



PREMIER MINISTRE

**Dialogue en direct avec les internautes
Gilles de Robien, ministre chargé des Transports
et Rémy Heitz, délégué interministériel
pour la Sécurité routière
22 février 2005**

Joël : Quelles sont selon vous les raisons de l'amélioration historique de la sécurité routière en France depuis 2002 ? Est-il possible de quantifier ces causes (influence en % pour chacune) ?

Gilles de Robien : Bonjour Joël. Les raisons ? C'est d'abord la prise de conscience des citoyens et conducteurs, après l'appel historique du Président de la République. Ensuite, la mise en forme d'une vraie politique de sécurité routière interministérielle. Et enfin, les relais formidables des associations et des médias. Ce sont les trois raisons essentielles, parmi d'autres.

Lapinou : Votre politique semble fondée sur la répression plus que sur la prévention. Les Français ne comprendraient-ils que le bâton ?

Gilles de Robien : C'est faux ! Dans ce que nous faisons, ce n'est pas la répression qui est l'essentiel, c'est au contraire la pédagogie, l'émulation entre tous les conducteurs pour conduire mieux. Il y a un volet répressif, bien sûr, avec les radars par exemple, mais aussi un volet formation, notamment avec l'amélioration du permis de conduire, avec le permis probatoire...

Delaguy : 80 % des automobilistes n'allument pas leurs codes : par temps de pluie, brouillard, ou à la tombée du jour. N'y aurait-il pas un défaut de prévention et d'apprentissage, tant au niveau de la sécurité routière qu'au niveau des auto-écoles ?

Gilles de Robien : Si, probablement. Non seulement on leur demande d'allumer leurs feux quand il y a de la pluie ou du brouillard, mais on leur demande même quand il fait beau et clair. Ensuite, il est vrai qu'au niveau de la formation, on pourrait insister davantage sur la nécessité d'allumer les feux de croisement, c'est utile de jour comme de nuit.

GF Corbin : Sur l'éclairage de jour en particulier, les 44 % annoncés triomphalement ont fait sourire la quasi totalité des intervenants, car chacun a pu constater que cela correspond au taux d'allumage par temps de pluie tout au plus.

Gilles de Robien : D'abord, il s'agissait des chiffres issus d'une étude réalisée aussitôt après une grande campagne de communication sur le sujet. Aujourd'hui, les chiffres seraient peut-être moindres. Mais ce sont des comptages scientifiques sur les routes et en plein jour. Il faudrait très rapidement lancer une nouvelle campagne pour que l'habitude se prenne, car les consignes du départ ont été un peu oubliées.

Rémy Heitz : Aujourd'hui, environ 30 % des automobilistes allument leurs codes de jour. Il faut donc encore convaincre sur l'utilité de cette mesure. Car 60 % des gens qui n'éclairent pas pensent que c'est inutile.

Gilles de Robien : Ce n'est pas pour mieux voir qu'on allume ses feux de croisement de jour, mais pour être vu, donc pour se protéger.

Lili : Pensez-vous que l'allumage des feux de route la journée peut réduire le risque d'accidents ?

Gilles de Robien : Oui, j'en suis sûr. Tout ce qui est nouveau en France rend sceptique. Dans tous les pays où le dispositif a été mis en place, cela s'est traduit par des baisses du nombre de victimes. Il n'y a pas de raison qu'on n'ait pas les mêmes résultats en France.

Rémy Heitz : Très souvent, dans les accidents, les gens disent : je n'ai pas vu la voiture. Grâce à l'allumage des feux de croisement, on va réduire ce type d'accidents, notamment aux intersections quand on tourne à gauche.

Nico Mook : Bonjour M. de Robien... Que pensez-vous des motards qui manifestent contre l'allumage permanent des codes pour les voitures ?

Gilles de Robien : Je crois qu'il y a encore beaucoup de pédagogie à faire à leur rencontre. Au début, ils ont pris cela comme une mesure anti-motards, alors que c'est une mesure qui protège tout le monde. Comme elle a bien réussi avec les motards, il n'y a pas de raison de ne pas l'étendre aux automobilistes. On est mieux vu.

Eric V : Monsieur le délégué, après l'allumage des feux de croisement de jour, ne pensez-vous pas qu'il serait utile de faire des études sur l'intérêt des feux de position latéraux sur les véhicules comme cela existe en Amérique du Nord ? En effet, dans les intersections ou sur les petites routes, cela permettrait de mieux voir les véhicules arrivant perpendiculairement. A ma connaissance, seul Volvo équipe en Europe ses véhicules de tels feux sur les véhicules particuliers, étant entendu que ces feux existent pour les véhicules d'une longueur supérieur à 6 m (je crois) ?

Rémy Heitz : Pourquoi pas ? On peut toujours faire des études, mais aujourd'hui, notre objectif est déjà d'installer les feux de croisement le jour. Il faut aussi éviter une superposition de mesures car sinon, les usagers ne comprennent plus. Il est important de faire respecter la règle plutôt que de la changer tout le temps.

Maman : Un ami m'a parlé du projet de loi concernant le permis de conduire à 1 euro par jour pour les jeunes (avec possibilité de remboursement). Pourriez-vous me dire si cela va entrer en vigueur et me donner quelques précisions ?

Gilles de Robien : Merci de cette question de maman, qui doit faire attention à son porte-monnaie familial. D'une part, on cherche à mettre en place un système qui concerne tous les jeunes conducteurs, et qui leur permettrait d'avoir une avance de leur banque, qui serait remboursée à hauteur d'un euro par jour pendant X temps. Mais quand une banque fait une avance, ça génère évidemment des intérêts. L'idée, c'est que l'État paie les intérêts. Donc ce serait un prêt à taux zéro pour les jeunes. D'autre part, seconde mesure : on considère que le permis est un outil important pour trouver du travail. L'État étudie donc la possibilité de payer, dans le cadre de la formation, et avec l'argent qui viendrait des radars automatiques, tout ou partie du permis d'un jeune en apprentissage.

Rémy Heitz : Le Premier ministre a annoncé que la mesure entrerait en vigueur au 1er juillet 2005.

Gilles de Robien : Vous voyez, on ne fait pas que de la répression puisqu'on cherche à diminuer le coût du permis de conduire.

R-1 : Est-ce qu'avec l'harmonisation européenne du permis, on peut espérer voir disparaître la loi absurde sur le bridage à 100 cv pour les motos ?

Rémy Heitz : Je pense que le bridage à 100 chevaux pour les motos est une bonne mesure. Alors qu'on se pose la question de savoir s'il ne faudrait pas brider un jour les véhicules, ce n'est pas vraiment le moment de revenir sur le bridage des motos.

Gilles de Robien : Moi, je ne me pose plus la question de savoir s'il faut brider les voitures, mais j'essaie de faire passer cette mesure auprès des ministres de Transports européens. Il faudrait que toutes les voitures soient bridées. A quoi ça sert d'acheter une voiture qui va à 200 Km/h alors qu'on n'a jamais le droit de rouler à cette vitesse et que c'est dangereux ?

Olivier A. : Bonjour, nous passons généralement le permis vers 20 ans. A 50 ans, aucune mise à jour de nos connaissances n'est obligatoire alors que la réglementation évolue. A quand un système où les automobilistes devraient refaire valider leur permis de façon régulière (7 ans ?) par un petit contrôle ?

Rémy Heitz : Il y a plus de 35 millions de conducteurs. Donc c'est difficile d'imposer à tous une formation continue. Mais il existe d'ores et déjà des possibilités de se recycler, c'est le cas dans certaines entreprises. Progressivement, il faudra effectivement installer ce réflexe. De grandes associations montent des programmes pour les seniors, pour qu'ils revoient leurs connaissances. Tout cela est très positif.

Pilote 80 : Pourquoi motards et poids lourds bénéficient-ils d'une certaine indulgence sur cette politique de répression routière ?

Gilles de Robien : Pilote 80, cela veut dire que vous êtes un pilote du département de la Somme ? Je vous salue, car c'est aussi mon département... Il n'y a d'indulgence pour personne. Mais on ne peut pas mettre un contrôleur, un inspecteur, un gendarme derrière chaque véhicule. Il n'y a pas une politique de répression absolue, mais d'abord une politique de responsabilisation. C'est cela le mot.

Rémy Heitz : Il y a des petites lacunes techniques dans notre dispositif de contrôle automatique, mais cela va être résolu. Bientôt, tout le monde sera soumis à la même probabilité d'être contrôlé.

Stef : Le bridage des voitures est-il un souci entre ministres européens ou vis-à-vis du lobby des constructeurs ? Comment expliqueriez-vous à Peugeot et Renault qu'il ne faut plus vendre de véhicules de plus de 2l de cylindrée ? Je serais assez curieux de voir cela.

Gilles de Robien : Moi aussi, je serais curieux, mais j'espère que ça va venir rapidement. Il faut que ce soit un accord européen, car s'il y a une seule marque qui propose des voitures bridées, elle sera beaucoup plus pénalisée que les autres. Les ministres des Transports européens se disent intéressés, mais il faut un peu de temps pour convaincre.

Aloun : Pourquoi ne voit-on jamais de radars devant les écoles ? On en trouve uniquement sur autoroute alors que ce sont les voies les plus sûres.

Gilles de Robien : Peut-être parce que les radars sont plutôt sur les routes extérieures plutôt qu'en agglomération. Mais on commence à en mettre à l'intérieur. Ensuite, parce que dans les agglomérations, c'est aux équipes municipales de prendre ce type d'initiative. Mais si elles nous demandent d'en mettre dans certains endroits très dangereux, nous répondrons. Il y en aura de plus en plus dans l'avenir.

Rémy Heitz : Et puis il y a des radars mobiles, embarqués dans une automobile, qui peuvent être utilisés auprès des écoles.

Jbs racing : Où va l'argent des radars fixes ? C'est plus une tirelire pour l'État que de la répression, puisqu'il faut payer avant de pouvoir demander des explications sur un avis de PV des radars fixes automatiques.

Gilles de Robien : Non, vous n'avez pas raison. Ne croyez pas que ce soit une tirelire. La pose des radars en 2004 a coûté 80 millions d'euros. Cela en a rapporté 85 ou 90 millions. Il y aura un petit solde positif en 2005, et c'est justement lui qui sera destiné à financer le permis de conduire pour les jeunes. Donc les radars ne financent que la sécurité routière.

gedas_fr : Comment expliquez-vous qu'avec un radar automatique, il faut d'abord payer pour avoir une chance de prouver son innocence ? Cela ne devrait-il pas être le contraire ? Quid de la présomption d'innocence ?

Rémy Heitz : Nous avons mis en place un système dans lequel il faut en effet consigner le montant de l'amende si l'on veut contester. Dans tous les cas, on peut avoir un accès au juge. Mais pour ne pas engorger les tribunaux et donner de la fiabilité, nous avons mis en place ce système. Il faut rappeler que ce système est très fiable et ne se trompe quasiment pas. Dans les cas où il y a une erreur, liée à une fausse immatriculation ou à un vol de véhicule par exemple, on peut s'expliquer grâce à un centre d'appel téléphonique. Le système n'est pas absurde mais prévoit une procédure qui limite l'engorgement.

Giloutoudou : Malgré les améliorations constatées, deux infractions graves ne s'améliorent pas : le respect des feux rouges et le portable au volant. Pour les feux rouges, pourquoi ne pas avoir augmenté les sanctions contre les feux rouges grillés (qui pourrait être considéré comme une circonstance aggravante au même titre que les grands excès de vitesses et l'alcool), est-ce prévu ?

Gilles de Robien : Tout à l'heure on nous reprochait de faire trop de répression, et là, on nous propose de l'augmenter. J'ai déjà dit qu'il y aurait des radars pour que les infractions aux feux rouges soient relevées et sanctionnées, c'est déjà une réponse. La sanction est déjà lourde : 4 points de retrait sur le permis de conduire.

Trevb : Je ne comprends pas bien le système de permis à points.

Gilles de Robien : Quand on passe son permis de conduire, la première fois, on obtient 6 points. Si on n'a pas commis de faute grave, au bout de trois ans, on passe à 12 points. Ce permis probatoire de 3 ans peut être ramené à 2 ans si on a fait la conduite accompagnée avant de passer son permis.

Rémy Heitz : Ensuite, si on commet des infractions, on perd des points. En revanche, ce capital peut se reconstituer si on ne commet aucune infraction pendant trois ans. Pour récupérer des points, on peut aussi effectuer un stage. Quoiqu'il en soit, on est toujours informé quand on perd un point. Si on n'a plus de point du tout, on doit restituer son permis de conduire.

Erwan : On focalise la sécurité sur la vitesse et l'alcool, on oublie le reste comme le port de la ceinture, l'oubli des clignotants, les changements de file sans clignotants ni regard dans le rétro... Comptez-vous sanctionner ces comportements dangereux ?

Gilles de Robien : Je rappelle qu'il y a des sanctions pour les non ports de ceinture de sécurité. Le portable au volant, c'est sanctionnable aussi. La hauteur des sanctions dépend de la gravité de la faute.

Rémy Heitz : Parmi les facteurs les plus graves d'accidents, il y a la vitesse (1 accident mortel sur 2), l'alcool (1 accident mortel sur 3), et le non port de ceinture (1 accident mortel sur 5). Il y a bien sûr d'autres infractions, mais il faut cibler l'effort des forces de l'ordre sur ce qui permet d'éviter le plus d'accidents.

Gilles de Robien : Presque à chaque fois qu'il y a un accident, il y a une faute humaine à l'origine. Si chacun contrôlait mieux sa conduite et respectait le code de la route, il n'y aurait plus de morts sur les routes.

Nicolas : La lutte contre l'alcool au volant doit se faire par une prise de conscience des conducteurs, ne faut-il pas mettre en place des dispositifs adéquats dès la formation au sein des auto-écoles ?

Gilles de Robien : Au sein des auto-écoles, oui, sans doute. Dans la vie familiale et quotidienne aussi, ce serait bien d'avoir des éthylotests à disposition. Il faut que ce pli se prenne et que les contrôles soient plus nombreux pour éviter la prise d'alcool avant la conduite.

Rémy Heitz : Dans les écoles et les collèges, on sensibilise déjà les jeunes à ce risque, notamment avec les attestations de sécurité routière.

Nikodu25 : Augmentez la répression sur les mobiles ! Y en a marre de voir tous ces gens en ville qui ne sont pas sanctionnés !

Gilles de Robien : Là encore, on fait appel beaucoup à la responsabilisation, au sens civique, à la raison. On ne peut pas non plus mettre des contrôleurs partout. On est entre adultes, il faut que nous nous encourageons les uns les autres à mieux respecter le code de la route, en faisant comprendre que l'autre fait une bêtise.

Aloun : Où en est-on sur les contrôles de drogue au volant ? Des moyens de contrôle fiables existent-ils ?

Rémy Heitz : Aujourd'hui, nous avons des tests urinaires, et ça rend les contrôles difficiles à mettre en oeuvre. Nous travaillons aujourd'hui sur l'homologation de tests salivaires, qui ne sont pas encore tout à fait fiables. Demain, très vite, ils pourront être utilisés, et nous pourrions faire davantage de dépistages qu'aujourd'hui.

Mk_1 : Comptez-vous interdire totalement le portable au volant ?

Gilles de Robien : Mais ils sont interdits, les portables au volant !

Rémy Heitz : Le problème aujourd'hui, ce sont les kits mains libres. La question est : faut-il interdire l'usage du kit mains libres ? La sécurité routière se construit progressivement. On a interdit le téléphone portable à la main, peut-être qu'un jour, on devra interdire le kit mains libres, mais pour l'instant, il est toléré.

Gilles de Robien : Attention cependant, car avec le kit mains libres, on a tout de même l'attention portée davantage sur son interlocuteur que sur la route.

Yes : A quand l'autorisation d'utiliser les voies de bus pour les motards ?

Rémy Heitz : Cela dépend souvent du maire, mais c'est un sujet difficile, qui mérite d'être regardé de très près, car il faut que la route soit bien partagée. Ouvrir les voies de bus aux motards, ce n'est pas forcément la solution. C'est à regarder ville après ville, en fonction des aménagements existants. Il faudrait une formation des chauffeurs de bus, si cela devait être autorisé.

driquet : Les voitures "sans permis" sont la plupart du temps lentes et provoquent des risques d'accidents, pensez-vous que la libre circulation de ces engins n'augmente pas le risque d'accidents de circulation ?

Gilles de Robien : J'ai tendance à dire que ça l'augmente légèrement si on considère la route comme toujours conflictuelle entre les différents modes de circulation. Les vélos ne sont pas contents des voitures, les voitures des motos, etc. La route ne doit pas être un lieu de concurrence, mais un lieu partagé par tous.

Rémy Heitz : En termes d'accidentalité, il faut aussi relativiser. En pratique, il y a très peu d'accidents et de victimes dans les accidents impliquant des voitures, qui sont environ 30 000 en circulation.

Gilles de Robien : À la campagne, il y a des tracteurs, des remorques, etc., donc il faut s'adapter de toute façon à tous les "collègues" qui sont en même temps sur la route, avec d'autres modes de circulation que les nôtres.

Docteur Van'Hess : L'Autriche a décidé d'augmenter ses limitations de vitesse. Cela ne vient-il pas à l'encontre de l'idée que la vitesse est cause d'accidents ?

Gilles de Robien : Je crains que ce ne soit faux, je n'ai pas du tout entendu parler de cela en Autriche. Il y a juste eu une expérience sur une autoroute en Italie...

Rémy Heitz : Ce qui est certain, c'est qu'une telle mesure aurait des conséquences très néfastes, parce que c'est vraiment en maintenant une vitesse limitée qu'on arrive à maîtriser l'accidentalité. Par exemple, sur autoroute, l'année dernière, là où la vitesse a le plus baissé, le nombre de morts a baissé de 50 %.

Gilles de Robien : Il y aurait plus d'accidents, et ils seraient plus graves, c'est quasiment automatique. Il n'est donc pas question de relever la vitesse autorisée. Mais ce qui est intéressant pour montrer qu'on ne fait pas qu'une politique répressive, c'est qu'on cherche à adapter au mieux la signalétique en fonction des endroits, concernant les limitations de vitesse par rapport aux obstacles ou à la configuration de la route. Il faut de la logique.

Président : Des routes plus sûres... n'est-ce pas moins de voitures ? Et beaucoup de transports collectifs ?

Gilles de Robien : C'est bien de dire ça, mais pour le faire, ce n'est pas facile. Plus de transports collectifs en agglomération, c'est certainement possible si on fait davantage d'offre de transports publics, et de meilleure qualité. Sur la route, on n'empêchera pas les gens d'avoir cette vision de liberté que peut donner une voiture individuelle. C'est bien de s'organiser : par exemple, plutôt que d'aller seul à son boulot, on peut y aller avec des collègues. La politique du gouvernement est aussi d'aider énormément le ferroviaire, et de mettre le plus possible de marchandises sur les trains pour que la croissance du nombre des camions sur nos routes soit moins importante qu'elle ne le fut ces dernières années.

Acid : Pourquoi ne pas favoriser réellement les transports de fret par rail au lieu de nous inonder de camions polonais et autres ?

Gilles de Robien : C'est tout l'enjeu de l'action du ministère des Transports actuellement. Depuis 40 ans, les marchandises sur les voies ferrées perdent tous les ans des parts de marché : 1 % par an. Comme ministre des Transports, je vais remettre des marchandises sur le ferroviaire. Nous attendons une décision de Bruxelles pour pouvoir donner de l'argent à la SNCF, 800 millions d'euros, pour qu'il y ait davantage de marchandises sur les trains et moins sur les routes. En Italie, il y a actuellement une expérimentation, dans laquelle les tracteurs mettent leurs remorques sur des plateformes ferroviaires. Cela économise du carburant, donc de la pollution. Cela s'appelle l'expérimentation Modalor.

Pilote 80 : Pourquoi les poids lourds bénéficient-ils d'une certaine indulgence voir d'un certain laxisme des pouvoirs publics ? La peur de conflits qui paralyserait la France serait-elle une explication plausible ?

Gilles de Robien : Il n'y a aucune indulgence. Aucune consigne n'est donnée aux forces de l'ordre pour être indulgent vis-à-vis des poids lourds. Au contraire, ils sont davantage contrôlés que les autres véhicules, car ils doivent obligatoirement avoir un disque d'enregistrement de leur parcours. Le disque permet de lire en temps réel le temps de parcours, les vitesses, les temps d'arrêt, etc. Alors que sur une voiture légère, on n'a que le contrôle de la conduite et pas de contrôle enregistré. Par ailleurs, le contrôle des poids lourds va encore être amélioré, car ils auront prochainement un appareil plus perfectionné, un chronotachygraphe, où la précision des conditions de conduite sera encore plus grande.

Rémy Heitz : Actuellement, les poids lourds sont bridés, et les chauffeurs sont soumis à un contrôle très strict d'aptitude médicale. Ils ont aussi une formation continue. Donc ils sont beaucoup plus contrôlés que les conducteurs de véhicules légers.

Gilles de Robien : Et c'est normal. Et ils l'acceptent, car ils sont responsables.

Mlohou : Quel est pour vous le pays à prendre comme exemple en termes de sécurité routière ?

Gilles de Robien : Quand on voit les résultats, c'est la Grande-Bretagne. Alors qu'elle a la même population que nous, elle a environ 3 500 victimes sur les routes chaque année. Et nous, nous en avons plus de 5 000. Et on revient de 8 000 ! Donc nous avons beaucoup à apprendre de la Grande-Bretagne. Là-bas, ils ont des milliers de radars. Nous en aurons mille à la fin de l'année... Je remarque que la Grande Bretagne a 40 % de victimes en moins par rapport à la France.

Rémy Heitz : Nous nous inspirons aussi de ce pays en ce qui concerne la prévention. Nous allons par exemple faire une campagne sur le port de la ceinture de sécurité, avec des spots assez durs, qui s'inspirent des sports anglais, qui interpellent les téléspectateurs de façon assez forte.

Biohazard : Comment expliquer qu'en Allemagne le nombre de morts sur *autobahn* soit moindre qu'en France sur autoroute ? Pas de limitation de vitesse pourtant... Ne serait-il pas plus juste de se focaliser sur la formation des conducteurs plutôt que de rabaisser les limitations à un seuil ridicule ?

Gilles de Robien : Je crois que ce n'est pas ou l'un ou l'autre. On peut se focaliser sur la formation des conducteurs aussi bien que sur la façon dont on conduit son véhicule.

Rémy Heitz : En 2004, nos statistiques du nombre de morts sur autoroute ont été meilleures que celles de nos amis allemands. En Allemagne, les autorisations de conduire sans limitation de vitesse sur autoroute le sont sur des portions très limitées, et par ailleurs, les Allemands respectent très bien les règles lorsqu'il y a des limitations. De plus, l'autorisation de rouler vite s'applique rarement parce qu'il y a davantage de trafic. Il faut donc relativiser.

Xiton : L'état des routes est souvent en cause dans les accidents. Maintenant que les régions vont les entretenir, que proposez-vous pour remédier au problème ?

Gilles de Robien : On citait la Grande-Bretagne. Les routes y sont infiniment moins bonnes qu'en France, alors qu'il y a moins d'accidents. Donc l'état de la route n'est que rarement la cause des accidents. Par ailleurs, les routes nationales resteront en partie à l'Etat, mais une partie (15 ou 20 000 Km) sera confiée aux départements. Ils les entretiendront très bien, car ils ont l'avantage de la proximité et l'Etat leur en donnera les moyens.

Steren : Vous allez à plusieurs au boulot avec vos collègues ?

Gilles de Robien : Ils ont raison de me taquiner là-dessus... Cela s'appelle le co-voiturage. Lorsque j'effectue un déplacement, nous sommes systématiquement trois dans la voiture aujourd'hui... Avant que je sois ministre, pour aller de ma maison à la campagne à Amiens, je n'avais personne à emmener. Mais quand on habite en région parisienne, il y a forcément une personne près de chez soi qui se déplace vers le même endroit. Ce n'est pas une obligation, mais si on faisait tous un effort, on économiserait du carburant, de la pollution, et des accidents.

Axeldebase : Quelle perception avez-vous du travail que mènent les associations dans le domaine de la prévention ? Que comptez-vous faire pour valoriser et encourager leurs actions, notamment chez les jeunes ?

Gilles de Robien : J'ai vraiment le sentiment que, sans les associations, la France n'aurait pas obtenu d'aussi bons résultats en ce qui concerne la sécurité routière. Donc merci mille fois aux associations. Nous les accompagnons souvent dans leurs activités, nous les subventionnons parfois, autant que faire se peut nous les aidons. Si des associations ont un bon projet, elles seront aidées au plan national ou local.

Rémy Heitz : Les associations peuvent s'adresser aux préfetures, qui ont un budget spécifique pour soutenir des actions de sécurité routière.

Jeune : Après une baisse fulgurante du nombre de morts sur les routes, quelles mesures prévoyez-vous pour confirmer cette baisse et l'amplifier ?

Gilles de Robien : On espère tous que ça va continuer à s'améliorer, car toutes les mesures prises depuis deux ans seront progressivement de mieux en mieux perçues, appliquées, et donc efficaces. Cela ne veut pas dire qu'on ne prendra pas d'autres mesures, la prochaine sera celle qui permettra d'obtenir un permis de conduire au plan financier. D'ailleurs, si certains ont des idées en matière de

prévention routière, nous sommes preneurs, mais avant tout, nous comptons sur le respect des règles qui existent.

Rémy Heitz : Dans beaucoup de départements urbains, le problème numéro un devient celui des deux-roues motorisés. Il faut qu'on progresse dans ce domaine. Il y a des marges de progressions pour certaines catégories d'usagers, notamment les jeunes.

Gonzalo : A quand la taxe sur les 4x4 les plus polluants ? Qui aura le courage d'instaurer cette taxe ? Kyoto ne serait-il qu'un voeu pieux ?

Gilles de Robien : Je ne sais pas si Gonzalo a raison. C'est toujours attrayant de taxer et de créer des impôts nouveaux pour régler les problèmes. Or, ce n'est pas parce qu'on est 4x4 qu'on est plus polluant que d'autres voitures qui peuvent avoir des émissions de CO2 plus importantes que certains 4x4. Je préférerais que l'ensemble de l'industrie automobile travaille à créer des voitures propres. Des voitures hybrides, par exemple, ou des véhicules qui pourront très rapidement être entièrement électriques, ou encore mieux, à hydrogène. Je souhaite que tous les constructeurs s'y mettent, et que les constructeurs français soient exemplaires et pionniers dans ce domaine, car les usagers seront très demandeurs de véhicules à hydrogène.

Dominique : Pourquoi ne pas faire des campagnes de communication plus violentes, montrant plus de sang, sur le modèle anglais, que vous preniez en exemple tout à l'heure ?

Gilles de Robien : On en fait ! On a choisi, depuis deux ans et demi, des films, des affiches, où il y avait des accidents, des mannequins avec des membres blessés, etc. Je crois en effet que la cruauté des images interpelle et permet au conducteur d'être plus raisonnable.

Rémy Heitz : La dureté ne passe pas forcément par des images de sang. Dans la dernière campagne, on a filmé des victimes à l'hôpital de Garches qui avaient accepté de témoigner. Ce sont des témoignages très durs à voir, mais on n'atteindra jamais l'horreur de l'accident. Même si on va très loin, on n'arrivera jamais à rendre compte de cette brutalité.

Iemandja : Contrôlez plus les véhicules au niveau du rejet de gaz !

Gilles de Robien : Les véhicules au dessus d'un certain âge doivent être contrôlés régulièrement. Je pense qu'on pourrait tous faire beaucoup d'efforts dans ce domaine. Les publicités pour les automobiles, maintenant, donnent systématiquement l'émission de CO2 du modèle. C'est un progrès, mais je pense qu'on peut aller beaucoup plus loin, en faisant de la recherche appliquée sur les véhicules, avec de l'hydrogène comme carburant. Là, on a une vraie solution, je crains que la France ait déjà un petit retard.

Rémy Heitz : Sécurité routière et développement durable marchent main dans la main. C'est en faisant baisser les vitesses qu'on a réussi à réduire les consommations. Donc en ayant une conduite moins rapide et plus souple, on protège la planète.

Fred : A quand une formation routière obligatoire pour tous les scooters ?

Rémy Heitz : Il y a deux types de scooters. Pour les cyclomoteurs de moins de 50 cm³, il faut avoir le BSR (Brevet de sécurité routière), qui inclut maintenant 5 heures de pratique. Au-delà de 50 cm³, il faut un permis A, sauf si on a le permis voiture et deux ans de pratique. C'est une équivalence automatique. On va peut-être prévoir un petit stage de prise en mains pour que les gens évitent de tomber dès le début, ne sachant pas conduire un scooter. Les vendeurs de scooters disent que c'est souvent dans les premiers 100 kilomètres qu'ils revoient les scooters à réparer.

Iemandja : Les voitures hybrides sont très chères, pourquoi ? Si l'on veut que cela se démocratise...

Gilles de Robien : Plus on en achètera, moins elles seront chères. Il existe maintenant une voiture française sortie en hybride, et il y a une voiture japonaise. J'ai circulé dans celle-ci, quand la française n'existait pas encore. C'est un petit surcoût à l'achat, mais on le rattrape vite en consommation car ça consomme 30 % de moins qu'une voiture non hybride.

Dominique : De combien de points disposez-vous encore, chacun d'entre vous ?

Gilles de Robien : Moi, j'ai encore 12 points mais je n'ai pas beaucoup de mérite, car aujourd'hui je ne conduis que 5 ou 10 000 kilomètres par an moi-même. Donc je prends moins de risques d'en perdre que certains, qui conduisent beaucoup plus.

Rémy Heitz : Je suis dans la même situation, j'ai encore 12 points. Ceci dit, je pourrais très bien avoir 10 ou 11 points, l'important est d'appliquer la règle, bien sûr. Si un jour je suis verbalisé sur un radar automatique, je perdrai un point comme tout le monde. L'important est d'être soumis aux mêmes

règles que tout le monde. On a d'ailleurs décidé de mettre un terme à toutes les indulgences : il n'y a plus d'interventions pour les infractions au code de la route.

Gilles de Robien : Moi, je peux au moins vous prouver que j'ai toujours mon permis de conduire (*il le sort de son portefeuille*).

Cyberic71 : Quel est le premier bilan du site "dites-le au ministre" ? Quelle a été son audience ? Combien de signalements ont été faits ? Combien étaient justifiés ? Combien ont été pris en compte ?

Rémy Heitz : C'est un site qui est très consulté : plus de 50 000 consultations depuis le mois de juillet. Beaucoup de remarques également : plus de 5 000 messages de signalement, notamment sur la vitesse. Les services de la DDE répondent. Plus de la moitié des messages ont reçu une réponse effective, par mail, par écrit ou par téléphone, et nous nous employons à corriger les défauts signalés. Parfois, il faut expliquer les raisons d'une limitation de vitesse ou de l'implantation de tel ou tel panneau. Cela marche bien, beaucoup d'usagers jouent le jeu.

Gilles de Robien : Des marges de manoeuvre nouvelles pour la sécurité routière peuvent être ouvertes par des internautes qui nous donnent des idées, donc c'est vraiment une oeuvre collective.

Yes : Dommage qu'un ministre motard ne fasse pas plus pour nous !

Gilles de Robien : Je suis effectivement motard, avec une petite moto de 125 cm³. Je fais aussi un peu de quad. Je trouve normal, sur la route, d'avoir à la fois son feu de croisement allumé et que les voitures l'aient aussi. En tant que motard, je vois maintenant beaucoup mieux les véhicules à quatre roues. Les motards souhaitent une baisse de TVA sur les casques. Je trouve que c'est une mesure dérisoire par rapport à l'hécatombe des deux-roues. Je crois beaucoup plus au travail qu'on fait avec les motards, sur des sujets touchant au code de la route, à la route elle-même, aux glissières de sécurité, aux obstacles latéraux qu'on rencontre sur les routes... C'est un vrai travail performant avec les motards, et c'est ce type de travail que je voudrais continuer avec eux.

Niverien : Sur le site de "L'automobile Club", 80 % des participants sont contre l'allumage des feux ! Vous pouvez commenter ce résultat ? Merci beaucoup.

Gilles de Robien : Ce site est créé pour recueillir les mécontents ! D'après les enquêtes d'opinion, une majorité de Français est favorable à l'allumage des feux, même si tout le monde ne comprend pas cette mesure. Notre travail à nous, responsables politiques, puisque nous avons les éléments pour savoir que c'est utile, c'est de convaincre tout le monde de le faire. On protège les gens qu'on aura convaincus. Dans notre désir de voir moins de victimes sur la route, nous avons le devoir de dire : allumez vos feux de croisement. C'est une bonne mesure.

Dam's : Bonjour M. de Robien. Pensez-vous réellement que l'allumage des codes le jour va résoudre les problèmes d'insécurité routière ? Pour ma part, vu la surconsommation entraînée (ce qui compromet le protocole de Kyoto, qui je vous le rappelle agit pour la survie des peuples sur Terre soit beaucoup plus de vies que cela ne sauverait sur les routes...), l'aveuglement occasionné par un flot de lumières excessif et inutile (qui met donc en danger les automobilistes et motards sans oublier les routiers), le problème récurrent des motards, je pense que cette mesure ne servira qu'à remplir les caisses de l'Etat (essence, TVA sur les ampoules...).

Gilles de Robien : Vous regardez deux véhicules, qui passent sur la route, qui sont côte à côte. L'un a ses feux allumés, l'autre non. Dès qu'il y a un peu d'ombre sur la route, l'un se voit bien et l'autre se fond dans la nature. Celui qu'on voit bien sera protégé. Quant à la question de la pollution, allumer ses feux de croisement, c'est 1 % de consommation en plus. Il suffit de réduire sa vitesse de 2 ou 3 kilomètres/heure, et on a la même consommation.

Rémy Heitz : Si la mesure était adoptée définitivement, les constructeurs mettraient en place des feux dédiés, avec lesquels la surconsommation serait dérisoire, extrêmement faible.

Gilles de Robien : Merci aux internautes, j'ai été ravi de leur répondre.