

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>9662</b>	De <b>Mme Josiane Corneloup</b> ( Les Républicains - Saône-et-Loire )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Intérieur		<b>Ministère attributaire</b> > Intérieur
<b>Rubrique</b> > sécurité routière	<b>Tête d'analyse</b> > Technologies au service de la sécurité routière	<b>Analyse</b> > Technologies au service de la sécurité routière.
Question publiée au JO le : <b>19/06/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>07/05/2019</b> page : <b>4295</b> Date de changement d'attribution : <b>16/10/2018</b> Date de renouvellement : <b>16/04/2019</b>		

### Texte de la question

Mme Josiane Corneloup appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur l'intégration des outils techniques dans la politique de sécurité routière. L'ensemble des études nationales et internationales pointent le caractère multifactoriel des accidents sur lequel il est essentiel d'agir. En ce sens, tout ce qui est apporté par la technologie pour améliorer la sécurité routière semble nécessaire et intéressant. C'est ce que propose notamment le système de limiteur LAVIA, outil qui permet d'adapter les véhicules aux vitesses autorisées et aux distances de sécurité grâce au GPS qui recherche dans une base de données embarquée les limitations de vitesse en fonction des endroits. Ce dispositif d'aide à l'appréciation des risques par le conducteur, qui peut s'inscrire en complément des contrôles de vitesse et contribuer de façon significative à réduire le nombre de blessés et de tués sur les routes, a déjà fait l'objet d'une expérimentation concluante de 2005 à 2006 en France. 93 conducteurs volontaires du département des Yvelines ont ainsi testé le système dans ses différents aspects d'utilisation, du mode simplement informatif au mode réellement limitatif. Il est apparu que, dans un cas particulier d'accident, si 100 % du parc en était équipé, le nombre de tués baisserait respectivement de 300 par an, soit 10 % de moins. De plus, cette technologie est activement soutenue par des constructeurs de renom, encouragée par la sécurité routière et préconisée par la Commission européenne. Elle peut, en outre, s'adapter très facilement à tous types de véhicules qui n'en avaient pas été pourvus lors de la construction. Elle a également fait l'objet d'une proposition de la mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière en 2011, qui préconisait la généralisation progressive de l'installation en première monte du système LAVIA, avec l'objectif que tous les véhicules soient équipés à compter du 1er janvier 2018. En 2015, l'État s'était engagé lors du conseil interministériel de la sécurité routière à bâtir une base de données nationale de vitesses maximales autorisées afin de le rendre opérationnel sur l'ensemble du territoire. En conséquence, elle lui demande de préciser la position du Gouvernement sur ce type de dispositif. Elle l'interroge en outre sur l'articulation qu'il préconise, entre le développement technologique et son intégration active aux politiques de sécurité routière.

### Texte de la réponse

Selon les informations relatives aux auteurs présumés d'accidents mortels renseignées par les forces de l'ordre, une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances intervient en 2016 dans au moins 25 % des accidents mortels. La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de

l'accident et sur sa gravité lésionnelle. La plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles après freinage comprises entre 40 et 80 km/h. A ces vitesses, les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation ne suffisent pas toujours à protéger les organes internes du corps humain. La réduction des vitesses pratiquées sur les routes constituent un objectif prioritaire du Gouvernement. Dans le cadre du comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, plusieurs mesures ont été prises en ce sens notamment la mesure n° A3 qui vise à promouvoir auprès des instances européennes l'installation obligatoire d'un système d'alerte de dépassement de la vitesse autorisée visuel et/ou sonore, voire d'un limiteur de vitesse intelligent sur les véhicules pouvant être activé volontairement par le conducteur. Par ailleurs, dans le cadre du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, le Gouvernement a pris plusieurs mesures visant à baisser le nombre de morts en réduisant la vitesse moyenne pratiquée sur les routes les plus accidentogènes : la mesure 5 dont l'objet est de réduire de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central, mais également la mesure 6 qui vise à développer la régulation dynamique des vitesses sur certains tronçons pour adapter la vitesse aux conditions de circulation. Une proposition législative de la Commission européenne (CE) pour la révision du règlement européen relatif à la sécurité générale des véhicules a été adoptée le 16 avril 2019. Elle prévoit que seize équipements de sécurité, actuellement optionnels, soient intégrés aux véhicules neufs à l'horizon 2022, parmi lesquels figurent des systèmes intelligents d'aide à la maîtrise de la vitesse, dits « ISA » (Intelligent Speed Assistance), qui alertent le conducteur en cas de dépassement de la vitesse paramétrée. Le niveau le plus simple de ces systèmes d'alerte est celui dans lequel le seuil d'alerte est paramétré par le conducteur lui-même. Un second niveau consiste à ce que le seuil d'alerte s'adapte automatiquement à la vitesse maximale autorisée. Enfin, le système le plus sophistiqué est le LAVIA, ou limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse maximale autorisée (VMA), qui est un dispositif agissant sur l'accélérateur, qui neutralise l'action d'accélération dès lors que la vitesse maximale choisie par le conducteur de manière volontaire est atteinte. Si le conducteur souhaite dépasser cette vitesse, il doit déconnecter le limiteur. Les différents systèmes d'aide à la maîtrise de la vitesse sont tous des technologies intéressantes qui permettront de sauver des vies mais il faut qu'ils puissent être désactivables dans certaines situations par le conducteur. C'est d'ailleurs ce que prévoit la Commission européenne dans sa proposition. De plus, pour que les systèmes couplés aux VMA fonctionnent, il faut qu'ils possèdent un système de géo-positionnement qui, par un système de type GPS, recherche dans une base de données la vitesse maximale autorisée à l'endroit où se trouve le véhicule. D'ores et déjà, de nombreux exploitants de service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation incluent dans leur service la mesure en temps réel de la vitesse du véhicule ainsi que la reconnaissance via la localisation du véhicule de la vitesse maximale autorisée de la voie où il se situe. La loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique a, dans son article 22, ajouté dans le code de la voirie routière un nouvel article L. 119-1-1 mentionnant l'institution d'une base de données nationales des vitesses maximales autorisées. Cette base de données est en cours d'élaboration et le projet de décret visant à fixer la liste des informations à transmettre et les modalités de ces transmissions est en cours de préparation. Cette base de données, instituée sous la responsabilité du ministre chargé de la sécurité routière, a pour finalités de fiabiliser les informations relatives à la circulation routière et de développer des services innovants dont fait partie le système LAVIA. Il est notamment prévu que les gestionnaires du domaine public routier communiquent au ministre chargé de la sécurité routière les informations relatives à la vitesse maximale autorisée en vigueur sur leurs réseaux routiers, au travers d'un mode de transmission électronique qui est mis gratuitement à leur disposition par l'Etat. Cette communication est facultative pour les gestionnaires du domaine public routier des collectivités territoriales de moins de 3 500 habitants. La constitution de cette base de données contribuera notamment à fiabiliser les données partagées avec ces opérateurs, ce qui facilitera le développement du système LAVIA.