

trl Sécurité routière et nouvelles mobilités

Coordonnée et animée par Robert Trottein

La sécurité routière inaugure ces Assises, car elle est l'une des politiques publiques nationales les plus symboliques de ce que peut être une action globale, menée dans la durée (50 ans) au niveau de la nation, en matière de sécurité: des actions simultanées sur les infrastructures, les véhicules, la formation des conducteurs, des réflexions menées de concert par des ingénieurs, des sociologues, des juristes et des représentants des forces de l'ordre. Elles ont permis de passer du triste record 18 000 victimes en 1973 à un peu plus de 3 000 actuellement.

L'action d'une ville : Lyon

Les villes et métropoles sont actuellement confrontées au développement des nouvelles mobilités et celles-ci viennent en partie remplacer les circulations automobiles: la part modale des transports en commun a fortement augmenté, comme celle des piétons, du vélo, de l'*overboard*, de la trottinette,

du vélo électrique, du gyropode, des scooters, de l'autopartage, etc.

Dans l'espace urbain, la question du partage de la voirie est une question majeure et la pluralité des modes de transport multiplie les types de comportements, les vitesses, les réglementations qui sont concernés et ce n'est pas sans conséquences sur la sécurité routière en ville. En plus de la création et des réaménagements d'infrastructures, un très gros du travail de communication et de sensibilisation doit être mené concernant les questions de partage de la rue et de bons comportements.

Lyon a lancé une expérimentation nationale en 2016 sur une distance de 1,35 km avec une navette électrique autonome; elle cherche à définir le cadre juridique qui est pour l'instant inexistant ou à peine balbutiant afin de bien analyser les risques et les opportunités que constitue le développement de ce véhicule autonome. >>>

La politique de sécurité routière est un magnifique exemple d'une approche globale de la sécurité et de ses succès: impulsée au plus haut niveau, mobilisant tous les moyens de la société, agissant sur tous les facteurs de risques, avec toutes les techniques et les disciplines scientifiques, elle est précurseur de la sécurité globale des territoires. Dans les grandes évolutions qui s'annoncent en matière de mobilité et en particulier avec le véhicule autonome, de nouveaux risques et de nouvelles politiques devront être définies.

Objet

« La sécurité globale pourrait ainsi s'apparenter à un trépied constitué de la société civile, du secteur privé et du secteur public »

Les participants, de gauche à droite : Étienne Roche, Sandrine Lejeune Dall'Aglio, Anne Lavaud, Aly Adham, Bertrand Duflos, Corinne Brusque, Marc Rigolot et Robert Trottein.





Le rôle des secteurs public et privé

L'inacceptabilité sociale de l'accidentalité a poussé Jacques Chirac en 2002 à déclarer la sécurité routière comme « grande cause nationale » et à ainsi développer la politique interministérielle de la sécurité routière au plus haut niveau. À problème global, réponse globale. Au-delà de l'aspect habituel des infrastructures et de la répression, les préfetures sont devenues les pivots de cette question et ont, à travers chaque coordonnateur de sécurité routière, écrit et su utiliser l'ensemble des éléments du « clavier » gouvernemental (Éducation nationale, Justice, formation d'IDSR (intervenant départementaux de sécurité routière) dans les lycées, les collèges et les écoles. Les pompiers, le Samu, les associations et mutuelles ont également été impliqués. Cette politique a associé cinq éléments majeurs : information, formation, communication, infrastructures routières et répression. La sécurité globale pourrait ainsi s'apparenter à un trépied constitué de la société civile, du secteur privé et du secteur public.

« une conférence internationale s'intéressant à la distraction et à l'inattention du conducteur »



Photo Didier Raciné - Préventique

Le rôle des communes

Un point et demi de PIB, soit 37 milliards d'euros par an, c'est le coût global des accidents de la route, et 16 000 était le nombre de morts en 1973. C'est à travers les collectivités locales que ce sujet peut trouver un ancrage : ce sont les communes qui ont la compétence pour instaurer des zones 30, pour baisser la vitesse et pour sensibiliser les populations. Les infrastructures, les ronds-points coûtent cher et la sensibilisation a un coût mais cela ne coûte pas cher lorsque l'on regarde le coût global de l'insécurité routière. Elles ont été récompensées à travers le label « Ville prudente » qui a été initié à l'occasion du dernier Salon des maires.

Le rôle de l'équipement

Le « monde » des équipements, le « monde » des infrastructures et le « monde » des constructeurs automobiles ne dialoguaient pas autant que maintenant. Désormais, à l'heure des premières générations de véhicules connectés, un dialogue s'opère afin que le véhicule ne se retrouve pas isolé. Ainsi, les équipements deviennent une des composantes essentielles de la sécurité routière. Oui, il y aura des panneaux encore longtemps car, même si tout doit évoluer au moins dans la visibilité actuelle et pour une population vieillissante, les équipementiers de la route devront s'assurer de la bonne transition du « non connecté » au « connecté » et à bien entretenir l'existant afin de faire sa part dans l'amélioration de la sécurité routière.

Le véhicule autonome

La Google Car circule déjà en Arizona. En France, le déploiement de véhicules autonomes ne sera pas du tout sous forme de véhicules vendus aux particuliers (nous ne sommes pas dans des villes à quadrillage avec des grandes avenues comme à Phoenix) mais sera sous la forme plutôt de taxis ou de navettes placées sous le contrôle étroit de l'entreprise qui les mettra sur la route et c'est un des éléments qui permet de penser qu'il y aura un bien meilleur contrôle du fonctionnement et de la sécurité apportée par ces véhicules. Outre l'appréciation de la sécurité, les enjeux économiques potentiels que représentera le véhicule autonome

seront à prendre en compte dans la décision d'homologation de véhicule.

La vigilance concernant le non-respect de la vie privée, la protection des données personnelles, la cybersécurité et les risques de prolifération des véhicules autonomes ne devra pas être négligée non plus, qui pourrait, au lieu d'améliorer le trafic, générer des problèmes d'encombrement.

Pour la Fondation MAIF il y a un problème de vocabulaire avec la voiture autonome. Albert Camus disait que « *Mal nommer les choses, c'est ajouter au malheur du monde* » et cette confusion sur le mot autonome peut générer des risques de « surconfiance ». Cette délégation de confiance peut créer de l'inattention et de l'assouplissement et aboutir à une forme d'abandon de responsabilité qui peut être problématique lorsqu'il y a nécessité de reprendre en main le volant. Des aides à la conduite apportant de la sécurité et permettant d'éviter beaucoup d'accidents générés par des situations que l'humain n'est pas capable de voir ou de régler, sont bien sûr très bénéfiques. La gestion de l'implicite, du complexe et de l'intuition par une machine pourrait ne pas être accepté facilement par des passagers qui montent dans des véhicules sans conducteur.

Dans les années à venir, nous aurons un parc automobile « hybride » (connecté et non connecté) avec des populations (conducteurs, passagers, piétons) qui le seront tout autant. La période transitoire annonce ainsi un champ très large et complexe en termes de sécurité.

De nouvelles interactions homme-machine sous la loupe des chercheurs

Les interactions du conducteur avec les systèmes d'assistance embarqués et leurs effets sur la sécurité routière et le comportement de conduite ont fait l'objet d'une conférence internationale s'intéressant à la distraction et à l'inattention du conducteur. Ainsi, les sciences humaines et sociales viennent compléter les sciences plus « dures ».

Est-ce que progressivement, l'autonomie des machines augmentant, celle du conducteur de plus en plus surveillé sera perdue ? □