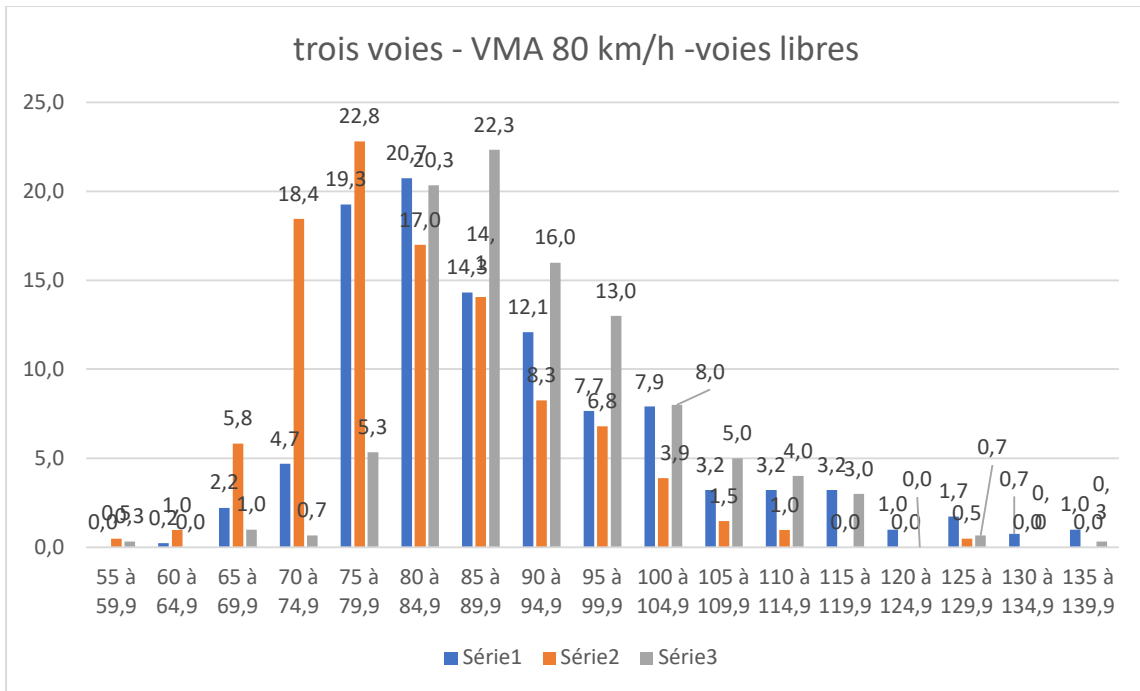
Quand des segments de routes sont analysés avec les méthodes définies par les structures de recherche (Technique SURE : sécurité des usagers sur les routes existantes, ISRI : inspection de sécurité routière des itinéraires), il ne suffit pas de relier ces connaissances à l'accidentalité en utilisant les données d'accidents (BAAC), il est indispensable d'avoir une connaissance exhaustive et permanente de ce qui est accessible dans des bases de données coordonnées entre elles. Le développement de ces bases de données est actuellement insuffisant. Cette carence est identifiée en France depuis des décennies : le contrôle de qualité fait peur. La France a une forme grave d'accumulation de décisions. Elles détruisent l'efficacité alors que son code de la route est le plus important en volume au monde. Il faut cesser d'établir des lois de quelques lignes, capables de produire des centaines de pages de textes dépourvus de pertinence, comme c'est le cas pour le retour des vitesses à 90 km/h.

Le facteur important dans ces défauts de qualité est l'évolution progressive vers un déséquilibre entre le rôle des politiques et de l'administration, lié en partie à l'inflation du rôle des conseillers techniques (qui a été notoire dans la décision aboutissant au retour à 90 km/h). Les procédures se situant en dehors de toute consultation des habitants d'un département sont également des anomalies inacceptables. Nous n'utilisons pas les procédures qui existent pour recueillir des avis documentés, exprimant les avantages et inconvénients des choix possibles. Nous avons vu avec la procédure concernant le climat la rapidité des évolutions décisionnelles et la vitesse avec laquelle des propositions importantes ont été écartées. Le débat sur la limitation des vitesses est inexistant, alors que la diminution de la vitesse à 80 km/h réduirait de 5% la consommation de carburant.



Les deux graphiques joints mettent en évidence deux types de distribution des vitesses.

- La réforme de 2002 a décalé toutes les valeurs de vitesse.
- La mesure dans la même période et dans le même département de trois voies différentes met en évidence la nécessité de ne pas se contenter de mesurer des vitesses moyennes.



RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA
LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE SUR LA
PROPOSITION DE LOI CONSTITUTIONNELLE

visant à **lutter contre la sur-réglementation** (n° 101)

AVANT-PROPOS

5

▶ I. LA SURPRODUCTION NORMATIVE : UN MAL FRANÇAIS

- ▶ A. MALGRÉ LA VOLONTÉ AFFICHÉE DEPUIS PLUS DE 15 ANS DE LUTTER CONTRE L'INFLATION NORMATIVE...
- ▶ B. ... LA SURPRODUCTION NORMATIVE PÉNALISE TOUJOURS L'ÉCONOMIE FRANÇAISE
 - ▶ 1. La surproduction normative, une réalité quantitative et qualitative
 - ▶ a. La sur-réglementation
 - ▶ i. En France, la norme se caractérise par son abondance, sa complexité et son caractère parfois inadapté
 - ▶ ii. Ces défauts ont pour origine des facteurs multiples
 - ▶ b. La surtransposition
 - ▶ 2. Un frein au développement et à la compétitivité des entreprises