

CONCOURS EXTERNE - INTERNE*

44

CONCOURS DE Délégué au permis de conduire
et à la sécurité routière. Session 2017

ÉPREUVE DE Dissertation

Épreuve écrite d'admissibilité

*Rayez la mention inutile :

14/20

N.B. Il est interdit aux candidats de signer leur composition ou d'y mettre un signe quelconque pouvant indiquer la provenance de la copie.

IMPRIMERIE NATIONALE 135 011

NOMBRE D'INTERCALAIRES : 1

L'usage de la route en 2030

L'arrivée des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans le domaine des transports routiers laisse espérer, à l'horizon 2030, une baisse drastique de l'accidentalité sur les routes.

La délégation à la sécurité et à la circulation routière a pour objectif, à plus court terme, de ramener le nombre de tués sur la route à moins de deux mille par an (contre plus de trois mille actuellement). Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'une ambition européenne globale. En effet, l'Union Européenne, dont le nombre de tués sur la route est en moyenne de 50 par an et par million d'habitants (le meilleur taux au monde), veut être le fer de lance de la sécurité routière et accompagner voire encourager le développement de nouvelles technologies sur la route.

Les progrès technologiques rapides, touchant toutes les catégories d'usages de la route nous poussent à nous interroger sur le visage de la circulation à l'horizon 2030. Cette évolution sera-t-elle seulement au service des conducteurs ou visera-t-elle de les remplacer ?

C'est pourquoi, après avoir dressé le panorama des évolutions en cours (I), nous nous pencherons sur le rôle du conducteur : ainsi que sur les nécessaires adaptations réglementaires (II).

I Les évolutions technologiques au service de la sécurité routière

^{ad} Les évolutions technologiques sont de deux ordres : celles qui simplifient voire automatisent la tâche de conduite (A), et celles qui encadrent et sanctionnent les écarts de conduite (B).

A) De l'assistance à la conduite à l'automatisation de la conduite en 2030

Les premières aides à la conduite qui ont été développées avaient pour but de remédier à certains problèmes inhérents à la conduite de véhicules à moteur : faible maniabilité à allure réduite, problèmes d'adhérence en cas de pluie ou de freinage brutal ... C'est ainsi que la direction, l'ABS (puis l'ESP, AFU) se sont développés. Ils sont, progressivement, rendus obligatoires dans le cadre européen tant leur impact sur la sécurité est indéniable. Ces aides nécessitent toutefois encore une action complète du conducteur. D'autres aides sont progressivement apparues. Elles permettent dorénavant d'automatiser une partie des tâches de conduite : maintien automatique de l'allure (régulateur), déclenchement automatique des feux et essuie-glaces, lecture automatique des panneaux de limitation de vitesse. D'autres aides permettent même au véhicule de chercher une place de stationnement, puis de s'arrêter automatiquement.

Dans le domaine du transport de marchandises, l'aide à la mise à quai se développe très rapidement.

Le camion (ou sa semi remorque) s'arrête automatiquement à l'abord de quai ou d'un obstacle.

Les constructeurs automobiles (en particulier le groupe Nissan-Renault, ^{Volvo} VW pour les véhicules légers, (étant l'expérience en matière de localisation est très importante) Volvo et Mercedes pour le groupe Daimler) et le géant de l'informatique mondial Google sont en train de développer dans leurs centres de recherche des véhicules totalement autonomes. Ils devraient, après une

longue période de tests et de phase d'homologation être commercialisés aux environs de 2030.

B) Le développement des contrôles routiers.

Le contrôle routier des automobilistes a d'abord été effectué par des agents de police de l'ordre au bord de la route. En 2003 ont été introduits les radars de contrôle de la vitesse. C'est un contrôle automatisé qui ne nécessite plus d'interception du véhicule. L'efficacité d'un tel moyen de contrôle est indéniable: 30% des tués sur la route le sont à cause d'une vitesse excessive. De 6000 tués sur la route en 2003, le chiffre est tombé à environ 3500 aujourd'hui.

Pour continuer à faire baisser le nombre de morts, il faut aussi viser les autres causes d'accident. L'alcool, par exemple, représente 25% des tués. Des mesures récentes ont introduit l'ethylo-test anti-démarrage dans les véhicules de transport en commun, et de manière plus restreinte, sur proposition du médecin compétent pour les véhicules particuliers (cas des personnes en alcoolisation ou suspension du permis de conduire). D'autres infractions seront également, dès 2017, visées par la vidéosurveillance (non respect des distances de sécurité, dépassements dangereux, franchissements de ligne continue, stationnement gênant...) ou par la lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI); notamment pour lutter contre le défaut d'assurance du véhicule.

En parallèle se même le chantier de l'efficacité de telles mesures de contrôle : uniformisation des plaques d'immatriculation des deux roues motorisés, désignation des conducteurs à l'obtention d'un certificat d'immatriculation, radars flashant devant et derrière pour mieux identifier le conducteur infracteur, obligation pour les entreprises de désigner le conducteur responsable de l'infraction. Le déploiement de ces moyens se fera progressivement.

La technologie est là encore au service de la sécurité routière : elle incite à un respect strict et permanent des règles de circulation.

II. La nécessaire adaptation du cadre légal et réglementaire

Lorsqu'une nouvelle technologie est mise sur le marché, elle ne supplante pas les autres immédiatement. Elle est d'abord rare et peu abordable avant de se démocratiser. L'enjeu est d'adapter la réglementation ^(notamment en termes de composants techniques) à ces nouvelles technologies (B) en gardant à l'esprit que d'autres véhicules plus anciens restent en circulation. La formation et l'accès à la conduite doivent être également repensés (A).

A) Les enjeux en termes de formation et d'accès à la conduite

Parmi les nouvelles technologies citées dans la première partie, peu sont encore réellement mises en œuvre dans la formation au sein des auto écoles (à l'exception notable du radar de recul). Toutefois, les auto écoles n'hésitent pas à s'équiper de véhicules modernes et performants. Ce n'est qu'une question de temps avant que des véhicules écoles proposent une automatisation des tâches (ex : manœuvre automatique) ne se généralisent.

Sur ce point, la procédure d'évaluation appliquée par les inspecteurs des

permis de conduire et de la sécurité routière part d'un postulat simple et rationnel : le candidat au permis

de conduire peut mettre en œuvre les aides dont dispose le véhicule, sauf si l'expert a besoin, pour son

évaluation, que cette aide soit désactivée. Il est souhaitable que l'exception ne s'érige pas en règle car,

en termes de sécurité routière, il semble préférable ^{de} savoir se servir d'une aide plutôt que de l'ignorer. (Et ce,

d'autant plus que certaines aides, comme la caméra de recul, pallient les défauts des véhicules modernes : gabarit

imposant et angles morts importants.)

Un autre exemple permet d'illustrer ce constat : un candidat qui passerait l'examen d'une des catégories du

groupe lourd sur un véhicule doté d'une transmission automatique mais n'a pas été initié à la conduite des véhicules

lourds dotés de cette transmission s'il a fait son apprentissage sur une boîte à vitesses manuelle en voiture. Là encore

la réglementation est souple et s'adapte aux réalités du métier (disparition rapide de la transmission manuelle

pour les véhicules lourds).

La formation des conducteurs devra s'adapter (REMC) pour mieux former aux opportunités et risques

apportés par les nouvelles technologies.

B) L'évolution de la réglementation en termes de responsabilité du conducteur

Le fondement du Code de la Route français est que tout véhicule doit avoir un conducteur et que

ce dernier doit être maître de son véhicule. Qu'en est-il lorsque c'est un système automatisé qui se

charge, partiellement ou en totalité d'assurer la trajectoire et la vitesse du véhicule. Les supports médiatiques, notamment ceux de Mercedes, interagissent. Que faire, quand un conducteur routier est

presque totalement déchargé de sa tâche de conduite, au moins sur autoroute ?

(associations)

Certains observateurs sont étonnés et ont fait valoir qu'il faudrait en cacher les véhicules autonomes et les cantonner à l'autoroute. La richesse des situations de conduite, l'imprévisibilité des autres usagers

(dont les piétons) ne permettraient pas à un système automatique d'assurer la sécurité. Il faudrait

également tenir compte du fait que de tels véhicules seraient pour une longue période encore "entourés"

de véhicules conventionnels. La réflexion sur le mouvement des conducteurs ne fait donc que commencer.

Quoiqu'il en soit, l'autonomie des véhicules repose sur un flux constant de données (localisation,

données quant aux axes de circulation, vitesse...) Les exigences de sécurité et d'efficacité dans ce domaine

devront être renforcées. L'Etat Français est en cours d'aménagement d'une base de données nationale

des vitesses limitées. Cette base sera accessible aux différents opérateurs autorisés à jour en permanence.