

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
AVIS ET RAPPORTS DU
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

*SÉCURITÉ ROUTIÈRE
ET CIRCULATION :
LA RESPONSABILITÉ
DES DIFFÉRENTS
ACTEURS*

2007
Rapport présenté par
M. Philippe Da Costa

MANDATURE 2004-2009

Séance des 12 et 13 juin 2007

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET
CIRCULATION : LA RESPONSABILITÉ
DES DIFFÉRENTS ACTEURS**

**Avis du Conseil économique et social
sur le rapport présenté par M. Philippe Da Costa
au nom de la section des économies régionales et de l'aménagement
du territoire**

(Question dont le Conseil économique et social a été saisi par décision de son bureau en date du 14 mars 2006 en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au Conseil économique et social)

SOMMAIRE

AVIS adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du mercredi 13 juin 2007 I - 1

Première partie - Texte adopté le 13 juin 2007..... 3

I - UNE APPROCHE TECHNIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	10
A - RENDRE LES VÉHICULES PLUS SÛRS.....	10
1. Agir sur la sécurité passive.....	10
2. Agir sur la sécurité active	14
B - SÉCURISER LES INFRASTRUCTURES.....	16
1. Évaluer et normaliser l'infrastructure.....	16
2. Optimiser l'infrastructure	17
C - SÉCURISER LES COMPORTEMENTS DES USAGERS	18
1. Compléter le dispositif réglementaire.....	18
2. Créer et diffuser un code de la rue.....	19
II - PRÉVENTION, ÉDUCATION ET PARTICIPATION POUR UNE CULTURE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	19
A - PRÉVENTION : AGIR SUR LES COMPORTEMENTS DES USAGERS POUR MIEUX GÉRER LES RISQUES.....	20
1. Identifier les risques et les conduites d'évitement	20
2. Cibler la population des jeunes.....	21
3. Accompagner les familles	22
4. Utiliser un faisceau de messages convergents	22
B - ÉDUCATION : CRÉER LES CONDITIONS DE L'ÉMERGENCE D'UNE VÉRITABLE CULTURE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE GRÂCE À L'ÉDUCATION.....	23
1. Faire évoluer la place de l'éducation à la sécurité routière dans l'éducation formelle	23
2. Donner une place à la sécurité routière dans l'éducation non formelle.....	26
C - PARTICIPATION : INSTAURER LES CONDITIONS D'UNE PARTICIPATION ACTIVE DES USAGERS.....	27
1. Associer les usagers à l'effort de sécurité routière par une information claire.....	28
2. Associer localement la population à la résolution de problématiques de sécurité routière	28

3. Définir avec les associations leur rôle local et national dans la politique de sécurité routière	29
III - COORDONNER, RENFORCER ET HARMONISER L’ACTION DES DIFFÉRENTS ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	29
A - RENFORCER LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN LUI ATTRIBUANT DAVANTAGE DE MOYENS DÉDIÉS	30
1. Doter la sécurité routière de personnels spécialisés.....	30
2. Une formation des personnels unifiée et renforcée.....	31
3. Dégager des moyens de communication et d’information adaptés à l’ampleur de la tâche	31
4. Identifier des relais entre le niveau national et le niveau local	32
B - RENFORCER LA COHÉRENCE ENTRE LE NIVEAU NATIONAL ET LES NIVEAUX LOCAUX ET TERRITORIAUX PAR L’ÉVALUATION, L’INFORMATION ET LA COORDINATION	33
1. Trouver les bons indicateurs pour favoriser des évaluations territoriales et nationales compatibles.....	33
2. Diffuser les bonnes pratiques et les normes existantes ou en préparation	34
3. Mettre en place des lieux d’expertise et de coordination entre territoires voisins.....	35
4. Un nouveau mode de fonctionnement : la mobilité durable	35
C - RENFORCER LES COOPÉRATIONS ENTRE LE NIVEAU NATIONAL ET LE NIVEAU EUROPÉEN.....	36
1. Favoriser les échanges d’information et de bonnes pratiques.....	36
2. Aller vers une politique européenne harmonisée de sécurité routière.....	37
Deuxième partie - Déclarations des groupes.....	39
ANNEXE A L’AVIS.....	69
SCRUTIN.....	69
RAPPORT présenté au nom de la section des économies régionales et de l’aménagement du territoire par M. Philippe Da Costa, rapporteur	II - 1
INTRODUCTION	5
CHAPITRE I - LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE POLITIQUE ÉVOLUTIVE AUX MULTIPLES ACTEURS.....	9

I	- REPÈRES HISTORIQUES DE L'ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	9
A	- UNE ÉVOLUTION DE LA PERCEPTION POLITIQUE.....	9
1.	De 1893 à 1970 : les prémices.....	9
2.	De 1970 à 1980 : l'élaboration d'une politique globale de lutte contre l'insécurité routière	10
3.	De 1980 à 2001 : un renforcement de la réglementation en matière de sécurité routière mais un tassement de ses effets.....	12
4.	L'évolution de la circulation entre 1970 et 2000.....	12
5.	De 2002 à 2006 : une priorité nationale à la sécurité routière	15
6.	En Europe, des dispositifs similaires	16
B	- LES DATES CLÉS QUI ONT MARQUÉ UNE ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS	19
1.	Le tournant des années 1970	19
2.	La cassure de 2002	19
II	- DEPUIS 2002, UNE ÉVOLUTION SPECTACULAIRE.....	22
A	- LES RAISONS DE LA CASSURE.....	22
1.	L'attente d'un changement	22
2.	Des moyens nouveaux	23
B	- UNE ÉVOLUTION QUI N'EST PAS HOMOGENÈME POUR TOUTES LES CATÉGORIES.....	23
C	- UN BILAN POSITIF À AMÉLIORER ENCORE	29
III	- LES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	32
A	- LES SERVICES DE L'ÉTAT	32
1.	Une responsabilité nationale au service d'une priorité clairement énoncée	32
2.	Des moyens d'action en fonction des spécificités de chaque ministère.....	33
B	- UNE ORGANISATION LOCALE POUR UNE MISE EN ŒUVRE AU PLUS PRÈS DES USAGERS	37
1.	Les services déconcentrés.....	37
2.	Les collectivités locales et territoriales.....	38
3.	Les outils	39
C	- DES PARTENAIRES NOMBREUX, SIGNE DE L'IMPLICATION DE LA SOCIÉTÉ CIVILE	41
1.	Les partenaires associatifs	41
2.	Les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage.....	42
3.	Les assurances	42
4.	Les auto-écoles	42

5. Les entreprises	43
D - AU NIVEAU EUROPÉEN.....	43
CHAPITRE II - LES RAISONS D'UNE ACTION EFFICACE : UNE SYNERGIE D' ACTIONS AU SERVICE D'UNE PRIORITÉ	45
I - LES ACTIONS CONDUITES SUR LES VÉHICULES.....	45
1. La sécurité active	46
2. La sécurité passive.....	48
3. La sécurité pour les deux-roues et les motos	50
4. Un outil pour améliorer la sécurité générale : le contrôle technique	51
II - LES ACTIONS CONDUITES SUR LES INFRASTRUCTURES.....	52
1. La responsabilité des infrastructures dans l'accidentologie.....	52
2. L'influence de lois successives sur les concepts de route et de sécurité des déplacements	53
3. La route et son environnement : réduire la vitesse	54
4. La démarche SURE : une analyse nationale et locale pour davantage de sécurité	55
5. Une implication croissante des collectivités locales et territoriales	56
III - LES ACTIONS CONDUITES AFIN DE MODIFIER LES COMPORTEMENTS DES USAGERS	59
A - LES ACTIONS MENÉES DANS UNE PERSPECTIVE À LONG TERME : L'ÉDUCATION ROUTIÈRE.....	59
1. L'éducation routière pour les jeunes.....	60
2. L'éducation routière pour les autres publics.....	66
B - LES ACTIONS MENÉES AVEC UNE PERSPECTIVE À MOYEN ET COURT TERME : LA SENSIBILISATION ET L'INFORMATION	67
1. Maintenir une pression médiatique.....	67
2. Dégager des moyens.....	68
3. Les campagnes de sensibilisation 2006	69
4. En 2007, une campagne sur le risque lié aux médicaments.....	71
5. Une préoccupation qui demeure : les usagers fragiles en agglomération	71
6. Une campagne qui commence à porter ses fruits : « <i>Capitaine de soirée</i> ».....	73
C - LES ACTIONS MENÉES AVEC UNE PERSPECTIVE IMMÉDIATE : LE CONTRÔLE ET LA SANCTION.....	75

1. Une réglementation adaptée, expliquée, appliquée et respectée	75
2. Un nouveau système de sanctions automatisé	76
3. Un renforcement des contrôles	78
4. Une évolution perceptible des comportements	79
CHAPITRE III - LES DÉFIS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	81
I - RENFORCER LES ACTIONS EN DIRECTION D'UNE	
APPROCHE GLOBALE DU SYSTÈME.....	81
A - AGIR SUR LES VÉHICULES	82
1. Une situation paradoxale	82
2. Agir sur la sécurité passive.....	83
3. Agir sur la sécurité active	87
B - AGIR SUR LA ROUTE ET SON ENVIRONNEMENT	89
1. Évaluer l'infrastructure.....	90
2. Normaliser l'infrastructure	91
3. Optimiser l'infrastructure	93
C - AGIR SUR LES COMPORTEMENTS DES USAGERS POUR	
MIEUX GÉRER LES RISQUES	93
1. Les comportements des jeunes conducteurs	94
2. Travailler sur les mécanismes sous-jacents au respect d'autrui.....	95
3. Le modèle de l'infraction à l'alcool.....	97
4. Utiliser un faisceau de messages convergents	99
5. Disposer d'une formation généraliste complétée de formations	
spécialisées.....	100
II - CRÉER LES CONDITIONS DE L'ÉMERGENCE D'UNE	
VÉRITABLE CULTURE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
GRÂCE À L'ÉDUCATION ET À LA PARTICIPATION DE	
TOUS	100
A - FAIRE ÉVOLUER LA PLACE DE L'ÉDUCATION À LA	
SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS L'ÉDUCATION FORMELLE.....	101
1. Développer le continuum éducatif.....	101
2. Réformer l'apprentissage de la conduite	102
3. Mettre en place un système d'auto-évaluation permanente	104
B - DONNER UNE PLACE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS	
L'ÉDUCATION NON FORMELLE	105
1. Faire entrer la sécurité routière dans la vie sociale et culturelle ...	106
2. Créer des synergies entre les politiques publiques	107
C - INSTAURER LES CONDITIONS D'UNE PARTICIPATION	
ACTIVE DES USAGERS.....	108
1. Associer les usagers à l'effort de sécurité routière par une	
information claire.....	108

2. Associer localement la population à la résolution de problématiques de sécurité routière	109
3. Attribuer aux associations un rôle bien défini dans la politique de sécurité routière	110
III - RENFORCER LA COHÉRENCE ET LES MODALITÉS D'ÉVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	110
A - RENFORCER LA COHÉRENCE DE LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN LUI ATTRIBUANT D'AVANTAGE DE MOYENS DÉDIÉS	111
1. Attribuer à la politique nationale de la sécurité routière davantage de moyens	111
2. Identifier des relais entre le niveau national et le niveau local	114
B - RENFORCER LA COHÉRENCE ENTRE LE NIVEAU NATIONAL ET LES NIVEAUX TERRITORIAUX	115
1. Renforcer les modalités d'évaluation et la cohérence de la politique de sécurité routière	115
2. Évoluer vers le concept de mobilité durable	118
C - RENFORCER LES COOPÉRATIONS ENTRE LE NIVEAU NATIONAL ET LE NIVEAU EUROPÉEN	120
1. Favoriser les échanges d'information et de bonnes pratiques	120
2. Aller vers une politique européenne harmonisée de sécurité routière	121
3. Informer et diffuser les programmes d'actions européennes	121
CONCLUSION	123
ANNEXES	125
Annexe 1 : Résultats 2005, fiches synthétiques ONISR	127
Annexe 2 : Les associations présentes comme acteurs de la sécurité routière	137
Annexe 3 : Principaux organismes de recherche	139
Annexe 4 : Le concept de développement durable	145
Annexe 5 : Charte de partenariat sécurité routière DISR/APCM	147
Annexe 6 : Matrice GDE	151
Annexe 7 : Étude de l'ONISR sur le téléphone portable au volant	153
LISTE DES RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	159
LISTE DES ILLUSTRATIONS	163
TABLE DES SIGLES	165

AVIS

**adopté par le Conseil économique et social
au cours de sa séance du mercredi 13 juin 2007**

Première partie
Texte adopté le 13 juin 2007

Le 14 mars 2006, le Bureau du Conseil économique et social a confié à la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire la préparation d'un rapport et d'un avis sur *Sécurité routière et circulation : la responsabilité des différents acteurs*¹.

La section a désigné M. Philippe Da Costa comme rapporteur.

*
* *

➤ *La sécurité routière aujourd'hui : quelques chiffres*

La sécurité routière constitue un enjeu de société majeur tant par le nombre des victimes tuées, blessées ou handicapées à vie - treize personnes sont tuées chaque jour sur les routes dans notre pays -, que par le poids du coût économique des accidents de la route pour la société dans son ensemble - 24,9 milliards d'euros pour la France en 2005.

Selon l'OMS, chaque année, dans le monde, plus d'un million de personnes sont tuées et 54 millions blessées dans un accident de la route. La route qui était la troisième cause de mortalité au monde est en passe de devenir la seconde avec cette particularité de toucher en priorité les jeunes puisque c'est chez les moins de 25 ans (tranche d'âge 0-24 ans) que se rencontre le plus grand nombre des victimes. Entre quatorze et dix-huit ans, un décès sur trois est dû à un accident de la route. Le cyclomoteur en est la cause principale.

Cependant, dans les pays de l'Union européenne, des améliorations importantes ont été enregistrées ces dernières années. C'est en particulier le cas en France, où le nombre des tués et des blessés a diminué de façon sensible depuis 2002 grâce à une mobilisation sans précédent de tous les acteurs de sécurité routière et à une évolution marquante du contrôle des infractions et de leurs sanctions ; en dix ans, depuis 1995, le nombre d'accidents a diminué de 36,4 %, celui des tués de 40,9 % et celui des blessés de 40,2 %.

Mais le bilan des accidents de la route ne se limite pas au nombre des victimes tuées ou blessées. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière estime à environ 3 200 le nombre d'orphelins de moins de dix-huit ans induits par les accidents de la route, ce qui représente à peu près six orphelins pour dix tués. Le bilan 2006 confirme la baisse générale du nombre de tués, mais montre une progression disparate par catégories d'usagers. Il est encore possible d'améliorer les résultats.

¹ L'ensemble du projet d'avis a été adopté au scrutin public par 187 voix et 2 abstentions (voir le résultat du scrutin en annexe).

➤ *Des résultats positifs mais encore des progrès possibles*

En effet, depuis quelques années la sécurité routière est entrée dans les préoccupations des Français et des efforts importants ont été entrepris pour diminuer le nombre d'accidents sur les routes, sécuriser les véhicules et l'infrastructure, favoriser la prévention et l'éducation routière.

La mise en place d'un nouveau système de contrôle/sanction a permis de réduire le nombre de tués et d'accidentés de façon importante et la rupture a été brutale. Le chiffre du nombre de tués est ainsi passé sous la barre des 5 000 victimes pour la première fois depuis la mise en place d'un système d'évaluation et de suivi des accidents de la route, la vitesse moyenne sur la route a baissé entraînant automatiquement une baisse des accidents liés à la vitesse. Ces mesures, auxquelles s'ajoutent les actions de prévention et de sensibilisation, ont déclenché une prise de conscience collective des automobilistes qui se traduit par une conduite plus apaisée et une évolution des comportements.

Les améliorations enregistrées depuis 2002 sont liées à tout un ensemble de causes, renforcement des contrôles avec la mise en place de radars automatiques, aggravation des sanctions, rapidité du traitement des infractions, mobilisation des médias, dont l'efficacité a été démultipliée par l'affichage d'une volonté politique rencontrant à un moment donné une attente forte de la population.

De nombreux acteurs locaux et territoriaux ont su également profiter de leur relative autonomie dans ce domaine pour innover et faire de la sécurité routière un thème de démocratie participative, de consultation ou de mise en place de groupes de travail originaux pour résoudre les problèmes de l'accidentologie locale.

Mais, malgré cette amélioration notable des résultats en termes d'accidentologie et de comportements collectifs sur la route, il reste encore de nombreux domaines où agir pour que la route devienne, dans une logique de mieux vivre ensemble, un espace socialisé où il serait possible de se déplacer en toute sécurité dans le respect de chacun, quel que soit le mode de locomotion utilisé.

Sur le plan technique, des progrès sur la sécurité active ou passive des véhicules sont encore possibles tant pour assurer la sûreté de leurs passagers que celle des personnes extérieures aux véhicules. Même si les routes neuves et leurs abords font maintenant l'objet de normes précises, il reste encore de nombreux tronçons de routes plus anciennes ou d'infrastructures à aménager pour qu'ils s'inscrivent dans une circulation plus homogène et moins accidentogène pour leurs utilisateurs. **Par ailleurs, la modification des comportements des usagers demeure un objectif dont la réalisation ne peut que s'inscrire dans la durée.**

➤ *L'évolution des comportements et du système en général*

Comment pérenniser les changements enregistrés sur la route? Comment permettre à chaque usager d'intégrer de façon durable une conduite plus citoyenne et moins dangereuse pour lui-même et pour les autres ? Comment agir pour faire évoluer ceux qui ont les comportements les plus dangereux ? Telles sont les questions qui se posent de façon générale et demandent la mise en place d'une véritable culture de la sécurité routière qui touche chacun à chaque âge de la vie.

En effet, l'espace de la route ou de la rue est partagé à chaque instant par des usagers qui sont tour à tour piétons, cyclistes, automobilistes, riverains passagers des transports en commun, apprentis, novices ou plus expérimentés. Le partage de cet espace commun avec ses règles de priorité et de sécurité doit être analysé et réévalué sous l'angle de la prévention, de l'éducation et de la participation car il n'est pas de changement durable sans implication de tous.

De la même façon, le système doit analyser son propre fonctionnement. Si la sécurité routière est devenue progressivement une préoccupation majeure de la société, son organisation dans le système administratif et politique français peine à s'adapter au nouveau contexte issu de la décentralisation et à trouver un fonctionnement efficient. Alors que l'État reste maître de sa propre politique en la matière, dans le même temps, les collectivités territoriales, notamment les communes et leurs groupements, sont de plus en plus nombreuses à prendre des initiatives et les départements assurent désormais la gestion des routes nationales qui leur ont été transférées.

Éparpillée, dispersée, la mise en œuvre de la politique de sécurité routière passe par des acteurs multiples en laissant des pans entiers de l'espace public libres de toute information. Le niveau national manque de retours ciblés pour évaluer l'efficacité de son action, les décisions nationales ne sont pas toujours suivies localement faute de relais ou de moyens d'information spécifiques, les décideurs locaux n'ont pas les moyens d'agir ou d'évaluer l'impact de leurs politiques, ne disposant pas toujours de références sur lesquelles s'appuyer pour décider, ou de lieux de coordination pour agir avec des territoires voisins.

Devenue une discipline technique, la sécurité routière trouve difficilement sa place dans une organisation politique et dans une conception plus vaste de la circulation. Pourtant, elle dépend moins d'une vision de la sécurité publique que d'une approche intégrée de la mobilité dans nos sociétés.

➤ *Une évolution récente*

Les enjeux liés à la circulation et à la sécurité routière ont énormément évolué ces dernières années et se situent à la rencontre de plusieurs domaines clés qui mettent en jeu aussi bien l'économie que l'environnement ou la responsabilité collective des États.

Après avoir été traitée sous l'angle technique pendant des années, la question de la circulation se pose aujourd'hui en termes politiques de choix de société. L'Union européenne ayant pris dans ce domaine une importance nouvelle, c'est elle qui détermine aujourd'hui nombre des options qui décident du type de société dans laquelle nous vivons.

Les décideurs locaux et nationaux français doivent prendre en compte cette nouvelle donne et penser autrement qu'en termes économiques ou financiers.

Privilégier la route comme cela a été fait jusqu'à présent, de façon volontaire ou pour s'adapter à un contexte spécifique, revient à penser qu'une énergie peu chère et de bonne qualité sera disponible de façon durable, pour tous. Mais cette seule question amène à envisager autrement les décisions à prendre pour les prochaines années. C'est ainsi que le choix d'une politique des transports privilégiant la route, en partie du fait de l'étalement urbain, se voit progressivement remis en cause.

Cependant, même une vision différente des transports en commun, plus rapides, plus fréquents, plus connectés entre eux, ne suffit pas à faire évoluer leur part dans le flux général de la circulation. Cela conduit, à terme, à penser différemment l'urbanisation et la conception des villes.

Penser autrement la ville pour pouvoir réaménager les flux et les modes de transports, telle pourrait être la synthèse des analyses actuelles.

➤ *Un nouveau concept pour une action à long terme*

Il faudrait idéalement pouvoir se déplacer mieux, moins cher et plus en sécurité, et en même temps que, pour des raisons de coût et de pollution, le flux général de circulation soit beaucoup moins important ou très différent de celui qui existe actuellement.

De la mise en cohérence des aspects sociaux, économiques et environnementaux de la gestion de la circulation au sens large, se dégage la notion de développement durable comme entrée possible d'une nouvelle approche permettant de concilier des concepts jusqu'alors incompatibles dans leur application.

De même que le terme de trafic s'est un jour avéré trop restrictif pour prendre en compte tous les besoins inhérents aux déplacements urbains, de même les concepts de « *sécurité routière* » et de « *circulation* » sont peut-être insuffisants pour couvrir toutes les activités liées aujourd'hui à ces thématiques.

Au niveau de l'Union européenne notamment, la notion de mobilité durable émerge pour faciliter la prise en compte de la complexité des problèmes de circulation, de transports et de gestion des déplacements dans les territoires.

Trouver l'équilibre entre les demandes de gestion environnementale et les pressions pour le développement, dans le but d'obtenir des bénéfices durables pour la collectivité, en tenant compte des besoins de mobilité des personnes et des impératifs économiques pour un transport efficace et efficient des marchandises, est un sujet de préoccupation croissant.

Cela revient à sortir d'une vision restrictive de la sécurité routière pour l'insérer dans la perspective dynamique d'un développement possible et d'un meilleur « *vivre ensemble* ». Concrètement, cela pourrait conduire à faire de la sécurité routière un domaine à part entière d'une nouvelle politique de la mobilité, à instaurer des liens entre les instances actuelles chargées des plans de circulation en zones urbaines et les dispositifs locaux et nationaux de sécurité routière, ou à faire de la mobilité durable une priorité locale en utilisant tous les moyens d'une démocratie participative.

Replacées dans une perspective plus vaste, celle de la mobilité durable, les notions de sécurité routière et de circulation retrouvent une place à part entière et peuvent à nouveau fonctionner de façon complémentaire.

➤ *Trois niveaux d'actions possibles*

Dans ce cadre, il est possible de dégager plusieurs niveaux d'actions pour la sécurité routière :

- **au niveau technique** : renforcer les actions en direction d'une approche globale du système. Continuer à sécuriser les véhicules et l'infrastructure de façon à assurer la protection des personnes et à diminuer l'incidence des erreurs de conduite et des accidents. Aménager l'espace pour que les conditions de la cohabitation de tous les usagers s'améliorent ;
- **au niveau de la société** dans son ensemble : créer une véritable culture de la sécurité routière grâce à l'éducation, la prévention et la participation de tous. Pour continuer à faire évoluer les comportements des usagers, entrer dans une nouvelle dynamique renforcée par la notion de mobilité durable ;
- **au niveau des acteurs** de la sécurité routière : renforcer la cohérence et les modalités d'évaluation des politiques publiques en harmonisant et coordonnant l'action des uns et des autres pour rendre le système plus efficace, et lui permettre d'intégrer la décentralisation et les évolutions européennes dans son fonctionnement.

I - UNE APPROCHE TECHNIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A - RENDRE LES VÉHICULES PLUS SÛRS

Les notions de sécurité active (qui permet d'éviter l'accident ou de l'anticiper) et passive (qui s'appuie sur des aménagements permettant d'éviter ou de limiter la gravité des blessures en cas d'accident) permettent de prendre en compte la sécurité des personnes à l'intérieur des véhicules comme à l'extérieur et de rendre les véhicules eux-mêmes potentiellement moins dangereux en cas d'accidents ou d'erreurs de conduite.

1. Agir sur la sécurité passive

1.1. Protéger les personnes

Que ce soit pour leurs passagers ou pour les piétons, les autos et les motos peuvent être rendues moins agressives en cas de choc en travaillant notamment sur des structures déformables.

À l'heure actuelle, la tendance est plutôt à la conception de véhicules lourds aux lignes rigides, aptes à encaisser des chocs frontaux, mais dangereux pour les personnes extérieures ou pour les véhicules moins lourds et plus souples. Il faudrait pouvoir évoluer vers des capots qui se déforment en cas de choc avec la tête d'un piéton, des pare-chocs flexibles, des alentours de pare-brise et de rétroviseurs moins agressifs, et des structures conçues pour se déformer en cas de choc violent, frontal ou latéral.

Pour les motos, afin de réduire l'incidence des défauts de conduite et assurer une meilleure protection de leurs conducteurs, le Conseil économique et social préconise la généralisation d'un certain nombre d'équipements installés jusqu'alors sur les véhicules haut de gamme, comme l'airbag, l'ABS ou la puce indiquant l'état de gonflage des pneus (le TPMS, *Tire Pressure Monitoring System*). À noter que le risque d'accidents est sept fois plus important en deux-roues qu'en voiture.

Le TPMS pourrait également équiper toutes les automobiles comme élément important de prévention et d'entretien, un tiers des véhicules étant considéré comme ayant des pneumatiques sous-gonflés d'après une enquête Michelin.

Il serait également opportun de pouvoir **disposer dans tous les véhicules d'équipements de sécurité adaptés à chaque individu** et non pas fonction d'une norme. Certaines personnes éprouvent encore des difficultés à boucler ou à ajuster leur ceinture de sécurité ou sont encore blessées par le déclenchement des airbags en cas de chocs. Les équipements pour attacher les enfants sont encore trop souvent compliqués à monter et peu mobiles. Tous ces équipements sont posés de façon standardisée mais mériteraient de pouvoir être davantage adaptés à chaque cas particulier.

Par ailleurs, un certain nombre de dispositions simples et peu onéreuses permettraient d'assurer une meilleure protection des personnes, comme **la présence obligatoire dans chaque véhicule d'un lot comprenant un gilet réfléchissant et un triangle de sécurité à porter et à poser en cas de panne ou d'accident** comme en Italie ou en Belgique, l'obligation pour les motards de porter une combinaison, des gants et des chaussures adaptés pour la conduite, et pour les cyclistes de porter un casque.

Si l'on passe au stade de l'obligation du port du casque, il convient de généraliser la directive européenne n° 89/686/CEE du 21 décembre 1989, transposée sous la forme du décret n° 94-689 du 5 août 1994 en ce qui concerne les équipements de sport et de loisirs et qui impose le respect d'un certain nombre d'exigences essentielles de sécurité, notamment la protection contre les chocs, les facteurs de confort et d'efficacité et les systèmes de réglage.

Le Conseil économique et social recommande un contrôle technique obligatoire pour les motos et les cyclomoteurs qui permettrait également d'améliorer la qualité du parc et de réduire les risques d'accidents dus à des défauts d'entretien. En Grande-Bretagne, un tel contrôle a permis de hausser le niveau technique des véhicules en circulation de façon importante. Chaque jour en France, une vingtaine de jeunes sont victimes d'accidents de cyclomoteur. Sur vingt victimes, dix sont hospitalisées et une conserve des séquelles à vie.

1.2. Aménager l'espace pour une cohabitation harmonieuse des usagers

Depuis quelques années, la conception de l'espace urbain a évolué et s'oriente de plus en plus vers un partage de la rue raisonné et citoyen. La cohabitation harmonieuse entre les différents usagers est devenue une autre façon de concevoir les rapports entre tous les utilisateurs de la rue. Cela implique un changement de perspectives et d'articuler les différents modes de transport pour en rééquilibrer les usages.

En termes de sécurité routière, cela conduit à des aménagements nouveaux de l'espace de la rue. **Le Conseil économique et social préconise l'adoption de mesures favorisant un aménagement de l'espace urbain propre à assurer la sécurité des usagers.**

On peut ainsi proposer de développer systématiquement **des aménagements cyclables urbains, adaptés aux besoins des cyclistes**, entre autres pour les ronds points ou les échangeurs, pour diminuer les sources d'accident liées à un défaut de conception dès l'origine et qui ensuite sont quasiment impossibles à rattraper.

Pour protéger les piétons, il est possible de généraliser un certain nombre de mesures comme **les trottoirs traversants en ville**, les zones 30 en particulier autour des écoles, l'éclairage des passages piétons ou de proposer des itinéraires adaptés sans carrefours. Les **zones de rencontre**, zones intermédiaires entre les zones piétons et les zones 30, où coexistent tous les flux d'usagers et qui donnent

la priorité aux plus faibles dans des carrefours, doivent être développées pour sécuriser la circulation urbaine.

Par ailleurs, la signalisation existante a généralement été pensée en priorité pour les automobilistes. Il conviendrait de l'analyser et de la simplifier en fonction de l'ensemble des autres usagers. Les marquages au sol qui se sont généralisés partout sont illisibles pour les piétons ou les cyclistes, la signalisation propre au transport en commun se rajoute à la signalisation déjà existante, les carrefours sont couverts de stops et de feux tricolores qui rendent difficile la compréhension des priorités.

Repenser la signalisation en ville vers davantage de simplicité, en ne signalant que les exceptions à la règle énoncée dans le code, devrait permettre de simplifier les relations entre les différents modes de transport et rendre les trottoirs à leurs utilisateurs d'origine.

La prise en compte des handicaps en ville doit également progresser. Au-delà des efforts à fournir en terme d'accessibilité, l'insécurité générée par le mobilier urbain mal disposé, les véhicules stationnés n'importe comment, les poubelles non rentrées, les cheminements piétons entravés par les étals des commerçants qui débordent, engendre des difficultés lourdes pour les personnes aveugles ou en fauteuil roulant.

Pour continuer à rendre plus sûrs les déplacements des enfants se rendant ou revenant de l'école, les pédibus ou vélobus, encadrés par des adultes volontaires sont des façons originales, peu coûteuses et efficaces de lutter contre le risque routier. Ils éduquent les enfants aux déplacements en ville en leur apprenant les règles par la pratique et les accompagnateurs qui, plus conscients des risques encourus par les plus jeunes, modifient également leurs pratiques.

1.3. Harmoniser le flux des véhicules en diminuant l'écart entre véhicules de poids différent

Les flux de circulation sont disparates et dans la seule catégorie des véhicules de tourisme les écarts entre véhicules sont importants en termes de poids, de puissance et de consommation. Or le risque d'être tué pour les passagers d'un véhicule léger en cas de choc avec un autre véhicule est d'autant plus grand que l'écart de poids entre les deux est important. Un certain nombre d'autos, de motos ou de véhicules utilitaires sont à l'heure actuelle inutilement lourds et polluants.

En France, 18 % des tués et 25 % des blessés graves le sont dans des collisions frontales. Dans 45 % des cas, l'écart de masse entre les deux voitures est supérieur à 200 kg.

Pour compenser ce rapport de masse inégal, il est indispensable que les constructeurs travaillent sur la compatibilité, c'est-à-dire sur **la capacité de deux véhicules de masse différente à absorber l'énergie en cas de choc** avec comme objectif de faire en sorte que le bilan lésionnel et la protection des occupants soient identiques d'un véhicule à l'autre.

Dans un futur proche, la compatibilité entre véhicules légers va devenir un enjeu crucial : en effet, les dernières réglementations en matière de pollution incitent les constructeurs à alléger les véhicules ; l'apparition de formes nouvelles (monospaces, petits véhicules de type Smart) engendre des disparités importantes dans le parc automobile ; enfin, **la conception des véhicules favorisant de plus en plus la protection de l'occupant à l'intérieur de l'habitacle, l'agressivité extérieure tend à s'accroître.**

Résolument positionnée sur le volet de la sécurité passive, la recherche vise à concevoir et à réaliser des véhicules de démonstration, représentatifs du parc automobile de l'horizon 2005-2010, qui soient compatibles en choc fronto-frontal sans pour autant dégrader les performances sur les autres types de collision.

Le Conseil économique et social préconise trois voies pour harmoniser le flux des véhicules :

- **Chercher avec les constructeurs sur le plan international et national à améliorer la compatibilité entre véhicules par un resserrement des gammes et du poids des voitures pour tendre vers un poids moyen idéal.**
- **Poursuivre, en les amplifiant, les recherches sur le poids des voitures et leur compatibilité afin de produire des normes sur des équipements de sécurité et/ou sur un poids maximum autorisé pour les véhicules de tourisme.**

En effet, il convient de diminuer l'agressivité des véhicules lourds pour les rendre moins dangereux. Certains de ces véhicules ont un centre de gravité plus haut qui, d'une part facilite leur basculement, donc les tonneaux, et d'autre part aggrave les dégâts en cas de choc puisque la voiture heurte les autres véhicules dans des parties qui ne sont pas prévues pour amortir les impacts. Il en est de même en cas de choc avec les piétons qui sont plus gravement touchés.

S'il est obligatoire pour les camions d'être pourvus de barres anti-encastrement, il est sans doute nécessaire d'en faire autant et d'imaginer des équipements similaires pour un certain nombre d'autres véhicules.

Par ailleurs, étant donné l'inflation sur le poids de certains véhicules, il est peut-être souhaitable de redéfinir à terme les catégories existantes et de créer une catégorie intermédiaire entre véhicules de tourisme, utilitaires et petits camions, approximativement entre deux et trois tonnes, soumise à une réglementation et une fiscalité spécifiques. Surtout, il convient de veiller à ne confier ce type de véhicules qu'à des conducteurs exercés.

- **Limiter la vitesse des véhicules les plus lourds dans certaines circonstances ou dans certains lieux pour jouer sur le rapport poids, puissance et vitesse.**

Cela peut vouloir dire opter pour des limitations de vitesse différenciées sur certaines voies ou interdire l'accès de certaines zones aux véhicules les plus lourds.

Ces mesures permettraient essentiellement de limiter l'agressivité des véhicules les plus lourds mais ne jouent pas complètement sur l'écart existant dans l'ensemble du parc automobile.

Il serait également important de disposer de la connaissance scientifique permettant de mesurer l'effet de véhicules moins rigides en cas de choc. Actuellement, les essais de crash-test sur les véhicules de tourisme sont réalisés sur des obstacles fixes ce qui conduit les constructeurs automobiles à proposer des lignes plus rigides pour encaisser le choc. Réaliser des tests sur des obstacles mobiles permettrait de vérifier si des structures plus souples sont plus efficaces et moins dangereuses en cas d'impact entre deux véhicules mobiles de catégorie à peu près similaire.

2. Agir sur la sécurité active

2.1. Inciter les conducteurs à respecter les limitations de vitesse

Pour inciter les conducteurs à réduire leur vitesse, premier facteur d'accident sur la route, et à respecter les limitations, il est possible d'agir directement sur les véhicules.

En limitant la vitesse des véhicules dès la construction, c'est-à-dire en bridant les moteurs comme cela se fait déjà pour les camions et certains types de motos ou de cyclomoteurs, il devient impossible aux conducteurs d'aller au-delà d'une certaine vitesse. Il est évident qu'une contrainte de ce type place l'achat d'un véhicule dans une perspective différente si sa puissance n'est plus un argument marketing et que la mettre en place nécessitera une décision au niveau de l'Union européenne.

Le bridage du moteur n'est cependant pas suffisant pour faire respecter les limitations de vitesse, et rouler à 90 km/h en ville est sans aucun doute plus dangereux que le faire à 130 sur autoroute.

Cette mesure doit donc s'accompagner d'une autre qui est la présence d'un enregistreur de vitesse dans chaque véhicule, l'équivalent de la boîte noire des avions sous une forme simplifiée. Aisément consultable par les forces de l'ordre, en cas d'accident, parce que se présentant sous forme d'une puce à insérer dans un lecteur, il permettrait de s'assurer des conditions dans lesquelles le véhicule circulait et au passage d'élucider une bonne partie des accidents qui se produisent avec un seul véhicule et qui le plus souvent restent inexplicables à l'heure actuelle. Ces dispositifs ont déjà été homologués au niveau européen et

international et leur mise en œuvre dépend essentiellement d'une volonté politique.

Le Conseil économique et social préconise le bridage des moteurs pour les véhicules de tourisme et l'installation de limiteur/enregistreur de vitesse sous forme de puce pour tous les véhicules, auto ou moto, afin de lutter contre la vitesse excessive.

2.2. Continuer à agir sur les limitations de vitesse

Il est par ailleurs nécessaire de continuer à agir sur les limitations de vitesse sur l'ensemble du réseau. Plusieurs mesures simples, déjà expérimentées, peuvent être étendues à l'ensemble du territoire, comme celles consistant à adapter la vitesse aux conditions climatiques et de fréquentation, à étendre aux autoroutes la réduction à 110 km/h expérimentée sur l'A7 en cas de pic de trafic, à réduire la vitesse à 70 km/h sur les grandes voiries urbaines selon le principe des autoroutes apaisées, en projet à Grenoble, ou à généraliser les zones 30 autour des écoles et dans les quartiers résidentiels.

Renforcer le respect des limites de vitesse en ville, en rappelant par des campagnes de communication que les vitesses autorisées sont des maximum et non des minimum et au besoin en intensifiant les contrôles radars, afin de contribuer à diminuer la mortalité, est une nécessité compte tenu des chiffres du nombre des victimes.

2.3. Sensibiliser au sur-risque du téléphone au volant

Le téléphone est l'un des nouveaux risques engendrés par la technologie. Des études récentes l'ont démontré : téléphoner en conduisant multiplie par quatre le risque d'accident. Ce n'est pas l'objet lui-même qui est dangereux mais la perte d'attention provoquée par le fait de soutenir une conversation. Une étude australienne de 2005 souligne que le sur-risque est presque le même que le téléphone soit tenu en main ou que le conducteur ait recours à un kit mains-libres.

Dans l'Union européenne, tous les pays de l'Ouest ont créé une infraction spécifique à l'usage du téléphone en conduisant. Pour la France, depuis avril 2003, le Code de la route stipule qu'il est interdit de conduire en tenant son téléphone portable. Selon l'article R 412-6-1, conduire avec un téléphone tenu en main est passible d'un retrait de deux points sur le permis de conduire et d'une amende forfaitaire de 35 euros qui peut monter jusqu'à 150 euros en cas de poursuite pénale. Si l'usage du kit mains-libres est toléré, il peut cependant tomber sous le coup de l'article R 412-6 qui impose à tout conducteur de se tenir constamment en état d'exécuter commodément toutes les manœuvres qui lui incombent ; en cas de procès pour un accident corporel causé par un conducteur dont il est prouvé qu'il utilisait un kit mains-libres, la justice peut en tenir compte.

Compte tenu du danger occasionné par la perte d'attention au volant, il est donc nécessaire de poursuivre les efforts de sensibilisation auprès des usagers pour limiter l'usage du téléphone au volant en préconisant des pratiques simples : brancher le répondeur quand on conduit, s'arrêter pour passer un appel, ne pas utiliser les fonctions SMS ou MMS en conduisant...

Un certain nombre d'entreprises l'ont bien compris qui demandent à leurs commerciaux de ne plus téléphoner au volant dans le cadre professionnel. La voiture, qui pour certains peut s'apparenter à un deuxième bureau, n'est pas conçue pour remplir cette fonction en toute sécurité.

Le Conseil économique et social recommande de davantage sensibiliser les usagers au sur-risque engendré par le fait de téléphoner au volant grâce à des campagnes de sensibilisation et à une information supplémentaire dans les auto-écoles et les lieux de formation (stages de récupération des points, stages spécialisés...).

Il invite les pouvoirs publics à renforcer les contrôles afin que l'on ne voit plus d'usagers conduire avec un téléphone tenu en main. Il souhaite vivement que soit clarifiée la réglementation relative au téléphone au volant, notamment en ce qui concerne le recours au kit mains-libres.

B - SÉCURISER LES INFRASTRUCTURES

Sur le réseau français, ce sont les routes de rase campagne, nationales, départementales ou communales qui présentent le plus de risques pour leurs utilisateurs. Si depuis quelques années, les routes sont de plus en plus souvent conformes à toutes les normes techniques en vigueur, leur environnement est aussi davantage pris en compte. Petit à petit, on se rend compte qu'il est possible d'aménager des infrastructures ou des paysages pour qu'ils amènent leurs usagers à réduire leur vitesse et à adopter une conduite apaisée.

1. Évaluer et normaliser l'infrastructure

Il reste encore beaucoup à faire pour optimiser les infrastructures anciennes. Dans un premier temps, il semble nécessaire de pouvoir assurer un diagnostic périodique des infrastructures anciennes, routes mais aussi ouvrages d'art, ponts, tunnels et autres, par un organisme indépendant des maîtres d'ouvrage, d'indiquer les modifications à y apporter si nécessaire et leur degré d'urgence.

Si l'ouvrage présente un risque, que des modifications urgentes sont nécessaires et que le financement des travaux nécessaires ne peut être supporté par la structure locale dont il dépend, un système de financement spécifique serait alors mis en place. Par exemple, en fonction des investissements annuels de la commune, du département ou de la région, un pourcentage de 5 à 10 % pourrait constituer un seuil permettant de bénéficier d'un financement supplémentaire. Ce financement complémentaire serait assuré par le budget de

l'État au titre de la solidarité nationale ou par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Il serait ensuite nécessaire d'instaurer des normes de sécurité pour les infrastructures les plus courantes (pistes cyclables, séparateurs de voies, bordures de trottoir...) car elles n'existent à l'heure actuelle que pour les glissières de sécurité et les ralentisseurs, même si nombre d'installations anciennes subsistent encore. Pour éviter les erreurs qui ont justement conduit à l'instauration des normes pour les ralentisseurs, éditer et diffuser un catalogue des normes pour les installations les plus courantes permettrait d'éviter aux décideurs locaux des hésitations ou des mauvais choix.

Les pistes cyclables en particulier font depuis des années l'objet d'aménagements divers et extrêmement variés dans leur forme comme dans leur conception d'une ville à l'autre, alors qu'une certaine harmonisation du concept le plus efficace au moindre coût ne serait pas superflue pour aider les municipalités à choisir l'équipement qui leur convient le mieux au meilleur prix. À l'heure actuelle, se côtoient à peu près tous les types de modèles alors que certains se sont avérés dangereux pour leurs utilisateurs ou peu pratiques à l'usage.

Le Conseil économique et social recommande que soient mis à disposition des collectivités locales et territoriales les outils d'une bonne connaissance des aménagements techniques sous forme d'une évaluation périodique des infrastructures anciennes par un organisme indépendant et d'un catalogue normé des aménagements les plus fréquents.

2. Optimiser l'infrastructure

Indépendamment de la qualité des infrastructures, la signalisation joue un rôle important dans la lisibilité de la route ou de la rue pour ses usagers.

Les incohérences de la signalisation routière sont source d'erreurs de conduite et d'incertitudes pour les usagers. Dans le paysage français, les mêmes situations, ronds points, croisements, carrefours, ne donnent pas obligatoirement lieu à la même signalétique, les différentes voies de circulation ne sont pas obligatoirement repérées comme telles, des strates réglementaires anciennes coexistent avec des plus récentes, comme des zones 30 avec des zones à 45, alors que la vitesse en ville est limitée à 50 sauf dans les zones 30.

Pour limiter ces risques d'erreur, le Conseil économique et social recommande d'harmoniser la mise en place de la signalisation routière et de développer, sur le modèle du site national qui existe déjà, des sites départementaux de signalement et de rectification des incohérences rencontrées par les usagers.

Lorsqu'un utilisateur constate une incohérence, il la signale sur le site, photos à l'appui, et un commentaire est proposé en réponse pour justifier le choix qui a été opéré s'il est raisonné ou pour proposer un réaménagement si nécessaire. Le site est libre d'accès et tous les usagers ont accès à l'ensemble des remarques émises et des réponses apportées.

C - SÉCURISER LES COMPORTEMENTS DES USAGERS

La politique de contrôle/sanction a montré qu'il était possible d'influencer les comportements individuels et collectifs. Cet effort doit être poursuivi mais avant la sanction, il faut informer et réglementer pour que le cadre d'action des usagers soit plus clair et que les responsabilités, les droits et les devoirs de chacun soient connus et reconnus.

1. Compléter le dispositif réglementaire

Pour cela, le Conseil économique et social recommande de compléter le dispositif réglementaire existant par un nouveau code de sanctions permettant de responsabiliser tous les usagers, spécialement les piétons et les cyclistes, et par un certain nombre de définitions afin de fixer le statut et les obligations de chacun des usagers, en particulier les oubliés du Code de la route.

Actuellement, les sanctions prévues pour les cyclistes et les piétons sont pratiquement inapplicables au quotidien et donc inappliquées. Un éventail réaliste de sanctions adaptées aux infractions commises par les cyclistes et les piétons permettrait d'agir vis-à-vis de ceux qui n'ont pas respecté la réglementation, de modifier le sentiment d'impunité qui les encourage à poursuivre et d'adopter une vision plus large des usagers de la circulation qui ne sont pas que des automobilistes.

Mais sanctionner n'a aucun sens si la règle et l'usage ne sont pas connus des intéressés. Les règles de la cohabitation entre piétons, vélos et rollers doivent être rappelées car elles sont souvent méconnues du grand public et les trottoirs voient une explosion de la circulation, en particulier des vélos, des rollers, des trottinettes et autres engins, au détriment des usagers habituels.

Un certain nombre de propositions concernant les cyclistes pourraient être validées de façon réglementaire comme le contresens cycliste, qui leur permet de remonter dans certaines conditions une voie à contresens de la circulation des automobiles, la possibilité de remonter les files de circulation par la droite en l'absence de bande cyclable, la généralisation des couloirs mixtes, bus, vélos, ou l'autorisation de franchir une ligne continue pour effectuer le dépassement d'un cycliste.

Il faudrait enfin donner un statut et définir clairement dans le Code de la route les obligations des rollers, trottinettes et autres modes de déplacements urbains. De la même façon, il semble nécessaire de clarifier les règles de circulation des transports en commun, en particulier des trams, qui sont tantôt considérés comme des trains tantôt comme des véhicules.

Des campagnes récurrentes de vérification de la conformité des deux-roues aux règlements en vigueur, notamment sur l'éclairage, permettraient de prévenir et d'informer sur les risques encourus en cas de non-conformité avant de sanctionner si nécessaire.

2. Créer et diffuser un code de la rue

De plus, il conviendrait de compléter le Code de la route par un code de la rue. Actuellement débattu au sein du comité de pilotage mis en place le 18 avril 2006, le code de la rue déterminera la façon dont l'espace public de la rue doit être partagé entre ses différents usagers, piétons, cyclistes, automobilistes, transports en commun, utilitaires, les priorités des uns par rapport aux autres quand ils se croisent et les devoirs de chacun pour un usage harmonieux de l'espace urbain.

Notamment des aménagements au Code de la route pourraient être apportés comme l'introduction de la notion de zone de rencontre, des punitions plus lourdes pour le stationnement illicite ou la définition juridique des notions de voirie, d'espace public, voire d'espace riverain pour les clarifier pour l'ensemble des usagers.

Le code de la rue s'imposera à chaque agglomération qui pour sa diffusion prendra en compte les caractéristiques des lieux, comme par exemple l'existence d'un tramway. Chaque usager serait ainsi informé de ses droits et de ses devoirs quand il circule en ville, sur la chaussée, ou sur un trottoir, à pied, en voiture ou avec un deux-roues.

Le Conseil économique et social recommande la création et la diffusion d'un code de la rue intégré au Code de la route, qui détermine le partage de l'espace public entre ses différents usagers, ainsi que leurs droits et devoirs.

II - PRÉVENTION, ÉDUCATION ET PARTICIPATION POUR UNE CULTURE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au-delà du domaine technique de la sécurité routière, c'est par la diffusion d'une culture de la sécurité routière à l'ensemble de la société que des améliorations importantes pourront encore intervenir. La prévention, l'éducation et la participation de tous permettront de consolider ce qui existe déjà et d'intégrer en profondeur les valeurs de la sécurité routière dans les comportements collectifs. C'est à ce prix seulement que les modifications dues à la peur de la sanction pourront être intériorisées par les usagers et devenir des réflexes.

A - PRÉVENTION : AGIR SUR LES COMPORTEMENTS DES USAGERS POUR MIEUX GÉRER LES RISQUES

Outre les dangers liés au non respect du Code de la route et de la signalisation, depuis plusieurs années les trois risques principaux ont été identifiés : vitesse, alcool et non port de la ceinture mais d'autres sont arrivés comme l'usage du téléphone au volant, la consommation de cannabis ou de médicaments altérant les réflexes ou la vigilance, la pression du groupe des pairs ou la fatigue. Une meilleure politique de prévention repose sur une bonne connaissance des risques afin d'agir de façon ciblée auprès des usagers et sur des actions d'information convergentes pour diffuser les messages auprès de tous.

1. Identifier les risques et les conduites d'évitement

Dans un premier temps, il convient d'identifier les risques nouveaux mais également d'actualiser les connaissances sur ceux déjà connus depuis longtemps, au sein de groupes de travail spécialisés tels qu'il en a déjà existé pour le risque alcool par exemple et de les analyser pour proposer des comportements d'évitement, formels ou informels.

Le Conseil économique et social recommande de capitaliser le savoir-faire et de généraliser les connaissances existantes sur chacun des risques identifiés par des travaux de groupes spécialisés et de diffuser des comportements d'évitement formels ou non formels de façon à informer clairement la population sur ces risques et à limiter les comportements dangereux et leurs conséquences.

Ces groupes de travail, réunissant des spécialistes du comportement, des associations de parents et d'usagers, des spécialistes médicaux, travaillant à partir des solutions mises en place dans d'autres pays et sous la forme de « *brain-storming* » auraient pour mission de proposer des ensembles de mesures à adopter suivant les circonstances pour lutter contre le risque concerné et à diffuser en continu dans l'ensemble de la population.

Le groupe travaillant sur le risque alcool pourrait ainsi synthétiser de façon claire l'ensemble des effets de l'alcool et des modifications qu'il entraîne sur le comportement humain et lister des séries de mesures d'évitement formelles : fixer un prix dissuasif pour les consommations alcoolisées dans les lieux publics, renforcer les contrôles d'alcoolémie les week-ends, instaurer un taux d'alcoolémie nul pour les jeunes conducteurs, et non formelles : informer systématiquement les parents des adolescents, les responsables d'activités sur les dangers de l'alcool, généraliser la distribution des éthylotests à la sortie des boîtes de nuit, mettre en place des opérations type capitaine de soirée, organiser des systèmes nocturnes de transport en commun, tels qu'il s'en développe actuellement à l'initiative des municipalités (par exemple à Paris ou à Lyon) ou sous la responsabilité des gestionnaires de boîtes de nuit et qui contribuent à améliorer la sécurité sur la route, chercher à obtenir l'adhésion des prescripteurs naturels (boîtes de nuit, alcooliers...) de l'offre festive auprès des jeunes dans la

lutte contre l'insécurité routière *via* par exemple la mise en place d'une charte de la vie nocturne nationale, voire européenne... On sait que l'alcool multiplie par huit le risque d'accident et le cannabis par quinze.

Ces recommandations concernant également les parents, les amis et les personnes côtoyant les usagers potentiels seraient diffusées massivement dans les lieux publics concernés (lieux festifs, stades, lieux de rassemblement...) sous forme de slogans connus de tous permettant de reconnaître une situation de risque quand on la rencontre et de savoir comment y répondre que l'on soit l'usager, un de ses pairs ou un professionnel.

2. Cibler la population des jeunes

Par ailleurs, il conviendrait de cibler davantage la population des jeunes gens, traditionnellement plus sensible au risque et plus fragile afin de les sensibiliser au respect d'autrui et de renforcer leur connaissance d'eux même et de leurs limites.

L'exposition particulièrement élevée aux accidents de cette tranche d'âge s'explique par de multiples facteurs : l'inexpérience de la conduite, des automatismes encore incertains, la sous-estimation du risque ou la recherche de sensations fortes. Les jeunes garçons en particulier peuvent être à la recherche de sensations fortes et vouloir affirmer leur virilité. C'est en en prenant des risques qu'ils s'imaginent acquérir tout cela. « *S'il n'y a pas de risque, on ne s'amuse pas, on s'embête* ». (Extrait d'un témoignage vidéo diffusé par la MAIF)

La route est un espace social, où les individus évoluent dans un ensemble de règles complexes, où la connaissance de soi est un impératif pour ne pas devenir un danger pour les autres. Mais la question du rapport au risque relève de la construction personnelle du sujet et ne s'apprend ni à l'école ni à l'auto-école.

Des modules portant sur les valeurs, la solidarité, la citoyenneté, l'accomplissement personnel, la recherche d'une identité propre, le droit d'être soi et d'être différent, de refuser la pression du groupe, tenant compte de la difficulté des garçons à imaginer des conséquences néfastes de leurs comportements, et s'appuyant sur la résistance des filles à la prise de risque sur la route et aux comportements « *infractionnistes* », redonnant une place à l'information objective et transparente, rappelant la règle en réponse à la demande de repères, devraient pouvoir être proposés en classe tout au long du cursus scolaire.

Le Conseil économique et social préconise la mise en place d'une formation sur l'éducation au risque sous forme de modules dans le cadre des cours d'éducation civique qui intégreraient la thématique de la sécurité routière.

3. Accompagner les familles

On sait également que, davantage que de l'apprentissage de la conduite, le comportement sur la route des jeunes conducteurs dépend du modèle familial observé tout au long de l'enfance quand ils ne conduisaient pas encore.

N'y a-t-il pas une réflexion à envisager avec les parents, les auto-écoles, les associations, sur des comportements, des attitudes, un savoir-être à privilégier de façon consciente ? Connaissant les avantages de la conduite accompagnée, ne faudrait-il pas inciter les parents à y recourir plus souvent ? Ne faudrait-il pas alors proposer aux parents accompagnant des jeunes à la conduite, un module court de formation spécifique ou un mini-stage pratique pour les aider à devenir éducateur de la conduite mais également pour être capable d'analyser leur propre style de conduite et leurs difficultés ?

Tous les parents n'ont pas vocation à devenir moniteur d'auto-école. Le rappel de quelques règles de base dans une plaquette insérée dans le livret du jeune complèterait par ailleurs utilement une information qui pour le moment est réduite à sa plus simple expression.

Le Conseil économique et social recommande la diffusion d'un certain nombre de messages basiques aux parents de jeunes enfants sous forme de plaquettes à distribuer dans les maternités, les centres de PMI, sur les schémas familiaux qui se mettent en place dès le plus jeune âge.

Le rappel de quelques règles sur le port de la ceinture, l'utilisation des sièges bébé, et la conduite apaisée, à un moment où les parents sont sensibilisés au risque et à leur responsabilité renforcerait leur impact et pourrait contribuer à terme à faire évoluer des comportements.

4. Utiliser un faisceau de messages convergents

Pour que la prévention puisse jouer son rôle et toucher l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, il faut utiliser tous les canaux d'information existants.

On a souvent l'impression que les messages diffusés à l'heure actuelle sont ponctuels et disparaissent les uns après les autres après avoir, un temps, apporté un éclairage sur un risque ou une situation problématique. Afin que les campagnes d'information continuent à toucher leurs publics bien après leur première diffusion, que les informations se complètent au lieu de se chevaucher et ne disparaissent pas une fois les spots télévisés diffusés, il est nécessaire de les accompagner d'outils pédagogiques pérennes, plaquettes, site Internet, livret, Cd-rom, à l'intention des publics spécifiques et disponibles dans des lieux précis : auto-écoles, entreprises, concessions auto et motos, organismes professionnels, écoles...

De la même façon, il convient de ne pas oublier toute une partie des usagers de la route. Trop d'informations ciblent uniquement le point de vue de l'automobiliste comme s'il était le seul à disposer de l'espace de la route. Envisager autrement l'espace commun de la rue ou de la route, travailler sur tous les points de vue, évaluer les risques pour tous les usagers, c'est faire de la prévention un outil qui concerne tout le monde. Trop spécialiser les publics cibles revient à exclure le plus grand nombre de l'information mise en place.

Le Conseil économique et social propose de compléter les campagnes d'information nationales d'outils pédagogiques adaptés aux différents publics visés pour capitaliser et compléter dans la durée l'information diffusée.

B - ÉDUCATION : CRÉER LES CONDITIONS DE L'ÉMERGENCE D'UNE VÉRITABLE CULTURE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE GRÂCE À L'ÉDUCATION

La prévention met en lumière l'intérêt d'une formation généraliste pour tous. Si à un moment donné toute une génération a été formée à un bloc de connaissances communes, il est ensuite plus facile d'évaluer l'incidence des actions de formation ou de communication spécialisée et de mettre en place des modules complémentaires adaptés aux cas particuliers.

À l'heure actuelle, nombre de personnes n'ont jamais eu droit à une formation quelle qu'elle soit dans le domaine de la sécurité routière. Ainsi, pour conduire une voiture sans permis, ou un deux-roues non motorisé, il n'existe aucune exigence de connaissances minimales nécessaires alors que la responsabilité du conducteur peut être engagée.

C'est l'éducation qui modifiera la place de la sécurité routière dans la société. Pour faire évoluer les connaissances et toucher toutes les générations, seul moyen de diffuser en profondeur les valeurs de la sécurité routière, il faut envisager la mise en place et la diffusion d'une véritable culture de la sécurité routière tant dans l'éducation formelle que non formelle.

1. Faire évoluer la place de l'éducation à la sécurité routière dans l'éducation formelle

1.1. Développer le continuum éducatif

Actuellement, c'est au moment où les jeunes commencent à conduire réellement que s'interrompt le continuum éducatif. Il convient de l'aménager pour l'enrichir et l'étendre à toute la scolarité obligatoire. De la maternelle au lycée, dans les filières technologiques et professionnelles, un temps régulier d'enseignement de la sécurité routière, diffusé par des enseignants spécialisés, devrait donner à tous les bases d'un usage socialisé de l'espace de la rue et de la route.

Faisant partie des fondamentaux, cet enseignement pourrait prendre place au sein d'un domaine plus vaste, celui de l'éducation à la citoyenneté, autrefois éducation civique, et comprendrait des modules pratiques portant sur des savoir-faire, des modules portant sur des valeurs afin d'acquérir des « *savoir-être* » et des modules plus théoriques portant sur des connaissances à acquérir.

Obligatoire dans tous les programmes et dans tous les établissements, cet enseignement serait complété par la présence de l'éducation routière au sein des apprentissages fondamentaux sous forme de référence, notamment dans les cours de physique afin de faire entrer davantage la sécurité routière dans la vie des jeunes.

Le Conseil économique et social recommande le développement du continuum éducatif « *sécurité routière* » tout au long de la scolarité obligatoire et d'une formation tout au long de la vie, en corrélation avec l'apprentissage des gestes qui sauvent. Les filières technologiques et professionnelles doivent être intégrées à cette démarche.

1.2. Réformer l'apprentissage de la conduite

Une réforme de l'apprentissage de la conduite accompagnerait cette évolution. En effet, actuellement que ce soit pour les automobilistes ou les motards, la formation à la conduite n'est pas assez poussée pour permettre aux jeunes conducteurs de maîtriser l'ensemble des éléments leur permettant d'agir dans des circonstances de trafic complexe. Or un certain nombre de jeunes ont un besoin vital du permis de conduire pour pouvoir se déplacer pour trouver du travail ou acquérir leur autonomie.

De fait, cet examen se trouve chargé d'un ensemble de fonctions qui rendent un échec impossible à envisager d'autant plus que, dans une société en manque de repères, l'examen du permis de conduire est devenu un véritable rite initiatique. Rien n'est effectivement prévu en cas d'échecs à répétition à l'examen et sa difficulté croissante pousse nombre de jeunes à circuler sans permis de conduire.

Déconnecter en partie la formation de l'examen proprement dit devrait permettre de situer l'apprentissage de la conduite dans une dynamique à plusieurs étages.

La partie théorique de la formation, concernant le Code de la route, serait abordée au cours de la scolarité et sanctionnée par un examen en cours de scolarité délivrant un certificat d'aptitude théorique qui pourrait prendre une forme simplifiée par rapport à l'examen actuel avec une partie de contrôle continu.

La partie pratique de la conduite serait réalisée comme aujourd'hui par les auto-écoles et les familles, plus importante en nombre d'heures, avec des moniteurs ou des parents accompagnateurs soutenus par quelques outils simples, évoluant d'un apprentissage formel, différencié par sexe, à l'autonomie.

Une troisième étape formelle serait intégrée au dispositif de l'apprentissage : des étapes d'évaluation post-examen, six mois et un an après l'examen, avec des validations intervenant à des moments clés.

Une évaluation post-examen permettrait un accès progressif à la conduite comme il en existe dans plusieurs pays : au début, les jeunes conducteurs n'ont pas le droit de conduire de nuit, n'ont pas accès à l'ensemble du réseau routier, ou font l'objet d'un taux d'alcoolémie nul. Au fur et à mesure que les évaluations se passent bien et que les jeunes conducteurs accèdent au statut de conducteur plus expérimenté, ces restrictions tombent et ils ont accès à l'ensemble des prérogatives du conducteur et à tous leurs points.

À noter qu'il existe une dérogation permettant de conduire une moto de 125 cm³ avec un permis voiture et une formation complémentaire de quelques heures. Cette situation doit être prise en compte dans la réflexion sur l'évolution des permis auto et moto.

Le Conseil économique et social préconise une réforme de l'apprentissage de la conduite automobile, en insérant la partie théorique dans le parcours scolaire pour tous et en complétant la partie pratique par une évaluation post examen permettant un accès progressif à la conduite.

Le Conseil économique et social recommande également une évolution du permis moto. La faiblesse de la formation pratique initiale à la conduite sur route étant constatée, il conviendrait de proposer des formations complémentaires dans des écoles de pilotage afin de permettre aux futurs motards de disposer des compétences nécessaires à une conduite sûre pour eux et pour les autres.

1.3. Généraliser un système d'auto-évaluation pour tous les usagers de la route

Aujourd'hui, il est impossible d'évaluer son niveau de connaissances ou de compétences en matière de sécurité routière ou de conduite d'un véhicule motorisé ou non, sauf dans le cas d'un stage de récupération de points ou de formation volontaire.

Parce que la formation ne concerne pas que les jeunes conducteurs, il serait utile de mettre en place un système permettant à chaque usager d'évaluer son niveau de connaissances de la réglementation en usage et de tester son niveau de compétence de la conduite d'un véhicule, cyclomoteurs, motos, autos ou voitures sans permis, grâce à un logiciel de simulation de conduite.

Ce dispositif qui pourrait se situer dans les lieux publics, dans les salles d'attente des garagistes, des concessions ou des centres de contrôle technique trouverait un rythme dans la vie des conducteurs : une fois tous les dix ans, le conducteur évaluerait ses capacités et, si un manque important était constaté, irait passer deux heures dans un centre agréé sur un simulateur de conduite à tester des mises en situation et des solutions possibles ou, en cas de problème physique, devrait consulter son médecin.

Parallèlement, les visites médicales obligatoires au sein des entreprises et des administrations pourraient inclure dans leur protocole et suivant un calendrier à définir les conditions d'une bonne pratique de la conduite : vue, audition, non addiction, état général comme cela existe déjà dans nombre d'entreprises.

Le Conseil économique et social propose de généraliser des tests d'auto-évaluation de la conduite d'un véhicule motorisé, voiturette sans permis comprise, dans les centres de contrôle technique existants. Ces tests qui permettraient aux conducteurs d'évaluer l'état de leurs connaissances et de leurs compétences, seraient obligatoires et déboucheraient sur une visite médicale si nécessaire.

2. Donner une place à la sécurité routière dans l'éducation non formelle

2.1. Faire entrer la sécurité routière dans l'éducation non formelle

Il convient également de faire entrer la sécurité routière dans l'éducation non formelle pour qu'elle fasse davantage partie de la vie quotidienne. Cela est possible par une série de manifestations culturelles, des ateliers et des stages de formation, des lieux d'information ouverts à tous, des manifestations récurrentes comme l'instauration d'une journée nationale par type de risque reconnu, des trophées et des concours nationaux ou locaux.

Le succès des trophées comme « *Entreprise et sécurité routière* », « *Prévention Jeunes* » ou celui des « *Casques d'argent* » organisé par les pompiers de Paris sous l'égide de la Fédération française de motocyclisme montrent qu'une approche sur un mode positif et du volontariat peut être efficace et serait à généraliser au niveau local comme national pour diffuser en profondeur des messages de prévention et de compétence.

Mettre en place une information permanente par risque sur des sites Internet dédiés, faisant la somme des connaissances acquises dans le domaine, proposant des solutions d'évitement et faisant le bilan des progrès, permettrait de diffuser des connaissances certaines et d'informer le grand public de façon pédagogique et adaptée. Cette information pourrait se décliner sur la base de journées à thèmes, de bases de données consultables gratuitement, de sites de réponse aux questions, d'expositions tournant dans les lieux publics, d'ateliers d'animation dans les centres culturels et de loisirs, de formalisation des temps proposés en auto-écoles ou lors des stages de remise de points et de publication de ces outils à destination des professionnels des associations...

Pourquoi ne pas penser à des lieux d'information permanents sur les problématiques de la sécurité routière dans les maisons départementales de la sécurité routière mais également dans des lieux plus nombreux, les centres d'information jeunesse, les médiathèques, des lieux publics référencés pour permettre une accession plus importante à l'information pour l'ensemble des usagers.

Pour les jeunes, la présence de quelques heures de formation à la conduite ou au Code de la route complèterait de façon intéressante la formation aux premiers secours dispensée aux jeunes gens et jeunes filles lors des Journées d'appel pour la défense (JAPD).

Le Conseil économique et social propose, dans le cadre de la mise en place du service civil volontaire, que les jeunes volontaires puissent bénéficier de formations à la sécurité routière et au Code de la route et recommande l'introduction d'un module sur le risque routier auprès des jeunes dans le cadre des JAPD.

2.2. Créer des synergies entre les politiques publiques

Il serait également intéressant de créer davantage de passerelles qu'il n'en existe actuellement entre les politiques publiques et la sécurité routière.

Mettre en place des liens plus étroits entre sécurité routière et santé publique par exemple pour travailler entre autres sur les conduites pathologiques, les obligations de traitement sans suivi, ou les suites des accidents qui sont des domaines encore trop peu connus et souvent peu traités permettrait de potentialiser des domaines qui ont besoin l'un de l'autre pour avancer.

De la même façon, des synergies entre politique de la ville et sécurité routière permettraient, par exemple, d'envisager différemment le financement par les jeunes de leur permis de conduire, le permis à un euro par jour ne répondant pas à tous les cas, ou d'aider les familles à se mobiliser sur la conduite accompagnée.

Ceci n'implique pas forcément de mettre en place de nouvelles structures mais de travailler régulièrement de façon transversale et par thématique et de disposer de moyens de diffuser l'information auprès des professionnels concernés.

Le Conseil économique et social préconise, dans le cadre d'une synergie avec la politique de la ville, que les jeunes puissent financer leur permis de conduire par un système de bourse, de prêt ou d'avance et la mise en place d'un système d'aide au financement par la participation.

C - PARTICIPATION : INSTAURER LES CONDITIONS D'UNE PARTICIPATION ACTIVE DES USAGERS

Faire participer les usagers à la résolution des problèmes qui les concernent est la troisième façon d'instaurer une véritable culture de la sécurité routière dans notre société. L'information accessible et claire pour tous les usagers de la route est la clé de la participation à l'effort contre l'insécurité routière. Être informé des risques encourus, de ses droits et de ses obligations d'usager est le minimum nécessaire pour comprendre la situation et la façon dont l'individu peut s'insérer dans une communauté. Un certain nombre d'initiatives à généraliser ont déjà vu le jour dans ce domaine.

1. Associer les usagers à l'effort de sécurité routière par une information claire

Le Conseil économique et social recommande la généralisation des bilans locaux de sécurité routière.

De tels bilans existent déjà en Isère ou à Bourg-en-Bresse. Ils dressent le bilan complet des actions entreprises sur une année et évaluent leur impact après avoir dressé un constat de la situation initiale. Ils ont l'avantage de rapprocher la problématique de la sécurité routière des citoyens et en même temps de motiver à une action possible puisque locale. En posant les problèmes au quotidien, ils permettent de lutter contre un certain fatalisme et une déresponsabilisation des individus face à des problèmes qui les dépassent. Ces bilans, fondés sur des choix politiques forts, proposent une problématique locale et des résultats chiffrés compréhensibles à l'échelle d'un individu. Ils posent ainsi une information différente, plus accessible, qui ne juge ni ne culpabilise les auteurs d'infraction et motive à agir.

2. Associer localement la population à la résolution de problématiques de sécurité routière

De la même façon, **il conviendrait de développer les consultations locales ou les groupes de travail mis en place dans des quartiers, bourgs et villages autour de problématiques de sécurité routière** : aménagements de passages piétons à proximité des écoles, installation d'abribus pour le ramassage scolaire, réaménagement de zones 30 en centre-ville ou de passerelles pour les piétons. Ces moments de démocratie locale rapprochent l'information des usagers et les amènent à réfléchir à leurs comportements en même temps qu'à ceux des autres.

Organiser des consultations locales et mettre en place des lieux de participation pour résoudre les problématiques de sécurité routière a permis à la Grande-Bretagne de réduire de façon importante les accidents en zone urbaine. Les municipalités françaises qui ont adopté ce système sous forme de commissions, de conseils, ou de réunions de quartier, en constatent tous les jours les effets positifs : d'une part, la sécurité routière intéresse les usagers, d'autre part, ils sont demandeurs de participation et de démocratie locale pour pouvoir agir directement sur leur qualité de vie.

Des citoyens motivés sont eux-mêmes des vecteurs d'information et de modification des comportements collectifs.

3. Définir avec les associations leur rôle local et national dans la politique de sécurité routière

Le domaine de la sécurité routière a vu un fort engagement associatif avant même que les politiques publiques ne se développent. Nombreuses dans les différentes instances, du niveau national au niveau local, les associations ont souvent joué le rôle d'innovation et de propositions. Elles interviennent également très concrètement au quotidien pour des actions de formation, d'information ou de motivation de publics spécialisés.

Avec la décentralisation, certains lieux de conseil et de consultation nécessitent d'être redynamisés, en particulier au niveau départemental. Si les décisions se répartissent plus clairement au niveau local, il convient de réaménager la place des associations au sein du dispositif.

Ainsi, dans le cadre d'une délégation reconnue ou d'agrément spécifiques, les associations pourraient, comme elles le font déjà en partie, prendre en charge un certain nombre de risques (alcool, ou pression des groupes de pairs) et de publics spécialisés (très jeunes enfants, motards, cyclistes, étudiants ou aînés), apporter leur expertise au sein d'organismes de coordination et de concertation comme les commissions consultatives des usagers placées auprès des préfets ou participer à la formation des enseignants et de leurs élèves.

Toutes les conditions étant réunies, le Conseil économique et social recommande une redéfinition du rôle et des missions des associations du niveau local au niveau national, par le biais d'agrément et de reconnaissances spécifiques passés avec la puissance publique.

III - COORDONNER, RENFORCER ET HARMONISER L'ACTION DES DIFFÉRENTS ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Alors que, depuis trente ans, l'État a mis en place une politique nationale de sécurité routière, et dispose d'une véritable expertise dans ce domaine, la question qui se pose aujourd'hui est celle d'un transfert de ses compétences aux collectivités locales et territoriales et d'un accompagnement des différents acteurs.

La dispersion des compétences qui est la marque de la sécurité routière et en même temps son atout quand il faut inventer de nouvelles formes de participation, pèse d'un poids important quand il s'agit d'harmoniser, de coordonner ou de faire des choix de priorités. Le déficit global d'analyse de la situation, le manque de critères d'évaluation ou de points de repère reconnus font que le système lui-même n'est pas interrogé dans son fonctionnement.

Un des défis majeurs lancé à la sécurité routière se pose désormais en termes de cohérence : renforcer la cohérence des diverses politiques menées tant au niveau national que local et européen et, au-delà des défis que portent les usagers et leur environnement au sens large, faire évoluer l'ensemble du système vers une plus grande coordination pour davantage de performance et d'efficacité.

Face à la nécessité de davantage de cohérence territoriale, le Conseil économique et social préconise de renforcer la politique nationale en lui attribuant davantage de moyens, de mettre en place des coordinations nouvelles entre les niveaux locaux et nationaux et de s'appuyer sur une coopération plus importante avec l'Union européenne.

A - RENFORCER LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN LUI
ATTRIBUANT DAVANTAGE DE MOYENS DÉDIÉS

Il importe de doter la politique nationale de sécurité routière des moyens dont elle a besoin pour assurer sa mission au long cours.

1. Doter la sécurité routière de personnels spécialisés

Des unités spécialisées dans les actions de sécurité routière permettraient d'associer une indépendance dans l'action à un professionnalisme rendu indispensable par le développement de matériels spécifiques de plus en plus performants et d'actions de contrôle, d'éducation, et de prévention adaptées aux besoins de différents types de publics.

Une solution rapidement opérationnelle, car elle n'impose pas la création d'un nouveau statut, consisterait à avoir des unités spécialisées de gendarmes dans les départements à prédominance rurale et de policiers dans les départements à prédominance urbaine. Pour effectuer ces choix, il faut tenir compte des effectifs de personnels déjà spécialisés dans ces fonctions de police routière et de la fraction des accidents corporels et mortels observée dans les zones territoriales dépendant actuellement de la police ou de la gendarmerie.

Une fois le choix effectué, il resterait à déterminer les moyens financiers, en personnel, en matériel, ou en locaux. Des formations communes devraient alors être assurées pour garantir une homogénéité des pratiques indispensable pour qu'elles soient considérées par les usagers comme une référence constante et crédible. Il est nécessaire également d'envisager de produire des textes donnant à ces unités spécialisées une compétence territoriale sur l'ensemble des voies d'un département.

Le Conseil économique et social recommande la création d'unités départementales spécialisées prenant en charge la sécurité routière dans toutes ses dimensions. Une expérimentation pourrait être réalisée sur la base des unités déjà existantes et ensuite généralisée à l'ensemble du territoire.

2. Une formation des personnels unifiée et renforcée

Une formation unifiée des personnels dédiés et des unités classiques permettrait d'asseoir une base commune de référence et de diffuser un savoir scientifique incontestable. Une formation commune aux policiers, gendarmes et magistrats assurerait un niveau homogène de connaissances à tous les professionnels qui travaillent sur la problématique de la sécurité routière.

En effet, les convictions des magistrats, des policiers ou des gendarmes doivent se fonder sur un savoir scientifique et non sur leur auto-expertise de conducteur comme c'est souvent le cas. Se retrouver ensemble lors de modules de formation communs permettrait également d'assurer plus spontanément une information et des coopérations qui ont souvent du mal à se mettre en place. La formation aux nouvelles solutions techniques développées ou inventoriées ferait partie de cette mission importante de mise à niveau permanente des acteurs de terrain dans un domaine en évolution rapide.

3. Dégager des moyens de communication et d'information adaptés à l'ampleur de la tâche

On l'a vu précédemment, mener une politique active de prévention, de formation et de participation nécessite des moyens conséquents notamment en termes de communication.

Jusqu'à présent, les moyens alloués à la communication et à l'information ont été en permanence soumis aux aléas budgétaires réservés aux domaines non prioritaires de la politique nationale. Si la publicité médiatique de ces dernières années peut compenser un certain nombre de faiblesses de la communication nationale, elle ne remplace ni une pédagogie choisie par publics spécialisés ni des campagnes ciblées.

Il faut envisager de donner à la délégation interministérielle les moyens financiers dont elle a besoin pour promouvoir des campagnes de communication de grande envergure et parallèlement les moyens pour mener à bien une pédagogie de l'accompagnement des usagers. Il faut donc envisager l'attribution d'un budget d'information, formation et prévention stable sur quelques années.

Pour cela, le Conseil économique et social préconise la mise en place de budgets de programmes pluriannuels (tels qu'ils sont prévus dans le cadre de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF)) et la possibilité de les compléter par des partenariats avec les collectivités territoriales. Ces budgets pourraient être abondés par d'autres partenariats engagés avec le secteur privé.

Des partenariats institutionnels, en particulier avec le ministère de l'Éducation nationale, doivent être mis en place rapidement pour définir le statut des professionnels intervenant, le contenu des programmes et l'étendue des coopérations avec les différents établissements d'enseignement.

4. Identifier des relais entre le niveau national et le niveau local

Actuellement, la multiplicité des acteurs et des pôles de responsabilité freine la visibilité et l'efficacité du système. Paradoxalement, il semble en même temps manquer un relais entre le niveau national et le plan local **d'où la recommandation du Conseil économique et social de mettre en place un organisme d'expertise et de coordination entre les niveaux locaux et le niveau national.**

Pour accumuler et diffuser une expertise scientifique sur le sujet de la sécurité routière, former et informer professionnels et usagers, relayer, coordonner et évaluer l'ensemble de ces actions, la mise en place d'un organisme d'expertise et de coordination permettrait une autonomie, un suivi et une cohérence renforcée de l'action publique.

Un tel organisme développant et coordonnant toutes les actions de sécurité routière se situant à un niveau interministériel permettrait de faire face à de nombreux problèmes techniques et de fonctionnement, en assurant la pérennité nécessaire à une politique efficace.

Il pourrait comporter plusieurs entités pour assurer l'ensemble de ses missions : un service des techniques de la sécurité routière assurant le pôle d'expertise scientifique nécessaire, un service préparant et pilotant la communication, et une structure de formation, en plus d'assurer un rôle d'information, de conseil et de coordination entre les niveaux territoriaux et l'action nationale.

Cet organisme permettrait, dans la durée, de faire le lien entre les différents acteurs, d'assurer une formation commune des professionnels et d'identifier à terme une compétence technique généraliste reconnue dans les différents domaines intéressant la sécurité routière.

Il serait important qu'il contribue à la mise en place de relais entre le niveau national et les niveaux locaux, soit sur la base de correspondants décentralisés effectuant des missions de coordination et de formation au niveau régional ou départemental, soit sur la base d'un système d'évaluation et de remontées d'informations permettant la constitution d'une base de données scientifiques nationale utilisable par tous.

Dans un système où tant d'acteurs différents interviennent, le système des conseils tel qu'il est pratiqué au niveau national est sans doute une des façons d'impliquer et de faire travailler ensemble des personnalités et des structures très éloignées les unes des autres. L'organisme, lieu des rencontres et de la coordination nécessaire entre État et collectivités territoriales, pourrait résulter soit de la transformation du Conseil national de la sécurité routière, en augmentant le nombre et la représentativité des élus locaux et territoriaux et en redéfinissant ses missions et ses compétences opérationnelles, soit de la création, sous la forme juridique du Groupement d'intérêt public (GIP), d'une nouvelle structure se substituant au CNSR.

Il est sans doute opportun d'identifier également des relais, existant déjà ou à créer, pôles d'expertise et d'évaluation, créatifs dans la mise en œuvre et le conseil, remplissant ces fonctions entre le local et le national qui permettraient d'éviter des gaspillages coûteux et de rapprocher la thématique de la sécurité routière au plus près des pôles de décision. Ce pourrait être par exemple le rôle des observatoires régionaux et départementaux de la sécurité routière à condition d'élargir leur mission à la formation, et à l'évaluation et pas seulement à l'observation et au conseil.

B - RENFORCER LA COHÉRENCE ENTRE LE NIVEAU NATIONAL ET LES NIVEAUX LOCAUX ET TERRITORIAUX PAR L'ÉVALUATION, L'INFORMATION ET LA COORDINATION

Il faut permettre aux élus locaux au sein d'une politique nationale de référence de disposer des moyens de décider en fonction des besoins réels et en coordination avec les territoires voisins. Pour ce faire, une double démarche, d'évaluation d'une part, et de coordination d'autre part, semble s'imposer.

1. Trouver les bons indicateurs pour favoriser des évaluations territoriales et nationales compatibles

Quand de nombreux acteurs de terrain ont à mettre en œuvre une politique, il est indispensable de disposer d'indicateurs permettant les comparaisons à des niveaux territoriaux correspondant au bon niveau de responsabilité et d'action. Si ces indicateurs sont bien choisis, ils permettent le développement d'une évaluation objective de la qualité de l'action.

Appliquée à la sécurité routière, cela nécessite une bonne identification des indicateurs utilisables et leur publication au niveau national et territorial adapté à la responsabilisation des acteurs. Cette démarche implique concrètement de traduire les grandes orientations de la sécurité routière en objectifs mesurables par et pour les différents acteurs du dispositif et de dégager ensuite les indicateurs permettant leur évaluation et la comparaison entre les différents territoires.

L'évaluation ne repose pas uniquement sur l'usage d'indicateurs quantitatifs. Des procédures d'expertise qualitatives, véritables audits orientés vers la qualité des pratiques, sont également utilisables. Pour cela, il est nécessaire de passer par des indicateurs de comportements simples, faciles à mettre en œuvre, fiables et indiquant aux décideurs locaux l'efficacité de leurs actions. Par exemple ;

- le taux de port de la ceinture dans une agglomération disposant de services de police ;
- le nombre et la proportion de blessés avec ou sans ceinture dans la zone concernée ;
- l'usage des dispositifs de retenue des enfants ;

- le port du casque par les usagers de deux-roues à moteur.

Proposer des indicateurs fiables, accompagnés d'un mode d'emploi pour leur mise en place et leur suivi, publier les résultats, faire des comparaisons et des analyses permettrait de dresser un premier constat de l'efficacité des politiques menées et de dresser des comparaisons documentées entre territoires proches ou similaires afin d'assurer les bases d'une coordination qui pour l'instant n'existe pas.

2. Diffuser les bonnes pratiques et les normes existantes ou en préparation

Pour faciliter la prise de décision des élus et l'inscrire dans un cadre juridique et technique normé, il serait utile de mettre à leur disposition un guide des bonnes pratiques en matière de sécurité des infrastructures et des aménagements sur la base des fiches de la DDE existant déjà, par exemple, mais également un catalogue des normes existantes au niveau national et européen et celles en projet concernant les différents domaines d'action de la sécurité routière : infrastructures, véhicules, comportements des usagers, circulation au sens large, pour une meilleure anticipation des actions dans les différents territoires.

Les décideurs locaux, notamment au niveau communal, n'ont pas une vision claire de l'ensemble des solutions disponibles pour répondre aux problèmes qui leurs sont posés. Développer la vulgarisation des dispositifs de sécurité routière relevant de l'infrastructure, pour faciliter l'action des services techniques et contribuer au développement d'un corps de données reconnues dans ce domaine difficile et parfois discuté du fait de l'insuffisance des études sur l'optimisation des solutions, est un minimum nécessaire.

La cohérence d'un aménagement, la prise en compte des différents types d'usagers, relèvent d'une technologie rigoureuse qui doit être mise à la disposition des acteurs pour qu'ils réalisent pleinement les conséquences de leurs choix.

Actuellement, avec les moyens de diffusion modernes, il est simple d'envisager un système de fiches réactualisées dans les principaux domaines de l'aménagement de l'espace urbain et des routes et de les diffuser régulièrement sous forme électronique à l'ensemble des collectivités territoriales.

Le Conseil économique et social préconise la diffusion des bonnes pratiques existantes en matière de sécurité des infrastructures et des normes en usage au niveau national et européen afin de donner un cadre fiable aux décideurs locaux notamment en cas d'aménagements nouveaux quand les références locales n'existent pas encore.

3. Mettre en place des lieux d'expertise et de coordination entre territoires voisins

Les services déconcentrés de l'État qui sont les services référents de l'État dans le domaine de la sécurité routière, n'ont pas de vocation de coordination entre les territoires ou entre les différents acteurs. Il y a sans doute possibilité d'articuler les missions des uns et des autres de façon à disposer de pôles techniques au service des politiques nationales et locales, au sein d'une coordination assistée de conseils de représentants des acteurs impliqués.

Sans bouleverser le paysage actuel, il est nécessaire de revivifier les différents conseils de sécurité existants, conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance et départementaux de sécurité qui ont des niveaux d'activité très différents d'un endroit à l'autre.

Il conviendrait d'élargir leurs prérogatives et leur représentativité en matière de sécurité routière en y incluant, là où ils ne sont pas présents, les correspondants sécurité routière des communes et des intercommunalités et les élus en charge d'une responsabilité de sécurité routière.

Le Conseil économique et social propose d'intégrer dans les travaux des commissions transports des conseils généraux et régionaux les enjeux de la mobilité durable et de favoriser des synergies et des cohérences entre territoires.

Les observatoires départementaux et régionaux de sécurité routière continueraient à assurer leur rôle de pôles techniques de conseil et d'expertise aidés par les différents services déconcentrés de l'État. Ils pourraient assurer la continuité et la transversalité d'une politique de formation initiée par les différentes collectivités locales.

Ainsi qu'il a été indiqué précédemment, la concertation nationale serait assurée par le Conseil national de la sécurité routière transformé dans ses missions et sa composition ou par la nouvelle structure constituée sous forme de GIP.

4. Un nouveau mode de fonctionnement : la mobilité durable

Le concept de mobilité durable est basé sur une nouvelle façon d'envisager la politique des déplacements. Celle-ci consiste à accroître la place des transports en commun, à diversifier les modes de transport, à rendre la ville plus accessible dans le respect de l'environnement, à renforcer civisme et sécurité, à développer une autre politique énergétique et à réfléchir à un usage communautaire et optimisé de l'espace urbain pour que le bien-vivre des citoyens, l'attractivité économique et la valorisation de l'environnement soient garantis dans un juste équilibre.

Concrètement, la liste des solutions possibles est importante : réguler la place des voitures dans l'espace urbain, aménager des parkings, développer l'offre de transport en commun, trouver des partenariats avec les entreprises pour trouver des solutions de transport collective, aménager des parcours piétons sans traversées dangereuses, re-densifier les centre-villes, développer les pistes cyclables...

Pressés par la nécessité de concevoir autrement l'espace urbain, les maires ont su mettre en place les prémices d'une politique de mobilité durable, mais qu'en est-il des espaces moins urbanisés qui à terme devront répondre aux mêmes besoins ? C'est là tout l'intérêt de la mise en place de lieux de coordination et de concertation et de pôles techniques disposant de solutions déjà éprouvées.

C - RENFORCER LES COOPÉRATIONS ENTRE LE NIVEAU NATIONAL ET LE NIVEAU EUROPÉEN

L'Union européenne prend une importance grandissante non seulement dans la création de normes techniques qui était jusque là son domaine de prédilection mais dans l'élaboration d'une politique générale des transports et de la mobilité.

Les citoyens ressentent les effets d'une politique européenne de la mobilité. Le futur permis européen qui permettra de gérer les problèmes de passage d'un pays à l'autre et de fraude, devra régler en l'harmonisant la question des permis différents selon les pays, certains ayant un permis définitif et d'autres un permis renouvelable.

Les politiques locales de sécurité routière ne peuvent plus faire l'économie d'une bonne connaissance de la politique européenne et d'une coordination à tous les niveaux.

1. Favoriser les échanges d'information et de bonnes pratiques

Créer des lieux de rencontre et de passerelles entre chercheurs et politiques, entre politiques européens de différents niveaux et de différents pays, pour améliorer l'information et faire émerger les bonnes pratiques, permettrait d'améliorer l'éventail des solutions disponibles et de développer la créativité des décideurs à moindre coût. La présence d'un lieu de coordination national devrait également favoriser les échanges, la diffusion de l'information et assurer à la France une représentativité dans les instances européennes qu'elle a rarement aux deux niveaux, techniques et politiques. C'est souvent l'un ou l'autre.

Parallèlement au développement des échanges entre pays ayant les mêmes problématiques, créer une banque de données européennes accessible aux décideurs nationaux et locaux sur la sécurité routière comme celle qui fonctionne pour les accidents dans le cadre de la banque de données européennes CARE sur les accidents et demain dans celui de l'Observatoire européen de la sécurité routière serait un atout essentiel pour concevoir des mesures efficaces et proportionnées fondées sur des données statistiques solides.

L'application et l'information commentée sur les normes édictées justifieraient à elles seules un site dédié pour informer les usagers simples citoyens et décideurs et un relais national de la politique européenne ne serait pas inutile, de l'Union européenne vers le territoire national comme de la France vers l'Union européenne.

2. Aller vers une politique européenne harmonisée de sécurité routière

Le besoin d'une politique européenne harmonisée se fait également ressentir. Les catalogues de normes édités tous les ans ne créent pas une dynamique mais sont au contraire un obstacle à une lisibilité des finalités des actions de la Commission européenne.

L'Union européenne gagnerait sans doute à appliquer les pratiques qui ont bien fonctionné dans de nombreux pays : créer une agence européenne de la sécurité routière, nommer au sein de cette agence un délégué à la sécurité routière qui soit le référent unique et le porteur d'un projet intégré, mettre en place une harmonisation progressive des politiques nationales en ce qui concerne les mesures de sécurité les plus importantes (vitesse, port de la ceinture, taux d'alcoolémie et principaux risques au volant). De la même façon, une harmonisation de la signalisation et des codes utilisés dans chaque pays faciliterait le repérage des conducteurs et la mise en œuvre d'une culture commune.

Notamment pour être pleinement acceptée par les conducteurs français, la systématisation des contrôles des limitations de vitesse implique que soit rapidement mis fin à l'impunité dont bénéficient actuellement les conducteurs non résidents. Il est nécessaire que la Commission européenne suscite au plus vite les mesures de réciprocité, juridiques et techniques, de nature à mettre fin à cette situation.

Le Conseil économique et social recommande que se renforcent sur le plan européen les initiatives en matière d'échanges de bonnes pratiques et que soit opérée une harmonisation des normes existantes dans chaque État.

*

* *

La lutte contre l'insécurité routière est devenue au fil des années une préoccupation majeure des politiques nationales et locales qui veulent répondre aux attentes de la société. Dans une société où la tension est forte entre la primauté accordée aux valeurs de l'enfance et de la jeunesse et la réalité de l'insécurité routière, le nombre des victimes de la route, jeunes pour la plupart, est devenu insupportable pour la collectivité sans parler du traumatisme que cela représente pour les familles touchées.

Sur la route comme dans d'autres domaines se jouent les mêmes confrontations entre la liberté individuelle et la responsabilité collective, entre le désir et la loi, entre l'espace laissé à chacun et le contrôle opéré par la société. Le rapport à la loi, à la prise de risque, à l'autorité, est affecté par les conceptions éducatives ambiantes mais également par les modèles sur lesquels fonctionne l'ensemble de la société. C'est ainsi que de la conception d'une citoyenneté au quotidien dépendent l'exercice et la mise en œuvre d'un droit à circuler. Droits et devoirs s'équilibrent pour chaque usager.

Ces dernières années, sur le plan national, de nombreux progrès ont été réalisés dans le domaine technique de la sécurité des véhicules, des infrastructures et sur le contrôle des comportements des usagers. Pour passer un nouveau seuil et continuer à faire baisser le nombre des victimes et des tués, il faut encore progresser en termes de réglementation et de législation, s'adapter à l'évolution des techniques et des pratiques, poursuivre la politique de contrôle/sanction mais également permettre au système d'évaluer son propre fonctionnement.

Parce que l'État n'est plus seul décideur en matière de sécurité routière, il faut aussi tirer les conséquences de la décentralisation et, en même temps, prendre en compte la nouvelle politique européenne de mobilité durable.

La sécurité routière doit développer une véritable culture pour tous dans son domaine qui par l'éducation, la participation et la prévention fera réellement entrer dans les comportements des usagers les pratiques adoptées sous la contrainte. L'intériorisation des comportements de sécurité par le plus grand nombre et leur diffusion à l'ensemble de la société est ce qui permettra de passer un nouveau cap dans l'accidentologie.

Par ailleurs, la sécurité routière doit s'intégrer dans une vision nouvelle de la mobilité, plus réfléchie, plus environnementale où les modes de transport sont diversifiés et où la route se partage entre des usagers responsables et conscients des incidences de leurs choix.

Deuxième partie
Déclarations des groupes

Groupe de l'agriculture

Pendant longtemps, les accidents de la route étaient l'objet d'une résignation de la part de la population, comme s'ils étaient la contrepartie inévitable du progrès.

Fort heureusement, cette idée a considérablement évolué. La sécurité routière fait désormais partie des préoccupations de chacun, pour le bien de tous. Le nombre des accidentés, qui a été rendu public par les organismes autorisés, montre une diminution en 2007 de plus de 9 % par rapport à l'année précédente. De nets progrès sont enregistrés. L'acceptation des règles de sécurité est réelle, même si parfois elles sont encore transgressées. Les limitations de vitesse sont mieux respectées.

Mais, parce que 13 personnes sont tuées chaque jour sur les routes de France, nous ne devons pas nous satisfaire d'une seule amélioration du comportement au volant. Bien au contraire, tout appelle notre vigilance.

L'avis formule plusieurs propositions pour accroître la performance des infrastructures, pour améliorer la résistance des voitures, pour mieux équiper les espaces routiers, etc. Cela est nécessaire et participe certainement d'une augmentation de la sécurité. Toutefois, des efforts sont encore à réaliser en milieu rural où les routes sont souvent plus dangereuses en raison par exemple de tracés sinueux hérités de l'histoire ou de passages à niveau non protégés. Par ailleurs, il convient de s'interroger sur la fabrication de voitures et de motos sans cesse plus puissantes, alors même que la vitesse sur route est partout limitée (du moins en France). Il est tout aussi inquiétant de voir la multiplication des mini-motos et des quads destinées également aux jeunes et parfois même aux enfants sans une protection et une éducation minimale.

C'est pourquoi, le groupe de l'agriculture insiste tout particulièrement sur l'éducation et la prévention. Il est d'une grande importance que d'informer les individus dès leur plus jeune âge de la dangerosité pour tout le monde, que l'on soit actif ou passif, de la conduite sur voie publique. Les conséquences d'un excès de consommation d'alcool ou des méfaits de la prise de drogues ou autres stupéfiants doivent être sans arrêt martelées.

Il faut « *agir sur les comportements pour mieux gérer les risques* ». Les futurs conducteurs d'automobile ou de moto doivent bien sûr être sensibilisés, mais également les piétons qui ne se rendent pas toujours compte des conséquences de leur inattention dans la rue, tout autant que les rollers ou les vélos qui parfois transgressent le Code de la route pour ne pas mettre pied à terre et rompre leur lancée.

Nous devons absolument créer les conditions de l'émergence d'une véritable culture de la sécurité routière et apprendre aux uns et aux autres tout l'enjeu d'un partage de la chaussée. Nous approuvons l'avis lorsqu'il suggère d'appuyer la formation routière dispensée à l'école dans le cadre de cours d'éducation civique. C'est alors que nos routes et nos rues seront plus sûres, en ville mais aussi à la campagne.

Il n'est, en effet, plus acceptable que les zones périurbaines ou les zones rurales moins surveillées soient le lieu de toutes les dérives automobiles ou motocyclistes. Le risque est grand pour les populations qui y vivent. La sécurité routière doit concerner l'ensemble du territoire et l'ensemble des populations.

Groupe de l'artisanat

Avec 1 000 jeunes de 10 à 24 ans tués par jour dans le monde et plus de 40 000 blessés graves en 2005 dans notre pays soit trois fois plus qu'en 2004, l'approche actuelle de la sécurité routière mérite d'être revisitée.

Plus que le renforcement des contrôles et l'augmentation des sanctions, il faut veiller au respect de la réglementation et relancer la prévention associant tous les acteurs, dans le cadre plus général de la « *mobilité durable* ». Il faut entendre par là : se déplacer mieux, moins cher, en sécurité et donc agir sur la réduction des flux de circulation. La France étant un pays de transit, la réflexion doit être portée au niveau européen pour rendre effective la politique d'intermodalité et l'harmonisation des conditions d'utilisation de la route.

Avec 55 % d'accidents mortels, l'insécurité routière constituant la première cause de décès au travail dans l'artisanat a conduit le secteur à relancer ses campagnes de sensibilisation. Les conventions signées par des organisations professionnelles avec l'État, les préfetures et les CRAM incitent les entreprises à mettre en place des bonnes pratiques citoyennes allant de la vigilance au volant à l'entretien des véhicules en passant par une amélioration de l'organisation des tournées et chantiers.

Ces accidents touchant plus particulièrement les jeunes, l'Assemblée permanente des chambres de métiers et la Délégation interministérielle à la sécurité routière ont relayé ces initiatives pilotes en créant une action d'envergure nationale ciblée sur les CFA et les foyers de jeunes travailleurs. La charte d'engagement déclinée au niveau de ces établissements vise ainsi à sensibiliser, informer et mobiliser les apprentis comme citoyens et futurs professionnels sur le risque routier. Elle associe les spécialistes de la Direction de la sécurité et de la circulation routières et fait appel à l'ingéniosité des jeunes dans l'élaboration d'outils de prévention (tests de freinage, de réflexe, d'évitement de chocs) ou de communication pour les jeunes. L'accent est mis sur la désignation et la formation de « *correspondants sécurité routière* » au sein des établissements pour leur inculquer la « *culture* » sécurité routière et assurer ainsi le continuum éducatif mais également sur les conditions d'accès au permis de conduire et aux conseils de prudence pour les usagers. Par ailleurs, les concours

« *entreprise et sécurité routière* » ou « *apprends la route comme ton métier* » sont l'occasion de favoriser le savoir-être autant que le savoir-faire et de valoriser à la fois les participants individuels, les classes et les établissements créant ainsi une véritable émulation de la prévention.

Ces exemples confortent l'importance des dispositifs éducatifs mis en avant dans cet avis et apportent la preuve de la mobilisation des entreprises pour contribuer à cette nouvelle approche de la sécurité.

Pour que ce changement de culture gagne en pertinence, l'avis a raison d'élargir la réflexion à l'ensemble des usagers qu'ils soient à pied, à vélo, à moto ou en voiture. À cet effet, le groupe de l'artisanat soutient la généralisation des équipements de sécurité à tous ces modes de déplacement, l'amélioration de la conception des infrastructures, leur signalétique et leur accessibilité ainsi que les contrôles permanents du respect du Code de la route et du bon état des véhicules conditions indispensables à un comportement responsable et citoyen. Même si le coût des équipements de sécurité et du permis de conduire aurait mérité plus amples développements, le groupe de l'artisanat a voté l'avis.

Groupe des associations

La sécurité routière est devenue un enjeu majeur de notre société, dont l'une des principales caractéristiques est la mobilité permanente et rapide de ses membres. Le mérite de ce rapport est de poser l'ensemble des problèmes qui restent à résoudre afin que « *la route devienne un espace socialisé où il serait possible de se déplacer en toute sécurité dans le respect de chacun* » comme l'écrit justement notre rapporteur. La route est en passe de devenir la seconde cause de mortalité au monde, même si des améliorations importantes ont été enregistrées en dix ans en France.

La notion de mobilité durable émerge pour faciliter la prise en compte de la complexité de la gestion des déplacements. La sécurité routière doit s'intégrer dans cette vision nouvelle de la mobilité, plus réfléchie, plus environnementale, où les modes de transport sont diversifiés, où la route se partage entre des usagers responsables.

L'avis balaye de façon exhaustive et sans complaisance l'ensemble des mesures nécessaires pour répondre au défi de la sécurité routière. Le groupe des associations voudrait souligner trois points.

Tout d'abord, nous voulons insister sur la question de la compatibilité entre véhicules. L'avis suggère d'inciter les constructeurs à resserrer les gammes de voitures pour tendre vers un poids moyen idéal. Il suggère d'amplifier les recherches en vue d'établir des normes sur des équipements de sécurité et/ou sur un poids maximum autorisé pour les véhicules de tourisme. Il recommande également de limiter la vitesse des véhicules les plus lourds dans certaines circonstances ou certains lieux. Il n'en reste pas moins que le développement d'une politique de transports en commun est la réponse la plus efficace pour réduire la circulation des voitures particulières.

On note par ailleurs que les poids lourds sont moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels, mais davantage dans les accidents mortels. Il s'agit le plus souvent d'accidents qui surviennent en rase campagne, hors intersection, sur les routes départementales et communales. Lorsqu'un poids lourd est en cause, la gravité des accidents est 2,6 fois plus importante. La seule politique courageuse qu'il faut mener consiste à réduire le nombre de camions sur les routes, grâce au ferroutage et au développement du transport fluvial et maritime.

Le second point sur lequel nous voulons insister concerne le plaidoyer que l'avis formule pour une culture de la sécurité routière. Outre la vitesse, l'alcool et le non port de la ceinture, de nouveaux risques sont apparus : téléphone au volant, consommation de cannabis. L'avis recommande des démarches de prévention et de sensibilisation afin de capitaliser le savoir-faire sur chacun des risques identifiés par des travaux de groupes spécialisés, et de diffuser des solutions permettant d'éviter les comportements dangereux.

Les jeunes sont traditionnellement plus fragiles ; l'avis préconise la mise en place d'une véritable éducation au risque, sous forme de modules dans le cadre des cours d'éducation civique qui intégreraient la thématique de la sécurité routière. Il convient d'étendre le continuum éducatif « *sécurité routière* » à toute la scolarité obligatoire, de la maternelle au lycée. Un temps régulier d'enseignement, faisant partie des fondamentaux, devrait donner à tous les bases d'un usage socialisé de la route. La proposition de sanctionner par un examen scolaire, la partie théorique du Code de la route est tout à fait pertinente. La formation tout au long de la vie compléterait cet apprentissage.

Le troisième point, sur lequel nous voulons achever nos propos, concerne le rôle des associations. Les associations de lutte contre l'insécurité et la violence routières, depuis toujours, ont su porter un message d'espoir et de vie grâce à leur inlassable travail de terrain et à l'aide aux victimes. Les acteurs de l'éducation, de la formation, un grand nombre de bénévoles agissent pour aider à développer le sens de la responsabilité chez les futurs usagers. En outre, il faut souligner la création du collectif d'associations européennes dédié aux jeunes et à la sécurité routière « *Route 25* » qui entend contribuer à la définition d'une politique communautaire de sécurité routière des 18-24 ans en Europe.

Le rôle des associations prend ainsi tout son sens, que ce soit dans leur contribution à l'enseignement déjà en place, dans la diffusion de messages originaux de prévention, en direct avec les publics concernés, dans la participation aux conseils ou aux structures de concertation ou encore dans l'innovation, comme elles ont su le faire depuis le début.

La sécurité routière est devenue d'abord et avant tout un problème de citoyenneté, une manière du « *vivre ensemble* ». Conducteurs ou piétons sont appelés à respecter des règles civiques et comportementales, à aiguillonner les élus, afin de développer une plus grande cohérence politique entre les niveaux européen, national et local, comme le préconise l'avis.

C'est avec beaucoup de fierté pour la qualité de ce rapport que le groupe des associations a voté l'excellent avis que nous propose notre collègue et ami Philippe Da Costa.

Groupe de la CFDT

La sécurité routière s'inscrit dans un domaine particulier, celui de la route ou de la rue, espace social où coexistent des règles complexes et des intérêts parfois opposés.

En effet, la sécurité routière concerne bien évidemment les déplacements de toute nature, des personnes et des marchandises. À ce titre et en appui à d'autres rapports de notre assemblée, il faut impulser des changements de nos modes de consommation et de nos pratiques lors des trajets tant de loisirs que professionnels. La CFDT approuve tout particulièrement les axes de sensibilisation pouvant intervenir sur les comportements sociétaux en lien avec un développement durable.

Cet avis précise les contours du concept de « *mobilité durable* » utilisé depuis quelques temps sans véritable définition. Les collectivités territoriales sont pourtant invitées à élaborer leur politique d'aménagement des villes et de circulation en tenant compte de cette nouvelle approche.

L'avis précise les actions prioritaires à mettre en œuvre dans les domaines de la prévention auprès du public ou des préconisations technologiques. Il est maintenant clairement établi que les trois éléments les plus déterminants, sur lesquels peut intervenir une action concernant la sécurité routière sont la vitesse, l'alcoolémie, l'absence de la ceinture de sécurité. Drogues et psychotropes, d'autres encore viennent et viendront s'ajouter à ce trio au fur et à mesure de l'évolution des technologies.

La CFDT approuve totalement l'implication des associations et de certaines entreprises et qui œuvrent pour des pratiques de regroupements des individus lors des trajets quotidiens, contribuant ainsi à réduire le nombre de véhicules sur les routes ou en organisant les déplacements pédestres des écoliers.

À ce titre, les différents niveaux du territoire développent des expériences intéressantes dans la sensibilisation du public aux dangers de la route et aux gestes nécessaires pour réduire les risques, on peut ici mentionner les challenges routiers organisés par les villes et les conseils généraux, mais aussi l'intégration proposée par l'avis, des formations autour de la problématique des comportements quel que soit le moyen de locomotion, pendant toute la scolarité. À l'image de ce qui se réalise déjà entre une communauté urbaine et une grande mutuelle, la CFDT souhaite que soit généralisé un travail en commun entre assureurs et collectivités territoriales qui, à partir d'une analyse des sinistres, recherchent des aménagements routiers tendant à améliorer la sécurité.

La CFDT rappelle les mesures proposées par l'avis de la conjoncture qui préconisait le remplacement de tout ou partie de la TIPP par une taxe progressive prenant en considération l'ambiguïté entre une nécessaire réduction des pollutions et l'engouement pour les véhicules lourds.

Une cohérence nationale mais aussi européenne est sollicitée par la CFDT pour une reconnaissance des codes et des mesures de sécurité routière : un Code de la route uniforme, lisible par tous les États européens, avec son corollaire, un code de la rue afin de responsabiliser les piétons et les deux-roues en leur donnant une place au sein de nos cités lors de nos déplacements.

La CFDT reconnaît les priorités développées dans cet avis utiles et nécessaires pour une finalité bien évidente, la protection de la vie de chacun de nos concitoyens sur les routes et dans nos villes. Elle apprécie que cette question de la sécurité routière soit replacée dans le rapport et dans les préconisations de l'avis sur le plan d'une conception de la citoyenneté comme partage raisonné de l'espace qui allie droit à circuler, devoirs des usagers et responsabilités individuelles et collectives.

La CFDT a voté l'avis.

Groupe de la CFE-CGC

Nous devons nous féliciter de la réduction du nombre de morts et de blessés sur les routes, mais les résultats dans ce domaine, ramenés à la population, sont encore bien moins bons que ceux d'autres pays de l'Union européenne. Et le moindre relâchement a immédiatement des conséquences dramatiques.

Le groupe de la CFE-CGC est donc favorable à la poursuite d'une politique volontariste et ferme en matière de sécurité routière.

Il faut continuer à modifier les comportements et à sécuriser les usagers. Des changements de comportements sont indispensables quant au respect des vitesses et des distances de sécurité. La vitesse excessive est une source de pollution supplémentaire et de surconsommation de carburant devenu rare et cher. Il faut aussi poursuivre les efforts et progresser sur certains points, comme la lutte contre l'alcool au volant ou l'usage du cannabis.

D'autre part, l'espace public n'est pas un espace réservé à la seule voiture. Les piétons ainsi que les cyclistes sont aussi des usagers. Ils doivent eux aussi respecter la réglementation. Ces règles, souvent oubliées, doivent être rappelées. La réflexion sur un code de la rue va tout à fait dans ce sens. Elle doit déboucher sur un changement de culture sur la manière de se déplacer.

Enfin, nous croyons absolument nécessaire de poursuivre l'aménagement du réseau routier urbain : c'est un facteur essentiel dans la protection des personnes.

De nombreux équipements technologiques contribuent à améliorer très sensiblement la sécurité active ou passive des véhicules. Ces innovations apportent une assistance au conducteur, et, nous soutenons l'idée qu'ils doivent équiper tous les véhicules, voire les motos dans la mesure du possible.

Les activités d'éducation routière dont bénéficient aujourd'hui enfants et adolescents doivent être poursuivies et amplifiées. Il convient de renforcer l'éducation routière à l'école afin d'assurer dès le plus jeune âge les réflexes de route partagée et de conduite modérée.

Ce travail doit être renforcé non seulement par des apprentissages théoriques, mais également par l'organisation d'opérations de sensibilisation, de manifestations culturelles, de stages de formation. Cela doit se faire en coopération avec les associations de prévention routière. L'éducation par les parents est également essentielle.

Le coût du permis de conduire reste très élevé pour beaucoup et le taux d'échec est trop important. Ils encouragent les jeunes à préférer rester sans permis. Nous demandons que les jeunes puissent financer leur permis par un système de bourse, de prêt ou d'avance et de renforcer la conduite accompagnée.

Enfin, l'intensité du transport routier en France entretient l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Cela s'explique aussi par la situation géographique de notre pays qui est un carrefour de l'Europe. Pour le groupe de la CFE-CGC, la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues des transports internationaux passe par le feroutage. Il faut se doter d'un réseau adapté aux poids lourds. Cela nécessite bien sûr de lourds investissements. Une source de financement se trouve selon nous dans la taxation des camions étrangers qui sillonnent notre pays. Cette taxe aurait un double avantage : financer l'adaptation de notre réseau ferroviaire et détourner les camions de la route vers le rail.

Le groupe de la CFE-CGC a voté l'avis.

Groupe de la CFTC

L'avis qui vient d'être présenté constitue un excellent résumé, non seulement des problèmes posés par la sécurité routière, mais aussi de l'ensemble des moyens à mettre en œuvre.

Le groupe de la CFTC pense que les actions de prévention et de sensibilisation doivent être privilégiées de manière à faire évoluer les comportements.

Il est bien entendu tout à fait favorable à l'éducation au risque, des enfants et des jeunes dans le cadre des cours d'éducation civique.

La proposition de distribuer des plaquettes, dans les maternités et les centres de PMI afin de rappeler les règles sur l'utilisation des sièges bébé, et la conduite apaisée, prouve la volonté du rapporteur de profiter de chaque situation pour faire de la prévention et nous approuvons sa vision.

L'enseignement de la conduite automobile pose actuellement problème, lié au coût prohibitif pour les jeunes, comme le rapporteur le souligne très justement, mais aussi aux délais d'obtention du permis. L'avis propose d'intégrer la partie théorique de la conduite automobile dans les parcours scolaires, ce qui peut être un début de réponse.

Le permis de conduire est, pour bon nombre de jeunes, un diplôme qui leur ouvre les portes de l'emploi. Il est pour nous primordial qu'ils puissent tous l'obtenir sans discrimination de classe sociale et dans de bonnes conditions. Ne serait-ce pas, comme pour les autres examens, à l'Éducation nationale d'assumer cette formation ?

Toutefois, le groupe de la CFTC, se permettra d'être réservé, sur une trop grande extension des limitations de vitesse, on peut simplement adapter la vitesse aux conditions climatiques et aux conditions de circulation, mais c'est déjà le cas à l'heure actuelle.

Il faut également, comme il est préconisé, procéder à un diagnostic des infrastructures par un organisme indépendant. Des normes pour l'aménagement des espaces réservés à la circulation doivent voir le jour. Nous soutenons la proposition de financement des aménagements des lieux dangereux sur le budget de l'État.

Il conviendrait, dans le même ordre d'idées, de remédier à certaines incohérences de la signalisation routière. Si l'on veut que la réglementation soit respectée, il faut qu'elle soit cohérente et connue de tous, c'est pourquoi nous soutenons une harmonisation européenne. Le code de la rue que l'avis préconise doit, selon nous, être au minimum de niveau national.

Il aborde, à juste titre, le problème de la sécurité des véhicules. La voiture intelligente verra certainement le jour dans un avenir proche, les premières prémices sont là pour conforter cette analyse.

L'avis présenté récemment au Conseil économique et social sur l'industrie automobile, nous a permis de voir que la sécurité des véhicules est une préoccupation prioritaire des constructeurs et que des progrès constants interviennent à ce sujet.

Par contre, il ne faut pas perdre de vue qu'il faudra encore attendre plus de dix ans pour que le parc automobile soit renouvelé.

Cependant, le groupe de la CFTC, ne cache pas qu'il est plus réservé sur le bridage des véhicules. De toute manière, il est à prévoir qu'une telle mesure aurait bien du mal à faire l'unanimité, au sein de l'Union européenne. Nous pensons notamment à l'Allemagne qui n'est d'ailleurs pas plus mal placée que nous, en matière de sécurité routière. Par contre, nous serions d'accord, pour qu'un dispositif d'alerte de dépassement de vitesse soit installé dans les véhicules, à l'instar de ce qui se fait pour la ceinture de sécurité non bouclée.

Malgré quelques positions un peu excessives, qui s'expliquent par le fait que pour le rapporteur, comme pour nous, la vie humaine n'a pas de prix, notre groupe a voté l'avis qui est de qualité.

Groupe de la CGT

L'avis dégage une approche globale et explicite les responsabilités des différents acteurs à partir d'une identification juste et équilibrée des risques encourus pour mieux les prévenir. Il évite de privilégier la dimension sécuritaire par des réponses de nature exclusivement répressive.

L'avis distingue trois niveaux d'actions et formule des recommandations pour chacun de ces niveaux. Selon la CGT, certaines préconisations auraient mérité plus d'audace.

Au niveau technique et singulièrement en terme d'équipements automobiles, la généralisation de véhicules sécurisés à des prix accessibles serait effectivement de nature à pallier les inégalités devant les risques routiers.

Au niveau de la société, nous partageons l'accent mis sur la prévention et l'éducation dès le plus jeune âge et l'ensemble des mesures proposées et notamment celles favorisant un apprentissage et une formation tout au long de la scolarité et au-delà.

En matière de prévention, la responsabilité des employeurs aurait mérité d'être mieux identifiée et traitée d'autant qu'ils assument peu leurs responsabilités. En effet, les accidents de la route au travail sont la première cause de mortalité des accidents du travail ; situation peu admissible qui vient de conduire la Sécurité routière, la Caisse nationale d'assurance maladie et le ministère de l'Emploi à lancer une nouvelle campagne sur le risque routier et à s'inquiéter du risque trajet. Ces constats confortent l'intérêt de déployer des comités d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail couvrant toutes les entreprises, de leur accorder les moyens rendant effectives leurs missions et de privilégier les transports collectifs. Ils posent également les questions inhérentes aux formations continues aux risques routiers des conducteurs de véhicules de transport de marchandises et de voyageurs ainsi que celles relatives aux durées et aux conditions de travail dans certaines professions.

Au niveau des acteurs, la nécessaire évaluation des politiques publiques conduites dans les territoires - local, national et européen - peut effectivement conduire à mieux s'interroger sur l'efficacité et le financement de chaque mode de transport et de certaines décisions prises en matière de décentralisation ou de réforme de l'État. La CGT estime qu'il est de la responsabilité de la puissance publique de mettre en œuvre une politique nationale de sécurité routière. Par ailleurs, nous restons réservés sur les possibilités ouvertes de partenariats public-privé. Elle pose aussi l'indispensable concertation avec les salariés des différentes entreprises de transport ainsi qu'avec les usagers et les citoyens et ce, à tous les niveaux institutionnels où se décident des politiques publiques. Cette évaluation peut permettre de mieux investir la démarche de développement

durable initiée par le Protocole de Kyoto ou encore constituer un frein aux lobbyings s'opposant aux rééquilibrages modaux en privilégiant le tout routier au détriment des services publics maritimes ou ferroviaires.

Le permis de conduire, sésame de l'autonomie dans les déplacements, voire de l'accès à l'emploi, a un coût élevé ce qui constitue trop souvent un obstacle. Certaines collectivités locales financent tout ou partie de la formation pour des jeunes ou des demandeurs d'emploi. Ces expériences confortent l'intérêt qu'aurait eu l'avis à formuler des financements innovants et alternatifs.

L'utilisation du fruit des amendes suscite des interrogations légitimes. Évaluées à 300 millions d'euros par an, les amendes (dépenses pour les citoyens) abondent le budget de l'État et sont consacrées pour les 2/3 à l'achat et l'installation de nouveaux appareils de contrôle et pour 1/3 au financement de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transports de France) dont les recettes ont été amputées par la privatisation des autoroutes. À l'opacité des choix faits, nous opposons une transparence assise sur l'intervention des élus locaux, des salariés et des citoyens pour mobiliser les moyens là où ils seront le plus efficaces et pour rendre effective une véritable politique des transports.

Au-delà des préconisations de l'avis, une véritable politique de sécurité routière suppose de privilégier les modes de transport alternatifs au tout routier, plus économes, moins polluants, moins dangereux, ainsi que des services publics de transports collectifs afin de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et de garantir le droit à circuler et au transport pour tous.

La CGT a voté l'avis.

Groupe de la CGT-FO

En préambule, le groupe Force ouvrière souligne la qualité des débats et l'écoute attentive qui ont conduit à un projet d'avis discuté et argumenté reflétant parfaitement les discussions de la section.

Depuis de nombreuses années, les politiques publiques se succèdent, avec plus ou moins de résultats, pour lutter contre l'insécurité routière en général, et en particulier, pour tenter de réduire considérablement les risques chez les jeunes usagers, population la plus touchée.

La sécurité routière constitue un véritable enjeu de société, qui nécessite l'implication active de tous, car malgré des résultats encourageants en termes d'accidentologie, de sécurisation des véhicules et des infrastructures, la route continue à traumatiser, à accidenter et malheureusement à tuer. Il suffit de se référer à l'estimation de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière pour mesurer l'ampleur et les conséquences de ce fléau inacceptable pour notre société.

Le projet d'avis montre que ces problèmes dépassent largement nos frontières. Le principe de libre circulation impulsant la mobilité des personnes, l'Union européenne peut et doit être un levier pour faciliter la prise en compte des problèmes de circulation, de transport et de gestion des déplacements dans les territoires. À ce niveau, une politique européenne harmonisée de sécurité routière, tant au niveau des normes, qu'au niveau des mesures de sécurité, devient incontournable.

Au plan national, comme le projet d'avis l'indique, il est primordial d'agir sur deux piliers en matière technique : la sécurisation des véhicules et des infrastructures et les interventions des acteurs de la sécurité routière par le renforcement de la cohérence et des modalités d'évaluation des politiques publiques.

Le groupe FO insiste plus particulièrement sur la nécessité d'une véritable mobilisation autour des thèmes prioritaires : l'alcool et les produits stupéfiants au volant, la vitesse, le port de la ceinture à l'arrière... et les populations dites vulnérables telles que les jeunes, les usagers des deux-roues motorisés et les piétons.

Cette mobilisation, pour être efficace, doit s'exercer dans un cadre régulé et identifié qui pourrait trouver une première réponse par davantage de moyens mais aussi, par la mise en place de nouvelles coordinations renforcées entre les niveaux locaux et le niveau national et par déclinaison, le niveau européen.

Si la prise de conscience collective est réelle, si personne ne conteste le bien-fondé de la lutte contre l'insécurité routière, il reste des écueils à franchir.

Le projet d'avis pointe les comportements civiques flexibles qui résultent de la confrontation dans ce domaine entre la liberté individuelle et la responsabilité collective et d'une manière plus générale les droits et devoirs de chaque citoyen.

Le groupe Force ouvrière aurait souhaité que le texte analyse davantage la priorité qu'il convient de donner au développement des transports collectifs. Dans ce domaine, les carences et les disparités ont été régulièrement identifiées par une multitude de rapports qui mettent l'accent sur les dangers de la désertification du territoire. Il en va tout autant de l'insécurité routière par défaut d'investissements et d'entretien des infrastructures et les modes de transports collectifs, qui contraignent à l'usage des véhicules personnels entretenant les facteurs à risques.

Le groupe Force ouvrière soutient la recherche et développement, le recours maîtrisé des innovations technologiques, qui responsabiliseraient à la fois les constructeurs et les automobilistes. Les pouvoirs publics doivent donner également l'impulsion nécessaire pour améliorer très sensiblement la sécurité routière.

Mais il émet des réserves sur la mise en œuvre d'une boîte noire dans les véhicules particuliers qui risque d'entraîner des dérives.

Le groupe rappelle aussi que le rôle de l'État et donc des inspecteurs du permis de conduire, dans le processus d'examen, doit rester indissociable de l'esprit de neutralité et d'indépendance, qui caractérise l'examen du permis de conduire.

Force ouvrière regrette que la mission de contrôle des auto-écoles soit reléguée au second plan alors qu'elle devrait être primordiale dans le cursus de formation à la conduite.

Selon Force ouvrière, cette mission devrait être orientée vers le contrôle de la qualité de la formation dispensée par les établissements d'enseignement à la conduite, les contrôles du label « *permis à 1 €* » et le contrôle des établissements agréés pour la récupération de points.

FO partage les mesures préconisées visant à mieux informer, mieux éduquer en matière de sécurité routière, ce qui suppose de doter les structures en charge de la pédagogie des moyens adéquats.

Mais il ne saurait être question de soustraire les futurs conducteurs à l'examen théorique général seul garant d'un niveau de formation reconnue.

Par ailleurs, la pratique du contrôle/sanction est tout à fait légitime dès lors que la sensibilisation de tous les acteurs reste une évidente nécessité si nous voulons lutter efficacement contre les effets désastreux de l'insécurité routière.

Le groupe Force ouvrière a voté l'avis.

Groupe de la coopération

La priorité accordée par les pouvoirs publics à la sécurité routière a impacté fortement les comportements, et le nombre des tués sur nos routes a nettement diminué. Cependant, ces résultats doivent encore être consolidés voire amplifiés. Viser à renforcer la sécurité routière semble, de prime abord, soulever un certain nombre de dilemmes : faut-il prévenir ou sanctionner ? Faut-il limiter la capacité de vitesse des véhicules, toujours plus performants ? L'avis contribue à dépasser et élargir ce débat : d'une part en insistant sur le fait que la politique de prévention est complémentaire de celle de la sanction ; d'autre part en ouvrant la réflexion sur la place de l'automobile dans notre société, et sur ce qui pourrait être une « *mobilité durable* » dans la société de demain.

C'est en faisant appel à la responsabilité individuelle des conducteurs et des usagers de la rue que la sécurité routière peut progresser de façon pérenne.

- Le bilan des victimes est encore très lourd, et s'est même aggravé, pour les jeunes de moins de 25 ans. Plus que jamais ceux-ci doivent être davantage ciblés par des politiques de prévention et de sensibilisation comme le souligne l'avis. Mais pour beaucoup de jeunes et leurs familles, le coût financier du permis de conduire est un véritable problème, et l'avis aurait peut-être pu insister davantage sur cet aspect : rappelons qu'en France, l'heure de conduite s'élève à 40 euros et que le coût du permis avoisine les 1 200 euros. Plus en amont encore, il est

souhaitable que les programmes scolaires systématisent une formation à la sécurité routière. C'est, en effet, en intervenant dès le plus jeune âge que l'on façonne les comportements du reste de la vie.

- Pour en appeler à la responsabilité de tous, l'avis aurait sans doute gagné à se pencher également sur les autres tranches d'âge, par exemple les seniors, alors qu'aujourd'hui plus de 20 % des conducteurs ont 65 ans ou plus ; le rapport indique d'ailleurs que la baisse des accidents de voitures profite surtout à la tranche d'âge 18-44 ans.

L'avis s'attache également à définir les conditions d'une pratique plus sécurisée de la conduite en rappelant que la rue est un « *espace partagé* » entre différents utilisateurs : véhicules motorisés, piétons, rollers, etc. ; il propose l'élaboration d'un code de la rue, idée que le groupe de la coopération soutient. Concernant les « *bonnes pratiques* » à encourager, est aujourd'hui posée la question de la permission de l'utilisation du kit mains-libres. Il semble que des études doivent encore être menées, en particulier concernant les effets sur la concentration des conducteurs, avant de déterminer une position normative sur ce sujet.

Un effort des pouvoirs publics en termes d'infrastructures, notamment dans les zones rurales, paraît déterminant. Il s'agit également de renforcer l'offre en transports publics entre les centres d'habitation et les principaux lieux de consommation ou de production. Les acteurs privés pourraient aussi être incités à mettre en place de tels dispositifs. Malheureusement, le nombre de jeunes tués sur les routes à la sortie de boîtes de nuit est loin d'être anecdotique. Souvent, les jeunes doivent parcourir plus de 50 kilomètres pour sortir, ce qui aggrave le risque d'un accident. Certains établissements nocturnes ont organisé un système de transport collectif, qu'il conviendrait d'encourager et de généraliser.

Enfin, la politique de sécurité routière doit se voir attribuer les moyens humains, financiers et techniques nécessaires. Le transfert de compétences, dans le cadre de la décentralisation, ne saurait mener à une sous-optimisation des politiques de sécurité routière. Le groupe de la coopération est favorable à une coordination et à une harmonisation plus fortes de l'action des acteurs de la sécurité routière qui passe par une politique nationale renforcée en cohérence avec les compétences territoriales. Le niveau européen doit constituer alors un espace stimulant d'échanges d'expériences entre États.

Le travail effectué est de qualité et contribue au débat que mènent aussi actuellement, sur ce thème, d'autres institutions nationales et européennes. Le groupe de la coopération a voté en faveur de l'avis.

Groupe des entreprises privées

Nous avons parfaitement saisi l'intérêt public de cet avis, mais pour mémoire, il n'est pas inutile de rappeler qu'un français sur 10 travaille pour la filière automobile. L'automobile est devenue un objet indispensable pour l'activité économique mais aussi pour la vie courante des citoyens, pour leurs loisirs ou pour leur vie professionnelle.

Cet avis sur la sécurité routière et la circulation est d'autant plus important qu'il arrive à un moment où les chiffres de la sécurité routière se dégradent après plusieurs années de bons résultats. Le nombre de tués sur la route a progressé de 8,1 % en avril 2007. Cette situation est d'autant plus alarmante que ces résultats s'inscrivent dans un phénomène de dégradation constante depuis décembre 2006.

Les entreprises sont depuis longtemps conscientes de ces enjeux puisque les déplacements routiers sont une nécessité pour leur activité et sont inhérents à beaucoup de professions. Comme l'indique le rapporteur, un certain nombre d'entreprises se sont d'ailleurs saisies du sujet.

L'impact des accidents de la circulation n'est pas anodin pour les milieux économiques puisque plus de la moitié des accidents mortels et un sixième des arrêts de travail correspondent à des déplacements professionnels. La Fédération française du bâtiment en 2006, ou des entreprises comme AXA ou Colas, ont ainsi signé des conventions avec la Sécurité routière et les organismes paritaires de protection sociale, pour renforcer la prévention et faire la promotion des bonnes pratiques.

Pour les entreprises, ces situations qui entraînent avant toute chose des tragédies humaines, ont aussi un impact juridique et financier non négligeable.

Les dirigeants d'entreprises représentés par le groupe des entreprises privées ont donc été particulièrement attentifs aux préconisations faites par le rapporteur dans cet avis. Il ne faut pas pour autant ignorer l'engouement de nos concitoyens pour la vitesse comme le démontre le succès des courses de F1, des rallyes et des films à succès où l'automobile tient le rôle principal.

Le groupe des entreprises privées soutient le rapporteur lorsqu'il préconise :

- une amélioration des infrastructures routières et urbaines ;
- d'associer tous les acteurs et en particulier la population à la résolution des problématiques de sécurité routière ;
- une adaptation de la formation et surtout l'élaboration d'un continuum éducatif. Il conviendrait alors d'adapter, si besoin est, ce qui est mis en place avant le permis et de privilégier une continuité après l'obtention du permis de conduire. C'est ainsi que l'on obtiendra un véritable continuum éducatif tout au long de la vie. Par ailleurs, il devrait être envisagé de travailler à une amélioration des formations théoriques et thématiques obligatoires en école de

conduite, dispensées par des professionnels spécialisés en sécurité routière ainsi qu'à une augmentation des expériences en valorisant, par exemple, l'apprentissage anticipé de la conduite. Dans tous les cas, il faut demeurer attentif à lier la théorie et la pratique ;

- de créer un véritable code de la rue associant tous les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes...
- de rendre les véhicules plus sûrs avec le développement des équipements de sécurité active et passive.

À ce sujet, les constructeurs, au premier rang desquels les Français, ont pris cette dimension en compte et comme cela est noté dans l'avis, la conception et la qualité des véhicules ont participé à la diminution du nombre et de la gravité des accidents. Une difficulté peut toutefois résider dans la compatibilité entre l'accroissement des équipements de protection et la diminution du poids des véhicules réclamée par le rapporteur.

Enfin, si la remise en cause de la politique des transports privilégiant la route est évoquée, la question de ses alternatives n'est pas encore résolue. De même, l'interdiction éventuelle des téléphones portables mains-libres pour la conduite a été souvent évoquée durant les discussions de la section. Et si l'on voulait appuyer une décision éventuelle dans ce sens, ne faudrait-il pas interdire également aux passagers de parler et aux enfants assis sur la banquette arrière de jouer avec un niveau sonore supérieur à celui de la radio ?

Le présent avis prend bien en compte la question de la sécurité routière. Celle-ci touche chacun de nous dans nos comportements et il faudra sans doute continuer à les faire évoluer pour une meilleure sécurité de tous.

Les pistes avancées par le rapporteur semblent y participer, c'est pourquoi, le groupe des entreprises privées a voté cet avis.

Groupe des entreprises publiques

Le rapporteur a su, sur un sujet difficile et délicat et sur lequel tout le monde ou à peu près a une opinion, formuler des analyses justes et des propositions réalistes et positives.

Le groupe des entreprises publiques a particulièrement apprécié la façon dont l'avis remet en perspective le sujet sous plusieurs de ses aspects tout en mettant l'accent sur les mesures les plus urgentes.

À titre d'exemple, il propose de resituer la question de la sécurité routière dans une politique de mobilité durable, articulant des actions sur les véhicules, sur les infrastructures, sur les règles de circulation comme sur le comportement des conducteurs.

Sur ces différents points, il est indispensable d'agir au niveau européen, comme le souligne le texte à plusieurs reprises.

Des propositions comme celles relatives à la conception des véhicules, aux équipements installés (tels l'ABS, l'airbag, qui devraient être généralisés à tous les véhicules et pas réservés aux véhicules haut de gamme), au bridage des moteurs n'ont de sens que si elles sont reprises au niveau européen. C'est à ce niveau qu'il faut intégrer la dimension économique, notamment en mesurant le rapport coût/efficacité des différentes mesures envisagées afin de prendre des décisions rationnelles et cohérentes.

La France s'honorerait, elle qui avait pris tant de retard en matière de sécurité routière, à profiter de la période où elle assumera la présidence de l'Union européenne, en prenant des initiatives dans ce domaine, en s'appuyant sur l'avis de notre assemblée.

Dans un deuxième domaine, l'avis remet fort opportunément les choses en perspective. Il s'agit de tirer les conséquences du transfert aux départements de la gestion des routes nationales. Il y a là un défi à relever. Il nous faut continuer à mener une politique d'aménagement des infrastructures conforme aux exigences de sécurité routière et à développer la sanction de comportements non respectueux des règles, dans un contexte où le nombre des acteurs a considérablement augmenté.

Le partage de l'information et des connaissances est indispensable.

Notre groupe est parfois peu favorable à la création de nouvelles structures, souvent coûteuses pour les deniers publics. Dans le cas présent, il est indispensable que les décideurs locaux aient à leur disposition un organisme d'expertise leur permettant de fonder leurs décisions sur la connaissance la plus approfondie des techniques et des pratiques de sécurité routière. Dans ce domaine comme dans d'autres, l'État et les collectivités territoriales doivent travailler très étroitement ensemble.

Le groupe des entreprises publiques a tout particulièrement apprécié les nombreuses propositions suggérant de s'appuyer sur des actions existantes pour faire passer des messages de sécurité routière, nous pensons en particulier aux Journées d'appel pour la Défense.

Dans cette perspective, l'avis aurait pu souligner l'action que les entreprises, notamment les plus grandes, devraient avoir en matière de sécurité routière. Cette remarque est également valable pour les administrations.

Les entreprises devraient être exemplaires quant à la composition de leur flotte de véhicules (équipements de sécurité installés, bridage des moteurs, etc.). Elles devraient également être à la pointe des actions pédagogiques en direction de leurs salariés, qu'il s'agisse de l'usage professionnel d'un véhicule ou de l'usage privé de leur voiture, de leur moto ou de leur vélo. Il y a là un vecteur pour une politique de sécurité routière qui n'est peut-être pas suffisamment valorisé dans l'avis.

Le groupe des entreprises publiques a voté l'avis.

Groupe de la mutualité

L'avis sur *Sécurité routière et circulation : la responsabilité des différents acteurs* a su éviter l'écueil consistant à faire peser la charge de la sécurité routière sur les seuls usagers, en prenant comme angle d'approche la responsabilité de tous les acteurs. Il évite aussi de préconiser comme seule solution le « *tout répressif* » qui n'est certes pas l'unique réponse à la problématique.

Du point de vue des usagers :

- le groupe de la mutualité insiste sur la prise en compte de la protection des populations vulnérables et sur la nécessité de repenser la rue pour les personnes à mobilité réduite. Il soutient la proposition de l'avis de créer un code de la rue, comme cela existe déjà en Belgique, qui serait intégré au Code de la route, instaurant des droits et des devoirs pour l'ensemble des usagers. Cette proposition devient indispensable alors que l'on observe une hausse des accidents en zone urbaine ;
- il est important de souligner le rôle essentiel de l'éducation de la prévention routière notamment par le biais du continuum éducatif qui répond aux enjeux de la sécurité routière : protection des risques routiers, et responsabilisation de chaque usager de la route. Comme le souligne l'avis, la chaîne du continuum éducatif, qui ne concerne pas uniquement les conducteurs, doit se développer tout au long de la scolarité et tout au long de la vie ;
- concernant l'éducation et la formation à la prévention routière, le groupe de la mutualité insiste sur l'importance de l'entreprise comme porte d'accès à ces actions. En effet, il est utile de rappeler que 55 % des accidents mortels du travail des salariés sont des accidents de la route. Ainsi, la Mutualité française s'est engagée aux côtés de la Délégation interministérielle à la sécurité routière et de l'Union des employeurs mutualistes dans un partenariat en vue d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de prévention spécifique du risque routier en entreprise. Insistant sur la prévention et l'éducation, le rapport encourage les efforts accomplis par les mutuelles d'assurances qui mettent en place des actions de prévention en direction de leurs adhérents ;
- parmi les risques responsables de comportements dangereux, le groupe de la mutualité souligne que l'exposition à un médicament potentiellement dangereux est retrouvée chez environ 10 % des accidentés de la route et qu'en général ce sont les hypnotiques et anxiolytiques qui sont les substances les plus retrouvées. Toutefois, les autres substances ont été peu étudiées jusqu'à présent.

Du point de vue des constructeurs :

- si l'on note des améliorations en matière de sécurité non négligeables sur les véhicules particuliers, il faut cependant souligner un net déficit en équipement de sécurité sur les véhicules utilitaires légers (VUL) notamment en matière d'airbag et d'ABS (seuls 33 % des VUL neufs en sont équipés contre la quasi-totalité des voitures neuves). Par ailleurs, ces véhicules représentent à la fois un moyen de déplacement mais aussi un outil de travail.

Enfin, du point de vue du rôle des pouvoirs publics en matière d'infrastructures :

- le groupe de la mutualité appuie les efforts demandés pour l'optimisation et la normalisation de l'infrastructure au niveau national ainsi qu'au niveau européen. Parmi ces éléments, la question du manque de suivi dans l'indication des directions, n'est pas à négliger ; elle peut se révéler en effet accidentogène pour des usagers en manque de repères géographiques.

Le groupe de la mutualité regrette que la question des poids lourds n'ait pas été abordée, car ils restent un enjeu important de sécurité routière. Même si, compte tenu de leur part dans le trafic, leur implication dans les accidents est moindre que les véhicules légers et surtout les motocyclettes, l'accident est beaucoup plus souvent mortel lorsque des poids lourds sont impliqués.

En conclusion, l'avis confirme la nécessité de rechercher la cohérence des actions, et la participation des acteurs, en matière de sécurité routière afin de les rendre encore plus efficaces. Par ailleurs, le groupe de la mutualité estime que la question de la prise en charge des accidentés de la route et de l'aide aux victimes aurait pu, dans ce cadre, faire l'objet d'une attention particulière.

Le groupe de la mutualité a voté l'avis.

Groupe de l'Outre-mer

Personne ne peut rester insensible aux drames humains que provoquent les accidents de la route. Les morts, les victimes handicapées, la douleur des familles ne sont pas soutenables, ni tolérables dans nos sociétés dont une des finalités est de garantir la sécurité des personnes.

Nous sommes donc tous concernés, d'autant que l'accident de la route n'est pas un risque naturel, ni inévitable, qui absoudrait de toute responsabilité les usagers, les constructeurs et les pouvoirs publics. Les comportements humains, la sûreté des véhicules, la qualité des infrastructures et la pertinence de la réglementation en sont les variables causales.

Les collectivités ultramarines, qui sont déjà confrontées à bien des handicaps, sont, plus que la métropole, affectées par ces drames de la route. Certes, la politique de la sécurité routière a eu des résultats positifs, mais le bilan reste bien mitigé au regard de celui de la métropole.

Même dans ce domaine, les déficits des territoires ultramarins se retrouvent et s'accumulent.

Bien que le groupe de l'Outre-mer partage l'analyse, adhère aux propositions, il souhaite néanmoins rappeler qu'aucune politique publique applicable en Outre-mer ne saurait être pleinement efficace si elle fait abstraction des situations particulières de ces territoires.

Aussi, s'agissant de la sécurité routière, il rappelle que l'Outre-mer souffre d'un important déficit de réseaux routiers et, en l'absence de transport collectif comme le chemin de fer, le bus et le métro, la voiture individuelle et le deux-roues restent les principaux moyens de déplacement, qui appellent quelques remarques :

- les voitures qui circulent, outre-mer, sont conçues pour des environnements tempérés et ne connaissent aucun traitement d'adaptation à l'environnement tropical ou équatorial ;
- les normes nationales, tels que calibrage et la périodicité de l'entretien des routes, sont les mêmes qu'en métropole et ne sont donc pas toujours adaptées ;
- la chaleur, la pluie, l'humidité, et s'agissant de Saint-Pierre-et-Miquelon, le froid extrême, entraînent une usure prématurée des équipements, provoquent la défaillance des systèmes électroniques et fragilisent les châssis.

Par ailleurs, les structures démographiques et culturelles des populations d'Outre-mer sont radicalement différentes de celle de la métropole, elles renforcent les facteurs risques.

En effet :

- l'immigration, l'illettrisme et la diversité ethnique et culturelle posent des problèmes d'incompréhension qui limitent l'efficacité des campagnes de prévention ;
- l'importance de la jeunesse, son inexpérience et son insouciance décuplent les risques ;
- les pratiques culturelles, et tout particulièrement la multiplication des festivités où, par tradition, sont appréciées des boissons alcoolisées tel que le punch, amplifient les risques.

Ces quelques observations, explicitement ou implicitement contenues dans l'avis, ne remettent pas en cause sa grande qualité, ni l'adhésion du groupe.

Le groupe de l'Outre-mer a voté l'avis.

Groupe des personnalités qualifiées

Mme Douvin : « Sur ce qui est aujourd'hui un enjeu de société majeur, l'avis comporte des développements très complets, notamment sur l'éducation à la sécurité routière tout au long de la vie et sur le rôle des différents acteurs.

Certaines propositions ont fait l'objet d'arbitrages délicats parce qu'elles portaient sur des sujets sensibles. La première concerne les aspects techniques des véhicules et il convient à ce sujet de mener une recherche au niveau européen avec les constructeurs pour diminuer l'écart de poids des véhicules, préjudiciable aux plus légers. Il est également proposé de dispenser une formation pratique renforcée aux conducteurs de véhicules lourds, formation qui n'existe pas aujourd'hui.

Parler de vitesse amène à évoquer un éventuel bridage des moteurs, qui existe déjà pour les camions et certaines motos. Sans croire que ce type de mesure soit la solution à tous les problèmes, c'est là aussi au niveau européen qu'une action collective peut être envisagée. L'avis propose également l'installation d'un limiteur-régulateur et enregistreur, sous forme de puce, pour tous les véhicules, dispositif qui serait consultable par les forces de police en cas d'accident. Ceci serait une bonne chose, mais il ne faut pas oublier que la vitesse du véhicule n'est qu'une donnée alors qu'un accident a souvent plusieurs causes dont l'une ne doit pas cacher les autres.

Toujours au niveau européen, il convient d'évoquer la nécessité d'un permis européen, qui se fait bien attendre, de même que l'harmonisation de la signalisation routière. Pour y parvenir, la proposition de création d'une agence européenne de la sécurité routière paraît tout à fait fondée.

S'agissant des conducteurs, une grande partie des recommandations est consacrée aux jeunes, nombreux parmi les victimes d'accidents, notamment lors de sorties nocturnes. Outre les actions éducatives à mener depuis le plus jeune âge, que l'avis recense, les initiatives de lutte contre le risque dû à l'alcool ou aux drogues sont à développer, qu'elles soient soutenues par les municipalités avec l'organisation de systèmes nocturnes de transport en commun, ou conduites par des associations auprès des établissements de nuit, sachant que l'alcool multiplie par huit le risque d'accident, et le cannabis par quinze.

Face à l'inadaptation actuelle des conditions d'obtention du permis de conduire pour certains jeunes, et au nombre croissant de conducteurs sans permis, la proposition d'insérer la notion de sécurité routière dans un continuum éducatif est très judicieuse. La déconnection du code de la partie pratique permettrait vraisemblablement une meilleure assimilation de ses règles, dispensées dans le cadre collectif habituel de vie des jeunes, collègue ou lycée.

La seconde catégorie de la population qu'il faut évoquer est celle des seniors. Des projets élaborés pour rendre obligatoire la vérification des capacités physiques à partir d'un certain âge n'ont pas abouti. On sait pourtant que les personnes âgées sont souvent désireuses de continuer à conduire pour préserver leur autonomie, alors que leurs réflexes ou leur acuité visuelle ou auditive sont fortement diminuées. C'est pourquoi une démarche pragmatique consistant à proposer des tests d'auto-évaluation mis à disposition dans les centres de contrôle technique est intéressante, permettant de déboucher éventuellement sur une visite médicale. Une démarche complémentaire de coopération avec le corps médical serait à conduire simultanément.

Enfin, il faut encore mentionner les dangers de l'utilisation du téléphone au volant. Téléphoner au volant multiplie par quatre le risque d'accident. Le fait de disposer d'un kit mains-libres atténue ce risque, mais ne diminue pas sensiblement la perte d'attention à la conduite engendrée par la conversation avec un interlocuteur. Mais si la réglementation doit être ici clarifiée, la démarche doit être européenne, car les risques sont les mêmes d'un côté ou de l'autre d'une frontière. De même, une collaboration avec les compagnies d'assurance pourrait porter ses fruits ?

Dernière réflexion mais peut-être la plus importante : à travers la sécurité routière, c'est la solidarité sociale qui s'exprime. En effet, tous partagent simultanément l'espace public, à tout âge et selon des conditions et des rôles différents, successivement piétons, automobilistes, conducteurs de deux-roues ou cyclistes, et, bien sûr utilisateurs de transports en commun. Et c'est bien souvent en ville, dans un tissu urbain dense, que cette coexistence se fait le plus sentir. Aussi l'avis prône-t-il la coresponsabilité, dépassant l'opposition traditionnelle entre automobilistes et piétons. Dans cette perspective, les propositions de refonte du Code de la route et d'élaboration d'un code de la rue semblent de nature à renforcer la sécurité routière en tant que forme de civisme enseignée et pratiquée tout au long de la vie.

Pour conclure, il faut souligner la nécessité de développer des relais entre le niveau national et le niveau local. Ce rôle de coordination pourrait s'effectuer à partir du Conseil national de la sécurité routière, en augmentant le nombre et la représentativité des élus locaux et territoriaux. Ainsi pourrait-on faire de la sécurité routière un élément fondamental de la mobilité durable et du bien-vivre ensemble.

Je voterai l'avis ».

M. Roulleau : « Je tiens à féliciter le rapporteur, la sécurité routière constituant un enjeu de société pour lequel l'avis trace les grandes pistes d'une évolution positive des moyens de transport et des comportements humains. Car, sans une véritable prise de conscience collective, il sera quasiment impossible de faire évoluer dans le bon sens les chiffres des tués et blessés, aussi bien sur les routes de campagne que dans les rues des villes. Et s'il est bon que la liberté de

chacun puisse s'exprimer, aucune société ne peut se satisfaire du constat quasi banalisé des morts sur les routes.

Concernant les recommandations sur l'infrastructure routière, il reste beaucoup à faire pour optimiser l'existant et c'est à juste titre que l'avis propose un diagnostic périodique. De fait, sans une bonne connaissance de l'ensemble des réseaux, il est difficile de faire des choix cohérents et comme tout aménagement coûte cher, le risque est grand d'intervenir là où la pression des élus locaux est la plus forte. Ainsi conviendrait-il de mettre à disposition des collectivités locales et territoriales les outils d'une bonne connaissance des aménagements techniques, sous forme d'une évaluation périodique des infrastructures anciennes par un organisme indépendant et d'un catalogue normé aux aménagements les plus fréquents. Cela obligerait les acteurs responsables et les maîtres d'ouvrages des infrastructures à se retrouver à date régulière pour s'informer mutuellement sur l'état des réseaux et prendre en compte les urgences et priorités de façon plus collégiale. Ces rencontres seraient également l'occasion de choisir une signalétique cohérente, facilement lisible par l'utilisateur de la route, ce qui aurait pour effet d'améliorer confort de conduite et sécurité.

Je soutiens les autres propositions du rapporteur et je voterai l'avis ».

Groupe des professions libérales

« L'accident n'arrive qu'aux autres... le danger est ailleurs... le mauvais conducteur c'est lui, c'est elle... » Et pourtant... *« la sécurité routière passe aussi par moi et doit être l'affaire de chacun d'entre nous »*. Le rapport le rappelle et insiste sur les trois facteurs d'améliorations possibles :

- sécuriser les véhicules... tous les véhicules ;
 - sécuriser les réseaux routiers... tous les réseaux ;
 - sécuriser le comportement des usagers... tous les usagers.
- Sur le premier point, force est de constater les améliorations techniques, qui sécurisent les automobiles et facilitent leur conduite : direction, tenue de route, freinage, assistances diverses, correction de trajectoire, régulateur de vitesses, alarmes de dysfonctionnement et bientôt, généralisation des radars embarqués évitant le choc, structure déformable diminuant la gravité de l'impact, etc. Il faut que ces avancées technologiques soient de moins en moins réservées aux véhicules haut de gamme. C'est d'ailleurs ce vers quoi s'orientent les recherches des constructeurs.

Faut-il compléter ces dispositifs de sécurité par des boîtes noires qui diraient trop tard ce qui s'est passé ou par des moteurs « bridés » qui n'évitent pas les vitesses excessives en zones urbaines ou sur les réseaux secondaires où l'on dénombre, hélas, la plupart des victimes ? Mis à part des considérations environnementales d'un autre ordre d'idée, nous n'en sommes pas sûrs... Certains pays voisins mieux placés que nous en matière de sécurité routière ne l'envisagent pas non plus.

- Il faut agir aussi sur la qualité des infrastructures routières. Si le réseau autoroutier est de grande qualité, sa dangerosité dépend essentiellement de la densité du trafic et des conditions météorologiques, sans compter les files ininterrompues et les dépassements de poids lourds sur certains axes européens. Pourquoi ne pas utiliser plus de portiques et panneaux lumineux signalant le nombre de véhicules par heure ou qui limiteraient la vitesse maximum autorisée en fonction de l'intensité de la pluie par exemple ? La contrainte serait mieux acceptée et dans le cas contraire, les radars couplés à cette injonction justifieraient mieux leur intransigeante automaticité.

Les réseaux secondaires nécessitent de gros investissements à la charge, désormais, des collectivités locales et il ne suffit plus de planter de lugubres silhouettes noires sur les bas côtés de nos routes, pour se dédouaner de la responsabilité d'une chaussée déformée, d'une courbe accidentogène, d'un carrefour mortel parce que mal signalé.

En ville aussi, on essaie de maîtriser une cohabitation de plus en plus délicate entre les modes de transport et les piétons, par une sectorisation : automobiles, deux-roues, autobus, tramway, etc. Mais si le couloir réservé est une incitation à l'utilisation des transports collectifs, il n'en demeure pas moins que des voies à contresens, des pistes cyclables étroites, des bordures séparatives saillantes sont autant de pièges : la circulation est peut-être améliorée, mais pas la sécurité.

Un peu de concertation, du travail en commun sur les plans de circulation, l'urbanisme et l'information des usagers sont nécessaires.

- Mais aucun véhicule, sur aucune route, ne pourra corriger l'irresponsabilité, l'indiscipline, l'inconscience ou même l'inattention de celui qui conduit. Faut-il le rappeler, le risque d'accident est sept fois plus important en deux-roues qu'en voiture !

Modifier son comportement et celui de l'utilisateur, voilà le cœur du rapport et nous apprécions que le rapporteur ait insisté sur ce troisième volet d'intervention : le comportement du conducteur est à 90 % le premier facteur de l'accident et l'on pense immédiatement répression-sanction.

Les radars automatiques ont incontestablement fait chuter de façon spectaculaire le nombre des victimes de la route. La contrainte responsabilise d'une certaine manière le conducteur. Encore faudrait-il que l'automatisme mécanique du retrait de points pour des infractions mineures ne conduise pas à des réactions de rejet et d'incompréhension contraires au but recherché. À preuve, l'incroyable progression des hors-la-loi sans permis ! Ne pas avoir bouclé quatre fois sa ceinture de sécurité en ville est sans doute une infraction ; est-ce pour autant un comportement tellement dangereux qu'il justifie automatiquement l'invalidation du permis de conduire, sans que les tribunaux aient un quelconque pouvoir d'appréciation ?

C'est pourquoi la prévention doit être au centre des actions menées et nous partageons pleinement les propositions : éducation dès le plus jeune âge, information et campagne de sensibilisation, réforme du permis de conduire, « *code de la rue* », mais aussi... campagne de prévention sur les risques des effets de la consommation d'alcool, de drogue ou de certains médicaments sur la maîtrise au volant.

Toutes ces mesures sont bonnes, nécessaires et à mettre en œuvre, collectivement et sans délai. Ainsi pourrions-nous parvenir aux résultats de nos voisins qui, par discipline pour les uns et *fair-play* pour les autres, démontrent que la « *conduite apaisée* », appelée de ses vœux récemment par le ministre de l'Écologie et des transports est possible.

La route ne se prend pas, elle se partage... vous avez recherché à le démontrer par des préconisations équilibrées entre sanction-répression et prévention. Les professions libérales approuvant ce travail et cet état d'esprit, ont voté l'avis.

Groupe de l'UNAF

Véritable fléau des temps modernes, la violence routière affecte tous les pays et concerne chacun d'entre nous. Le groupe de l'UNAF remercie le rapporteur, M. Philippe Da Costa, d'avoir traité avec réalisme la question de la sécurité routière et de la circulation, problème majeur de société qui touche de plein fouet nos jeunes et leurs familles.

En abordant la question sous l'angle de « *la responsabilité des acteurs* », l'avis souligne d'une part leur nombre et leur diversité, d'autre part les difficultés à établir des passerelles entre eux. La lecture de ce document donne une vision globale de la sécurité routière. L'implication de l'État apparaît déterminante. Relayée au niveau départemental et local, la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, est satisfaisante. Son appropriation par les élus locaux répond aux attentes des associations et des familles.

Le groupe de l'UNAF insistera plus particulièrement sur quatre points :

- La construction des véhicules. À l'exemple du barème « *voitures citoyennes* » comportant des critères de qualité tels que la sécurité des occupants, nous constatons que les constructeurs sont très attentifs au respect d'une démarche qualité. Cependant, il y a encore des disparités entre petits et gros véhicules. Comme l'avis, nous déplorons que « *l'agressivité extérieure des véhicules tende à s'accroître* », au détriment des autres véhicules, des cyclistes et des piétons.

Par ailleurs, s'agissant de la carte « *famille nombreuse* », le groupe de l'UNAF souhaite que les négociations entre l'État et les constructeurs se poursuivent et aboutissent, afin que les familles nombreuses puissent bénéficier d'équipements et d'aides spécifiques, adaptés à la taille de la famille.

- Les comportements des citoyens, notamment :
 - les campagnes de communication : elles doivent être les plus larges possible et s'adresser à l'ensemble de la population : enfants, jeunes, parents, grands-parents. Certes, les jeunes sont en proportion les victimes les plus nombreuses, mais les publics plus âgés, les piétons et les cyclistes doivent également être sensibilisés en permanence !
 - le respect des règles et des limitations de vitesse : les contrôles et l'installation de radars se sont multipliés ces dernières années et ont un réel impact. Cependant, le comportement de certains conducteurs nous encourage à proposer la généralisation de contrôles inopinés avec des radars mobiles là où existent de véritables dangers !
 - une plus grande pédagogie pour une meilleure compréhension : nous pensons que l'effort de pédagogie des forces de l'ordre est à encourager pour que lors d'une verbalisation, le conducteur comprenne ce qui lui est reproché.

Et surtout, concernant la consommation d'alcool, de drogues et de médicaments, il est important d'engager une véritable concertation entre les pouvoirs publics, les producteurs d'alcools et de vins et les associations. La consommation de ces produits, chez les jeunes en particulier, est un sujet préoccupant. Nous demandons que l'État prenne des engagements afin de réglementer la vente des « *prémixtes* », aujourd'hui en vente libre, et de sensibiliser les parents et leurs enfants dès leur plus jeune âge aux dangers de l'alcool, des drogues et des médicaments.

- Le troisième point concerne le continuum éducatif tout au long de la vie. Le Code de la route fait partie des enseignements obligatoires de l'Éducation nationale. Toutefois, pour les familles, la sécurité routière doit faire partie du quotidien.

Il est important de porter les efforts sur la prévention et de faire entrer la sécurité routière dans la vie sociale et culturelle. À chaque temps fort de la vie, doit correspondre un acte de sensibilisation, afin d'évaluer ses propres connaissances et vérifier ses capacités à utiliser l'espace commun. À ce titre, les actions de proximité menées par les associations, à l'exemple de Familles rurales auprès des aînés, des jeunes et des enfants, sont à encourager.

- Dernier point : le rôle des familles. Il convient de souligner l'importance du rôle joué par les familles en matière de prévention de la violence routière. La famille est en effet le premier lieu de transmission des valeurs et des repères. Les parents sont les éducateurs privilégiés de leurs enfants par l'exemple quotidien qu'ils leur donnent. En effet, l'apprentissage des règles passe par l'exemple : le comportement des parents sur la route conditionne fortement celui de leurs enfants. La sensibilisation des familles, la prévention et l'information sont donc indispensables pour les inciter à changer de comportement, afin d'instaurer une véritable culture de la sécurité routière.

Le groupe de l'UNAF insiste tout particulièrement sur l'importance de la conduite accompagnée dans l'apprentissage de la conduite et nous partageons la préoccupation de l'avis de voir « *les parents incités à y recourir plus souvent !* » Il conviendrait en ce sens d'harmoniser et de renforcer la politique actuelle d'aide financière aux familles et aux jeunes pour l'accès au permis de conduire.

En conclusion : développer la sensibilisation de tous les acteurs de la sécurité routière sur l'ensemble du territoire, par des actions variées en direction des familles, semble un bon moyen pour réduire encore le nombre d'accidents. La généralisation des « *maisons de la sécurité routière* » dans les départements peut y contribuer en créant une dynamique sécurité routière entre tous les acteurs impliqués au niveau local.

Le groupe de l'UNAF s'est exprimé en faveur de l'avis.

Groupe de l'UNSA

La sécurité routière est un des problèmes de notre société puisqu'un décès sur trois est dû à un accident de la route. Mais, dans ce constat, il ne faut pas oublier que plus de la moitié des accidents mortels au travail sont des accidents de la route.

L'avis analyse les conditions de la sécurité routière sous l'angle de la prévention, de l'éducation et de la participation. Il n'est pas de changement durable sans implication de chacun et sans apprentissage du vivre ensemble par l'appropriation des règles. L'UNSA partage ce constat ainsi que les propositions faites tout en regrettant que certains secteurs, largement impliqués n'aient pas été intégrés dans la saisine.

La sécurité routière nécessite de prendre des mesures dans plusieurs domaines notamment :

- l'amélioration et l'entretien des infrastructures, la réduction des points noirs (par exemple, les passages à niveau, ronds-points, etc.), la simplification de la signalétique et le partage des sites propres ou dédiés ; la prise de responsabilités des acteurs en ce domaine est déterminante ;
- la modernisation des véhicules apportant sécurité passive et active mais dont l'accès ne doit pas être freiné par le pouvoir d'achat. Le maniement des aides à la conduite (ex : limiteur de vitesse) demande une parfaite maîtrise ;
- la modernisation de la formation, de l'apprentissage à la circulation dès le plus jeune âge, en ayant recours aux professionnels du secteur, y compris la police et la gendarmerie ;
- l'information, à tous les âges, sur les effets de la fatigue, de l'hygiène de vie (alcool, produits psychotropes). Et en milieu scolaire, il faut souligner que c'est déjà le rôle de la santé scolaire qui actuellement manque cruellement de moyens ;
- l'information continue et le contrôle tout au long de la vie ;
- l'éducation au civisme indispensable à l'amélioration du comportement de l'utilisateur de la route, de la rue, du trottoir...
- la répression sévère contre l'absence et les faux permis de conduire ainsi que le défaut d'assurance.

On pourrait aussi, pour l'apprentissage de la conduite, s'inspirer du permis moto qui permet une prise en compte du danger lié au partage de la route avec les autres usagers, de l'importance des infrastructures, des conditions météorologiques, etc. En cela, nous n'avons pas tout à fait la même appréciation que l'avis.

Le rôle des entreprises en matière de sécurité routière ne doit pas, non plus, être occulté : plus de la moitié des accidents mortels au travail sont des accidents de la route. Une étude réalisée en 2007 par l'IFOP à la demande de l'Association pour la Promotion de la sécurité routière en entreprise (PSRE), montre que sur 70 % de chefs d'entreprise conscients de leurs responsabilités, seulement 59 % mettent en place des mesures de prévention. D'autant qu'il s'avère qu'en associant les outils de la PSRE et les préconisations de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), la prévention permet de diminuer la sinistralité et diminue les coûts d'assurance et les frais connexes aux accidents.

L'UNSA aurait souhaité que l'avis traite aussi de la place croissante du transport routier - personnes et marchandises. En particulier, on ne peut que déplorer l'implication des poids lourds dans de nombreux accidents, dans l'encombrement des infrastructures et leur contribution à la détérioration de l'environnement. La position géographique de la France doit-elle nous condamner à assumer de nombreux transits routiers avec les conséquences négatives qu'ils génèrent ? Et sans même une contrepartie financière récupérable par la TIPP ? Le lobby routier est toujours présent ; sachant que le « *bilan* » spécifique de la route (au regard des recettes/dépenses en 2005) est de 20 milliards d'euros par an, en faveur de la collectivité nationale, nous comprenons pourquoi le rééquilibrage modal en faveur des modes les moins polluants a du mal à « *tracer sa route* ».

L'UNSA prend acte des propositions de l'avis pour la France mais aussi pour l'espace européen, par le biais d'une harmonisation communautaire à caractère économique, social et environnemental qui sont de bon sens.

Elle espère néanmoins qu'un avis de suite prendra la mesure de la totalité du problème pour assurer une sécurité routière durable.

C'est donc avec des réserves que l'UNSA a voté l'avis.

ANNEXE A L'AVIS

SCRUTIN

Scrutin sur l'ensemble du projet d'avis

Nombre de votants.....189

Ont voté pour.....187

Se sont abstenus.....2

Le Conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour : 187

Groupe de l'agriculture - MM. Aussat, Barrau, Baucherel, Bayard, de Beaumesnil, de Benoist, Boisgontier, Boisson, Mme Cornier, MM. Couturier, Ducroquet, Ferré, Giroud, Guyau, Lemétayer, Lépine, Lucas, Marteau, Pinta, Schaeffer, Szydłowski, Thévenot, Vasseur.

Groupe de l'artisanat - MM. Alméras, Dréano, Duplat, Griset, Lardin, Liébus, Paillason, Pérez, Perrin.

Groupe des associations - Mme Arnoult-Brill, MM. Da Costa, Leclercq, Pascal, Roirant.

Groupe de la CFDT - Mme Azéma, M. Bérail, Mmes Boutrand, Collinet, MM. Heyman, Jamme, Mme Lasnier, MM. Le Clézio, Legrain, Mme Pichenot, M. Quintreau, Mme Rived, M. Toulisse, Mme Tsao, M. Vérollet.

Groupe de la CFE-CGC - Mme Dumont, MM. Garnier, Labrune, Saubert, Van Craeynest, Walter.

Groupe de la CFTC - MM. Coquillion, Fazilleau, Louis, Mme Simon, MM. Vivier, Voisin.

Groupe de la CGT - Mmes Bressol, Chay, Crosemarie, MM. Dellacherie, Delmas, Mme Donneddu, M. Durand, Mmes Hacquemand, Kotlicki, MM. Larose, Mansouri-Guilani, Michel, Muller, Rozet, Mme Vagner.

Groupe de la CGT-FO - MM. Bilquez, Bouchet, Mme Boutaric, MM. Daudigny, Devy, Lemercier, Mazuir, Noguès, Mmes Peikert, Perray, Pungier, MM. Reynaud, Veyrier, Mme Videlaïne.

Groupe de la coopération - MM. Budin, Fosseprez, Fritsch, Gautier, Prugue, Séguin, Thibous, Verdier, Zehr.

Groupe des entreprises privées - Mme Bel, M. Buisson, Mme Clément, MM. Creyssel, Daguin, Didier, Mme Felzines, MM. Gardin, Gautier-Sauvagnac, Ghigonis, Jamet, Lebrun, Lemor, Marcon, Mariotti, Mongereau, Pellat-Finet, Placet, Roubaud, Salto, Schilansky, Pierre Simon, Didier Simond, Tardy, Veysset, Mme Vilain.

Groupe des entreprises publiques - MM. Ailleret, Brunel, Chertier, Duport, Mme Duthilleul, M. Graff, Mme Idrac.

Groupe des Français établis hors de France, de l'épargne et du logement - Mme Bourven, MM. Cariot, Clave, Feltz.

Groupe de la mutualité - M. Ronat.

Groupe de l'Outre-mer - Mme André, M. Radjou.

Groupe des personnalités qualifiées - MM. Aillagon, Aurelli, Mme Benatsou, M. Cannac, Mme Cuillé, M. Dechartre, Mmes Dieulangard, Douvin, MM. Duquesne, Ferry, Figeac, Gentilini, Mme Kristeva-Joyaux, MM. de La Loyère, Le Gall, Mandinaud, Marcon, Masanet, Massoni, Nouvion, Obadia, Pasty, Plasait, Mme Rolland du Roscoät, MM. Roulleau, Steg, Valletoux, Vigier.

Groupe des professions libérales - MM. Capdeville, Maffioli, Mme Socquet-Clerc Lafont, M. Vaconsin.

Groupe de l'UNAF - Mme Basset, MM. Brin, Damien, Édouard, Fresse, Guimet, Laune, Mmes Lebatard, Therry, M. de Viguerie.

Groupe de l'UNSA - MM. Duron, Martin-Chauffier, Olive.

Se sont abstenus : 2

Groupe des personnalités qualifiées - MM. d'Aboville, Slama.

RAPPORT

**présenté au nom de la section des économies
régionales et de l'aménagement du territoire
par M. Philippe Da Costa, rapporteur**

Le 14 mars 2006, le Bureau du Conseil économique et social a confié à la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire la préparation d'un rapport et d'un projet d'avis sur *Sécurité routière et circulation : la responsabilité des différents acteurs*.

La section a désigné M. Philippe Da Costa comme rapporteur.

Pour son information, la section a entendu :

- M. Jean-Pascal Assailly, psychologue, chargé de recherche à l'INRETS ;
- M. Jean-Michel Bertrand, député-maire de Bourg-en-Bresse ;
- M. Ariel Cabanès, chargé des questions transports et sécurité routière pour l'entreprise Michelin ;
- M. Claude Got, professeur honoraire de médecine, spécialiste en accidentologie ;
- M. Pierre Gustin, délégué général de la Prévention Routière ;
- M. Francis Jaeki, directeur général délégué à la prévention et à la sécurité à la mairie de Strasbourg ;
- Mme Geneviève Jürgensen, porte-parole de la Ligue contre la violence routière ;
- M. Patrice Parisé, directeur général des routes au ministère de l'Équipement, des transports, du tourisme et de la mer ;
- Mme Cécile Petit, déléguée interministérielle à la sécurité routière ;
- le général Claude Vicaire, sous-directeur de la sécurité publique et de la sécurité routière à la direction générale de la gendarmerie nationale.

La section s'est rendue à l'école de gendarmerie de Fontainebleau et à l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC) à Montlhéry le 7 mars 2007.

Dans ce cadre, elle a notamment rencontré :

- M. Frédéric Valletoux, maire de Fontainebleau ;
- M. Philippe Chopin, sous-préfet de Fontainebleau ;
- le colonel Philippe Masselin, commandant de l'école de gendarmerie de Fontainebleau ;
- le lieutenant-colonel Didier Remond, directeur du Centre national de formation à la sécurité routière (CNFSR) ;
- M. Jean-Loup Marduel, directeur technique de l'UTAC.

Le rapporteur s'est entretenu en particulier avec :

- M. Gérard Acourt, président de l'École de conduite française (ECF) ;
- M. Alain Bellion, responsable du département ville-urbanisme-habitat-transport à l'Association des maires de France (AMF) ;

- M. Cédric Bloquet, délégué général de l'Association pour le civisme et la démocratie (CIDEM) ;
- M. Pascal Cassan, médecin conseiller national de la Croix-Rouge française ;
- M. Bernard Charrier, maire de Nersac, représentant l'AMF ;
- M. Patrice Dallem, directeur de l'urgence et du secourisme à la Croix-Rouge française ;
- Mme Nadine Dussert, directrice générale de l'Union nationale pour l'habitat des jeunes (UNHAJ, ex-UFJT) ;
- Mme Florence Gilbert, directrice de Voiture & Co ;
- Mme Mélanie Gratacos, déléguée générale d'Animafac ;
- M. Rémy Heitz, ancien délégué interministériel à la sécurité routière ;
- M. Yves Kratinger, sénateur de Haute-Saône, président du Conseil général de Haute-Saône, vice-président de l'Association des départements de France et président de la commission de l'aménagement du territoire ;
- le lieutenant-colonel Jean-Marie Laperle, responsable de la mission gendarmerie au ministère de l'Outre-mer ;
- M. Dominique Ludwig, sous-directeur de la circulation et de la sécurité routière à la préfecture de police de Paris ;
- Mme Béatrice Magdelaine, chargée de mission à l'Association Familles Rurales ;
- M. Cédric Mazière, directeur d'Animafac ;
- M. Jacques Pelissard, député du Jura, président de l'AMF ;
- Mme Claudine Perez-Diaz, sociologue, chargée de recherche au CNRS ;
- Mme Céline Rancoule, responsable de la sécurité routière au sein de Voiture & co ;
- M. Daniel Robinhson, président du scoutisme français ;
- M. Robert Rochefort, directeur général du Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC) ;
- M. Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).

Le rapporteur remercie toutes ces personnalités pour l'aide précieuse qu'elles lui ont apportée. Ses remerciements vont également aux membres et à l'administration de la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire pour leur appui constant. Ils vont enfin à Hélène Croly-Labourdette qui, en tant qu'experte, l'a assisté tout au long de l'élaboration du rapport.

INTRODUCTION

Le développement du trafic sur les routes pose avec toujours plus d'acuité la question de la sécurité routière. Les accidents de la route sont un véritable fléau des temps modernes qui touche tous les pays et qui, chaque année, cause la mort d'un million de personnes et en blesse 54 millions d'autres, davantage que toutes les guerres actuelles en cours sur la planète.

En France, 700 000 morts et seize millions de blessés ont été recensés sur les routes au vingtième siècle, essentiellement dans sa deuxième moitié, soit plus que l'ensemble des tués entre 1939 et 1945. Il s'agit donc bien d'une hécatombe similaire à celle d'un conflit armé moderne ou d'une grande épidémie. La sécurité routière est un problème majeur tant par le nombre des victimes tuées, blessées ou handicapées à vie que par le poids du coût économique des accidents de la route pour la société dans son ensemble (30 milliards d'euros pour 2002).

Le risque routier est également le premier danger qui guette les jeunes dans notre pays. La mortalité routière des jeunes de 15 à 24 ans est deux fois et demie supérieure à celle du reste de la population.

Entre 2001 et 2006, le nombre de tués est subitement passé dans notre pays de 7 720 à moins de 5 000. C'est la seconde fois qu'une rupture majeure se produit ainsi, la première ayant eu lieu entre 1972 et 1974, avec l'introduction des limitations générales de vitesse, l'obligation du port de la ceinture de sécurité et les mesures liées à l'alcoolémie. Ces ruptures montrent que le nombre des accidents de la route peut changer dans des proportions souvent insoupçonnées et qu'il n'existe pas un niveau prédestiné des accidents. Comme l'indiquait il y a quelque temps le ministre des Transports, « *tant qu'il y aura des vies fauchées et des familles brisées, nous avons le devoir de poursuivre la lutte contre la violence routière* ».

Malgré les progrès réalisés ces dernières années, les résultats obtenus sont fragiles et ne peuvent en aucun cas être tenus pour acquis : treize personnes sont encore tuées chaque jour sur les routes. De nombreuses améliorations sont encore à développer pour maintenir et améliorer les résultats obtenus depuis quatre ans.

En matière de sécurité, il existe deux niveaux de responsabilité :

- le premier, évident, est celui des usagers à prendre sur le plan individuel et collectif (piétons, conducteurs de deux-roues, automobilistes...). Il est en effet possible, dans la majeure partie des accidents, de mettre en évidence une erreur ou une faute de l'usager, voire même plusieurs ;
- mais si chaque conducteur est responsable de son propre comportement, seuls les pouvoirs publics, tant aux niveaux européen et national qu'à l'échelon territorial, sont responsables de la sécurité routière dans son ensemble en fixant les éléments du système au sein duquel évolue l'usager de la route. La décentralisation a amené de nouveaux acteurs à intervenir dans le domaine de la sécurité routière

et l'articulation parfois difficile entre les politiques nationale, européenne et locales de sécurité pose de façon aiguë la question de l'harmonisation des politiques publiques. Pour l'utilisateur comme pour le décideur, le cadre de référence n'est pas toujours lisible.

Les usagers commettent toujours des fautes, mais il incombe aux pouvoirs publics de faire en sorte que celles-ci soient les moins nombreuses possible et que leurs conséquences soient limitées quand elles surviennent.

« Cette situation n'est pas irrémédiable. Des mesures immédiates et des moyens renforcés et surtout la volonté affichée des pouvoirs publics de lutter contre les accidents de la route peuvent faire baisser de manière significative l'insécurité routière ».

Une réduction drastique du nombre des accidents de la route demeure l'une des finalités d'une politique de sécurité routière. La réduction de la vitesse, premier facteur d'accident, responsable d'un accident sur deux, est la principale action à poursuivre pour diminuer le nombre des victimes de la route.

Un dispositif réglementaire adapté, une communication massive et un système de « *contrôle/sanction* » spécifique participent d'un ensemble efficace auquel il faut ajouter l'aménagement des infrastructures routières et autoroutières, le recours aux techniques dites de « *modération de la circulation* » qui permettent de réduire considérablement le nombre et la gravité des accidents en milieu urbain ainsi que la prise en compte des risques routiers et de la spécificité de chaque mode de transport. Les deux-roues notamment appellent des mesures particulières.

Parallèlement, les constructeurs ont su ces dernières années, grâce à de nombreuses innovations techniques, expérimenter et proposer sur le marché des équipements protégeant les passagers comme les personnes extérieures aux véhicules, auto ou moto, afin d'assurer une meilleure sécurité et de rendre les véhicules moins dangereux par eux-mêmes.

Il reste un domaine plus difficile à aborder et qui, à moyen et long terme, doit permettre de progresser encore de façon importante dans le domaine de la sécurité, celui de la prévention et de l'éducation des usagers de la route. La question centrale est bien celle de l'éducation des comportements individuels au respect des règles et de la place de cette formation au sein d'un dispositif public cohérent, prenant en compte les différents lieux de vie, et l'ensemble des usagers à tous les âges de leur vie.

Très tôt dans la vie, il est indispensable de sensibiliser les plus jeunes aux dangers de la rue, de leur apprendre à être piétons, puis cyclistes avertis, à bien appréhender les risques en matière de circulation et d'apprentissage des règles.

L'apprentissage des règles de la conduite ou du code de la rue qui le complète en indiquant les priorités et les obligations de chacun dans l'espace urbain, piétons, cyclistes, automobilistes, motards, mais également transports en commun, est également un apprentissage des règles de la vie en société qui interroge sur le vivre ensemble.

On retrouve au sein de la sécurité routière les problématiques qui intéressent l'ensemble de la société aujourd'hui : quel équilibre entre les libertés individuelles et le poids du collectif ? Quelles limites au contrôle et à la sanction ? Quel partage de l'espace commun ? Quelle place pour les problématiques liées à l'environnement ?

Le risque routier est un risque complexe qui nécessite une politique de prévention ambitieuse qui ne peut se limiter au contrôle et à la sanction des infractions. Il concerne également l'ensemble de la population et pas seulement les automobilistes comme on a pu longtemps le laisser croire. Pour être efficace, il faut agir sur l'ensemble des facteurs de risque en associant tous les acteurs concernés. Piétons, cyclistes, professionnels de la route, automobilistes, tous partagent le même espace et doivent apprendre à cohabiter, à partager et à suivre les mêmes règles que ce soit en zone urbaine ou hors agglomération. « *La route ne se prend pas, elle se partage* ».

Ces dernières années, de nombreuses expériences menées dans des villes comme La Rochelle, Strasbourg ou Grenoble, ont cherché à mettre en place un partage harmonieux de l'espace public entre les différents usagers, à développer les transports collectifs au profit d'une circulation décongestionnée dans les centre-villes, et à promouvoir des modes de transport alternatif et moins polluant comme le vélo. Ces expériences ont aussi permis de poser les bases d'une nouvelle vision de la circulation, de ses acteurs et des articulations entre les différents modes de transport. Passer à une utilisation plus intelligente des différents modes de transport que le tout voiture des années antérieures, a permis de faire avancer la réflexion sur la sécurité routière et d'aborder d'une autre façon la question du partage de l'espace de la rue ou de la route.

La mobilité est un besoin essentiel de notre société, elle a accompagné les progrès économiques et sociaux mais elle doit aujourd'hui prendre davantage en compte les aspects sociaux et environnementaux. Le développement parfois jugé anarchique du trafic, l'émergence de nouveaux besoins liés à la sécurité, la question du coût de l'énergie, de son impact environnemental et de ses répercussions sur les choix de nos sociétés industrialisées, nous amènent à interroger plus avant les politiques de sécurité routière.

CHAPITRE I

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE POLITIQUE ÉVOLUTIVE AUX MULTIPLES ACTEURS

I - REPÈRES HISTORIQUES DE L'ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A - UNE ÉVOLUTION DE LA PERCEPTION POLITIQUE

1. De 1893 à 1970 : les prémices¹

Dès les débuts de l'automobile, une ébauche de politique de sécurité routière a vu le jour, ne serait-ce que pour protéger les piétons et les autres véhicules des dangers de ces véhicules, lourds, peu maniables, rapides et dangereux.

En 1893, une circulaire ministérielle définit le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules qui deviendra le permis de conduire en 1922.

La circulation est réglementée par un décret du 10 mars 1899, limitant à 30 km/h la vitesse des automobiles en rase campagne, et instituant le récépissé de déclaration de circulation appelé carte grise.

Les premières auto-écoles sont créées en 1917 et le premier tronçon d'autoroute est mis en service en 1945.

Dans les années 1950/1960, les premières lois portant sur les limitations de vitesse en 1954 et 1961, l'autorisation de la recherche du taux d'alcoolémie des conducteurs en cas d'accident grave (en 1954, puis une ordonnance du 15 décembre 1958, suivie de la loi du 18 mai 1965) et la loi de finance de 1958 instituant l'obligation pour les conducteurs automobiles d'être assurés posent les bases d'une première politique de sécurité routière.

En juillet 1968, le Conseil économique et social publie une étude rapportée par Claude de Peyron sur les « *problèmes de sécurité routière* ». Ses suggestions concernent l'amélioration de l'infrastructure, l'équipement des véhicules, la formation des conducteurs et la réglementation.

Parmi les principales recommandations figurent la fixation d'un taux légal d'alcoolémie, le port de la ceinture de sécurité y compris aux sièges arrière ainsi qu'une limitation généralisée de la vitesse, obtenue progressivement en commençant par les zones ou les périodes les plus dangereuses.

¹ *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005*, Observatoire national interministériel de sécurité routière, La Documentation française, Paris, 2006.

Dans le rapport que le CES consacrera à nouveau à cette question en 1976², le rapporteur, Henri Sarramon, se référant à l'étude précitée note que le « *Conseil économique et social a joué un rôle de précurseur puisque dès le mois de juillet 1968, c'est-à-dire avant même que l'État ne définisse sa politique nouvelle en la matière, sa section des travaux publics, des transports et du tourisme publiait une étude substantielle, documentée, vraiment prémonitoire sur le sujet* ».

En effet, jusque dans les années 1970, même si les bases réglementaires sont posées, aucune politique suivie ne prend en compte de façon globale le problème de l'insécurité routière. Insécurité il y a, mais acceptée ou tolérée par l'opinion publique, car on compte jusqu'à 17 000 morts par an du fait de la route en 1970, année où culminent les chiffres des accidents.

2. De 1970 à 1980 : l'élaboration d'une politique globale de lutte contre l'insécurité routière

Face à l'accroissement constant du nombre des victimes, mille par an en moyenne, et à la mobilisation progressive de l'opinion publique, à partir de 1970, une série de mesures intervenant dans presque tous les secteurs marque la volonté de la puissance publique d'envisager la question de la sécurité routière comme une priorité et d'agir directement auprès des usagers pour enrayer l'hécatombe.

La sécurité routière d'abord apparue comme un problème technique intéressant le ministère des Transports se mue en un problème public « *revêtant une dimension sécuritaire devenu objet et enjeu de débats parlementaires appelant comme tel le développement d'actions publiques* »³.

En 1972, sont créés le poste de Délégué interministériel à la sécurité routière, confié à monsieur Christian Gerondeau, et le Comité interministériel de la sécurité routière.

• Les trois risques majeurs sont identifiés

Les trois risques majeurs dans le comportement des automobilistes, vitesse, alcool et non port de la ceinture dans les véhicules équipés, sont identifiés et validés par une série de mesures qui vont aller croissant en intensité.

Comme le souligne le professeur Got dans son intervention devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire, la connaissance scientifique est disponible pour agir avant que les politiques ne s'en saisissent.

À la fin des années 1970, l'Organisme national de sécurité routière (ONSER), devenu Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) en 1985, réalise des enquêtes épidémiologiques qui montrent la croissance exponentielle du risque d'accident pour les conducteurs ayant un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,8 g/l.

² Henri Sarramon, *La sécurité routière*, Avis du Conseil économique et social, 1976.

³ *La politique de sécurité routière, les systèmes locaux de contrôle sanction*, Rapport de l'instance d'évaluation présidée par Michel Ternier, La Documentation française, 2003.

Cette connaissance scientifique accompagne l'importante action législative qui se développe alors : contrôles aléatoires, multiplication des contrôles, nouvelle réglementation, fixation d'un taux légal d'alcoolémie puis passage à un taux unique de 0,8 g/l.

- **Des mesures énergiques sont prises**

Avec la loi du 9 juillet 1970, un taux légal d'alcoolémie est fixé (0,8 g/l de sang pour la contravention, 1,2 g/l pour le délit).

En 1973, le décret du 28 juin fixe la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 km de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.

Un arrêté daté du même jour porte obligation hors agglomération du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970. Le même arrêté met en usage le port du casque pour tous les motocyclistes dans et hors agglomérations.

Le décret du 3 décembre 1973 généralise la limitation de vitesse sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier (90 km/h sur routes et 120 sur autoroute).

En 1974, 1975 et 1979, ces limitations, ainsi que la réglementation sur le port du casque, évoluent pour devenir celles que l'on connaît aujourd'hui.

Dès 1975, le décret du 26 août interdit de transporter des enfants aux places avant des véhicules.

C'est en 1979 que le port de la ceinture de sécurité devient obligatoire pour tous, de jour comme de nuit, aux places avant de toutes les voitures de tourisme.

Ce dispositif est complété en 1978 par la loi sur le contrôle de l'alcoolémie au volant avec la possibilité pour les forces de l'ordre de procéder à des contrôles préventifs et celle de remplacer la prise de sang par l'analyse de l'air expiré.

La médiatisation de cet ensemble de mesures est impressionnante et les résultats spectaculaires puisque, à partir de juillet 1972, la courbe des accidents est brisée. La progression du nombre des victimes cesse pour laisser place à une première décroissance.

En 1976, dans le rapport précité d'Henri Sarramon, le Conseil économique et social dresse le bilan des récentes actions en faveur de la sécurité routière. L'avis qu'il émet sur cette base souligne les bons résultats de 1973 à 1974, tout en mettant en garde contre un « *relâchement* » dans le respect des règles et en insistant sur la nécessité de poursuivre et d'amplifier la politique mise en œuvre. Il propose notamment de réduire le niveau « *délictuel* » d'alcoolémie (comme dans d'autres pays européens) et s'alarme de la progression d'autres toxicomanies provoquées par les drogues.

3. De 1980 à 2001 : un renforcement de la réglementation en matière de sécurité routière mais un tassement de ses effets

De 1980 à 1997, l'évolution des accidents en France connaît une décroissance lente et régulière, le nombre annuel de tués passant de 12 000 à 8 000.

Par contre, de 1997 à 2001, la situation stagne, le nombre de tués remontant même à 8 437 en 1998. Comme dans d'autres pays européens, l'impact des mesures semble s'effriter une fois leur application à peu près généralisée.

Parmi les mesures prises avant 1997 figure la loi du 8 décembre 1983 qui abaisse à 0,8 g/l le taux d'alcool correspondant au seuil de délit d'alcoolémie.

On peut noter également dès 1992 d'importantes **mesures de prévention** avec la mise en application du permis à points, et en 1994, un accord avec les compagnies d'assurance pour qu'elles consacrent 0,5 % des primes obligatoires à des actions de prévention, ainsi que l'obligation de la détention du brevet scolaire de sécurité routière pour la conduite d'un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

Les mesures prises au long de cette période jusqu'en 2001 confirment les **actions entreprises contre les risques majeurs en aggravant les sanctions** :

- en cas d'excès de vitesse (création du délit de grand excès de vitesse en 1991, loi Gayssot du 18 juin 1999) ;
- ou de conduite sans ceinture de sécurité ou sous l'influence de l'alcool (création en 1994 d'une contravention de 4^{ème} classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l sans atteindre 0,8 g/l, abaissement à partir de 1995 du taux maximal réglementaire d'alcoolémie dans le sang à 0,5 g/l et décret du 5 mai 1994 prévoyant le retrait de points pour non port de la ceinture).

Une décision potentiellement positive est sans doute la création d'un Conseil national de la sécurité routière le 28 août 2001 composé d'élus nationaux et locaux, de responsables des ministères et de représentants d'associations d'usagers et de victimes, de représentants des fabricants de véhicules et de personnalités.

Parallèlement, les associations de victimes prennent une importance accrue dans le paysage médiatique auprès de l'opinion publique et des pouvoirs publics.

4. L'évolution de la circulation entre 1970 et 2000

Au départ, et dès 1802 avec une loi sur la réfection des routes ou 1851 avec une première loi affirmant le soutien des autorités publiques à la liberté et à la sécurité de la circulation, la politique routière s'est confondue avec une série de mesures touchant la protection des infrastructures et le développement des échanges et des moyens de communication. Ces deux objectifs se sont vite révélés contradictoires dans leurs effets et la dominante économique s'est

imposée jusqu'au moment où l'objectif de sécurité routière à partir des années 1950 commence à trouver une nouvelle légitimité.

Aujourd'hui, la politique de contrôle/sanction, qui s'élabore petit à petit entre les années 1950 et 1970, constitue l'un des volets de la politique de sécurité routière qui elle-même ne constitue qu'un volet d'une politique de la circulation routière intégrant les objectifs de fluidité du trafic et de préservation des intérêts économiques.

Depuis, et en un peu plus de vingt ans, le trafic routier a doublé. Des années 1960 aux années 1990, le parc de voitures particulières a quintuplé. L'enjeu est désormais de trouver un certain équilibre, et même une harmonie, entre les modes de transports.

L'explosion de la mobilité avec les véhicules particuliers et les camions résulte d'une combinaison de facteurs comme l'étalement urbain, le faible coût réel du pétrole et l'élévation lente mais régulière du niveau de vie. L'étalement urbain concerne à la fois les zones d'habitat mais aussi les zones d'emploi, de commerce et de loisirs.

Dans toutes les villes européennes, l'habitat nouveau se construit de plus en plus loin sans liaison proche avec les centres d'emploi et le plus souvent avec des liaisons directes avec une autoroute. Les usines et les centres commerciaux s'installent là où le terrain est le moins cher et où l'accès à l'autoroute est facile.

La part du transport de marchandises par la route est devenue très prépondérante tandis que, dans le même temps, les masses à transporter ont augmenté.

Le coût du transport est de plus en plus marginal dans le prix final des pièces ou des marchandises qui sont fabriquées parfois à grande distance et où le coût de la main-d'œuvre intervient énormément. Pour réaliser du porte à porte avec des sous-traitants éloignés, le transport par la route est sans concurrence.

En France, la part du rail est d'environ 13 % pour le transport de marchandises, comme dans la plupart des autres pays européens sauf la Suisse où le transport de marchandises par le rail représente encore 40 % de part de marché en 2003 - même si ce pourcentage est en baisse puisqu'il atteignait près de 60 % en 1970⁴.

Les raisons du succès du camion sont connues : porte à porte, délais respectés, et moindre coût grâce à une optimisation des véhicules et de la logistique. « *Ainsi la consommation moyenne d'un camion maxi code (38 tonnes jusqu'en 1989 et 40 tonnes depuis en France) circulant à une vitesse moyenne de 80 km/h est passée de 50 litres en 1970 à 40 litres en 1980, puis à 32 litres en 2000, tandis que la vitesse commerciale entre départ et arrivée est passée de 50 km/h en 1970 à 72 km/h en 2000* ».⁵

⁴ Office fédéral de la statistique, Confédération Suisse

⁵ INRETS

Dans les zones urbaines, la périurbanisation a entraîné l'accroissement des migrations quotidiennes domicile/travail et l'augmentation des distances parcourues par chaque individu, elle **a ainsi contribué à accroître la part de la voiture individuelle dans les déplacements.** «*La place et l'image de l'automobile dans nos sociétés varient d'un marché à l'autre - en milieu rural, il n'existe parfois pas d'autre moyen de transport pour le déplacement des familles*»⁶. C'est également le cas en périphérie des agglomérations lorsque l'urbanisation s'est déroulée sans lien avec une politique rationnelle d'aménagement du territoire et que l'habitat a précédé l'organisation de transports publics.

En outre, s'il se produit de plus en plus une prise de conscience en faveur des transports en commun, l'automobile reste encore dans l'esprit de nos concitoyens chargée d'une symbolique forte. Dans son avis de 1999 sur les modes de transport dans les grandes agglomérations, le CES indiquait : «*Alors que les transports en commun impliquent un voyage partagé dans un espace public que les individus ne maîtrisent pas*», la voiture constitue un espace privatif de déplacement sous le contrôle de son conducteur ; «*elle est considérée comme un signe d'autonomie... Ces valeurs liées à l'automobile font que pour beaucoup, la question du choix modal ne se pose pas.*»⁷

Le CES insistait sur les difficultés de circulation qui résultaient de l'usage excessif de la voiture en ville : - «*congestion chronique des grandes artères aux heures de pointe, puis des quartiers d'affaires...*» - et sur «*le facteur supplémentaire d'insécurité et de risques ... pour les utilisateurs des modes de proximité et pour les piétons (difficulté pour traverser les axes de circulation tant pour les piétons que pour les deux-roues, difficulté de cohabitation avec la voiture, probabilité d'accidents accrue par rapport au transport collectif, gravité des accidents impliquant une automobile, en particulier avec un autre mode léger)*».

À noter qu'un certain nombre de villes - La Rochelle, Grenoble, Strasbourg⁸ - se sont lancées dans des expériences pour développer l'usage du vélo et des modes de transport alternatifs à la voiture, dans le souci d'une prise en compte des questions environnementales et de développement durable.

Le développement des transports en commun et des modes de transport alternatifs à la voiture constitue donc un enjeu majeur de rééquilibrage des modes de transport dans notre société très urbanisée.

⁶ Roland Gardin, *L'automobile française : une filière majeure en mutation*, Avis du Conseil économique et social., 2006.

⁷ Jean-Jacques Denizard, *Les modes de transport des personnes dans les grandes agglomérations*, Avis du Conseil économique et social, 1999.

⁸ Plus récemment Lyon et prochainement Paris.

5. De 2002 à 2006 : une priorité nationale à la sécurité routière

• Une priorité nationale

Le 14 juillet 2002, au cours de la traditionnelle allocution télévisée, alors que la discussion autour de l'amnistie présidentielle des condamnations des infractions au Code de la route, a fait rage dans les mois précédents, à l'initiative notamment des associations, le Président de la République annonce comme une de ses priorités la réduction des accidents de la route :

« Avec plus de 8 000 morts et de 26 000 blessés par an, l'insécurité routière qui frappe si durement les français est indigne d'un grand pays moderne ... Les accidents sont particulièrement meurtriers pour les jeunes, c'est ainsi la première cause de mortalité pour les jeunes de 12 à 30 ans... Il y a une importante attente de la part des Français... (qui) sont, je le sais, prêts à accepter des mesures courageuses ».

Cette annonce qui surprend est suivie des États généraux de la sécurité routière le 17 septembre et d'un Comité interministériel sur le même thème le 18 décembre 2002.

Celui-ci, en dix-sept chapitres regroupés en quatre parties principales, met en place un système de contrôle/sanction automatique, aggrave les sanctions des comportements dangereux, assure un meilleur encadrement des conducteurs et souhaite prévenir le risque routier par la mobilisation des partenaires et le développement de nouvelles approches.

L'impact médiatique est soutenu au cours de la deuxième partie de l'année et se poursuit tout au long de l'année 2003 qui est jalonnée de décisions de mise en œuvre des mesures annoncées.

• Des sanctions aggravées

Les sanctions contre les trois risques majeurs sont aggravées, de nouveaux risques sont mis en avant (téléphone, usage de drogues...), le contrôle/sanction est automatisé :

- 3 février 2003, loi relative au dépistage des stupéfiants en cas d'accident ;
- 31 mars 2003, décret sur l'aggravation des sanctions pour non port de la ceinture de sécurité (retrait de trois points) et pour l'usage par le conducteur d'un véhicule en circulation d'un téléphone portable tenu en main (retrait de deux points) ;
- 12 juin 2003, loi renforçant la lutte contre la violence routière prévoyant de sanctionner plus sévèrement les fautes les plus graves et d'instaurer un permis probatoire de trois ans pour les nouveaux conducteurs ;
- 9 juillet 2003, décret sur l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autobus et autocars ;
- mise en place du contrôle/sanction automatisé le 21 octobre 2003.

Encadré 1 : Qu'est-ce qu'un système de contrôle/sanction automatisé ?

« Cette chaîne, qui a déjà fait l'objet de quelques expériences, notamment sous le tunnel du Mont-Blanc, se décompose de la manière suivante : après la constatation de l'infraction, à l'aide de radars jumelés à des appareils de photos numériques homologués, les données seront transmises automatiquement à un centre de traitement, qui identifiera le contrevenant grâce à la consultation du fichier national des immatriculations. L'avis de contravention sera alors envoyé automatiquement au contrevenant et au centre chargé du recouvrement ». Richard Dell'Agnola, Rapport n° 638 du 12 mars 2003 sur le projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière, Assemblée nationale.

Dès 2002, l'impact sur les comportements est considérable. Du jour au lendemain, la baisse du nombre de tués atteint des chiffres record : moins 12,2 % au mois de juillet, moins 30,4 % au mois de décembre.

En 2003, avec 5 731 tués contre 7 242 en 2002, la baisse est de 21 %. Après ces résultats exceptionnels, contre toute attente, la baisse se poursuit sur 2004 pour la troisième année consécutive avec 8,7 % de tués en moins et se confirme en 2005 avec, pour la première fois, **moins de 5 000 morts sur l'année dus aux accidents de la route.**

C'est la deuxième fois en trente ans que la courbe des victimes de l'insécurité routière connaît une telle inflexion.

Ces chiffres ne concernent toutefois que la métropole.

Ils ne tiennent pas compte de la quasi-stabilité du nombre de tués et de la hausse du nombre des accidents ainsi que des blessés dans les quatre départements d'Outre-mer (DOM) en 2005 par rapport à 2004, première année où le bilan de la sécurité routière publié par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) intègre ces départements⁹.

Ils ne concernent pas non plus la Polynésie Française, la Nouvelle Calédonie et Wallis-et-Futuna où la réglementation routière est de compétence locale.

6. En Europe, des dispositifs similaires

Les pays européens qui ont adopté des mesures similaires à peu près au même moment connaissent les mêmes résultats. La plupart des pays de l'Union ont connu une baisse très importante de leurs tués entre 1970 et 2004. Le Royaume-Uni et les Pays-Bas ont divisé par plus de trois leur nombre de tués en trente ans.

⁹ 2004 est l'année du premier bilan France entière : « c'est la première fois que les données dans les DOM sont extraites du fichier "accident" de la même façon que celles des départements métropolitains. Auparavant, les DOM figuraient à part parce que le fichier accidents montrait de gros déficits par rapport aux données fournies par les DDE... Désormais, le fichier est exploitable pour tous les départements. Nous ne pouvons malheureusement pas comparer 2004 à 2003, mais dès 2005, toutes les comparaisons seront possibles », Rapport ONISR, bilan 2004.

Pour les pays d'Europe du Nord ou de l'Ouest, cette baisse s'est effectuée en deux étapes :

- entre 1970 et 1995 : une baisse très importante et régulière du nombre de tués qui s'explique par la mise en place d'une réglementation complète ;
- entre 1995 et 2004 : la tendance s'infléchit toujours à la baisse mais de façon moins importante. La majeure partie des gains des mesures réglementaires ayant été obtenus sur la période précédente, la mesure ne produit plus que des effets marginaux au fur et à mesure que son application s'impose à l'ensemble des usagers.¹⁰

Les pays dont l'essor automobile est précoce voient leur mortalité décroître entre 1970 et 1995. Cette tendance s'atténue ensuite quand les grandes mesures de sécurité ont fini de porter leurs fruits.

La Pologne, le Grèce, le Portugal, la Tchéquie et l'Espagne, dont le développement automobile est plus récent connaissent une évolution semblable mais décalée dans le temps. Leur pic de mortalité se situe aux environs de 1990 et depuis la mortalité routière diminue dans ces pays d'environ 4 % par an.

Dans tous les pays de l'Union ce sont les jeunes âgés de 18 à 24 ans qui sont les plus exposés : ils courent en moyenne deux fois plus de risques de mourir dans un accident de voiture que le reste de la population.

Tableau 1 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours)
par million d'habitants en Europe

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	Evolution* (%)
Allemagne	276,6	219,7	192,5	129,6	139,6	115,9	91,3	84,8	83,0	80,1	70,8	-4,2
Autriche	345,3	33,6	265,4	201,2	202,6	152,2	121,8	119,3	119,0	115,4	107,1	-3,6
Belgique	317,6	239,7	243,1	182,7	198,6	143,0	143,6	144,8	126,4	130,1	128,9	-2,8
Danemark	246,2	163,6	134,7	151,0	123,5	116,6	93,4	80,6	86,3	80,2	68,3	-3,9
Espagne	ND	166,0	176,5	165,9	232,0	146,7	145,4	137,5	132,3	128,0	109,2	-1,3
Finlande	228,7	193,5	115,5	110,5	130,5	86,5	76,6	83,6	79,9	72,8	72,1	-3,5
France	325,5	272,9	254,5	206,4	198,2	153,2	136,4	138,2	129,0	101,6	91,1	-3,9
Grèce	125,0	138,3	150,0	202,4	201,8	230,6	193,0	ND	150,4	146,8	145,9	-0,5
Hongrie	157,8	159,7	152,2	164,8	234,4	155,1	119,5	121,5	140,4	130,7	128,3	-0,6
Irlande	183,1	184,5	165,8	115,8	136,3	121,4	109,6	107,1	96,0	84,2	92,4	-2,1
Islande	97,6	150,7	110,1	99,6	94,5	89,6	113,1	83,9	100,7	79,3	78,2	-0,7
Italie	205,4	185,8	163,5	134,9	124,2	122,8	114,9	115,5	116,5	105,2	95,8	-2,4
Luxembourg	ND	347,3	270,0	216,4	185,2	170,3	174,7	158,7	139,6	118,3	106,5	-3,6
Norvège	145,5	135,3	88,7	97,0	78,4	70,1	75,9	61,1	68,5	61,2	56,6	-2,9
Pays-Bas	245,5	170,7	141,7	99,5	92,4	86,5	68,2	62,1	61,3	63,5	49,3	-4,9
Pologne	105,7	164,8	168,0	125,5	192,0	178,7	162,9	143,2	152,5	147,7	149,5	1,1
Portugal	194,7	346,6	276,6	221,2	282,5	252,3	181,3	161,8	160,9	147,6	122,1	-1,4
Royaume-Uni	139,7	118,8	110,8	94,2	93,8	64,2	59,9	61,2	60,5	61,4	56,0	-2,8
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	ND	123,2	116,2	114,1	113,4	119,4	111,7	-0,3
Slovénie	358,0	329,5	292,1	234,9	258,5	208,5	157,3	139,4	137,0	121,2	137,0	-3,0
Suède	163,3	143,3	102,1	96,8	90,5	64,9	66,7	62,4	59,7	59,2	53,3	-3,4
Suisse	266,3	189,7	191,8	136,5	138,6	98,6	82,6	75,5	70,7	74,6	69,3	-4,1
Tchéquie	200,2	162,8	122,2	95,5	124,6	153,7	144,6	130,4	140,2	141,8	135,5	-1,2

Evolution en moyenne annuelle suivant la disponibilité des données.

*Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagnes.

ND: non disponible

Source : IRTAD - *International Road Traffic and Accident Database*, sauf pour les données 2003 de la Grèce, la Belgique, l'Italie et l'Irlande : Indicateur rapide européen in *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005*, Direction de la sécurité et de la circulation routières.

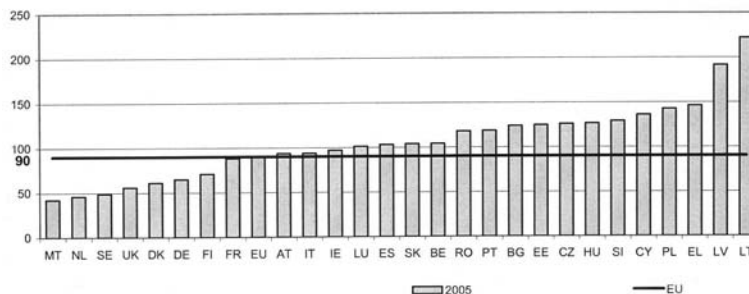
¹⁰ *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005*, Direction de la sécurité et de la circulation routières.

Graphique 1 : Évolution du nombre de tués dans l'Union européenne 1990-2010



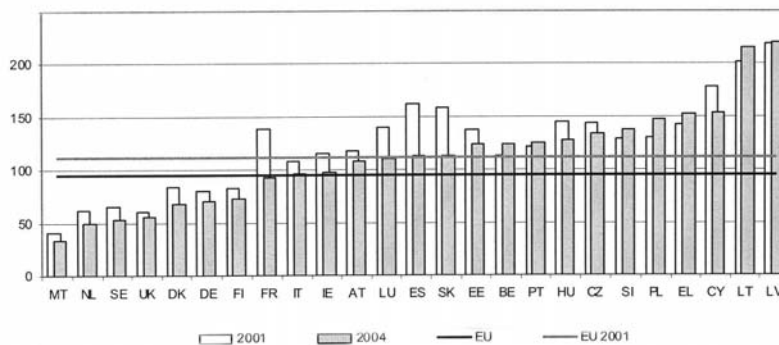
Source : DSCR - CARE (EU road accident database).

Graphique 2 : Nombre de tués par millions d'habitants en 2005 dans l'Union européenne



Source : DSCR - CARE (EU road accident database).

Graphique 3 : Évolution du nombre de tués par millions d'habitants entre 2001 et 2004 dans l'Union européenne



Source : DSCR - CARE (EU road accident database).

B - LES DATES CLÉS QUI ONT MARQUÉ UNE ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS

1. Le tournant des années 1970

Dans les pays développés, les années 1970 marquent un tournant majeur et un revirement de tendance avec une inflexion de la courbe des accidents et une baisse du nombre des victimes.

En France, c'est en juillet 1972 que la progression du nombre des victimes cesse brutalement pour faire place à une première décroissance du fléau. Cette cassure qui a longtemps semblé le fruit du hasard, puisqu'elle a eu lieu avant même l'introduction des limitations de vitesse en 1973 et l'obligation du port de la ceinture de sécurité, est concomitante à la création du poste de Délégué à la sécurité routière.

Immédiatement surnommé « *Monsieur sécurité routière* », le délégué est omniprésent dans tous les médias rappelant inlassablement les trois règles d'or de toute politique de sécurité routière : modération de la vitesse, port de la ceinture de sécurité et abstinence à l'égard de l'alcool.

La limitation générale de vitesse, annoncée par surprise par le Premier ministre Pierre Mesmer, provoque de violents débats au cours de l'été, qui cesseront avec le choc pétrolier survenu au mois d'octobre 1973 alors que le port de la ceinture de sécurité annoncé en même temps ne donne lieu à aucune controverse sérieuse et est d'emblée respectée par une majorité de conducteurs.

Au total, en deux ans, le rythme annuel du nombre de tués se réduit de plus de trois mille morts, la diminution atteignant 5 000 si les tendances antérieures s'étaient confirmées, ce qui aurait conduit à près de 19 000 tués en 1974.

On ne peut que rapprocher cette première évolution de celle de 2002.

2. La cassure de 2002

En 2002, c'est sans doute l'annonce de l'achat de mille radars automatisés qui marque le plus l'opinion et la communication faite autour de leur mise en place qui explique la brutale chute des accidents alors même que l'installation de ces radars est annoncée sur trois ans.

En effet, au cours du premier semestre de l'année aucun fléchissement n'est perceptible dans la courbe des accidents, bien au contraire, puis, subitement, à partir du mois de juillet, avec l'annonce d'une priorité nationale donnée à la sécurité routière, un retournement spectaculaire s'amorce.

En 2003, les contrôles sont renforcés, les infractions constatées sont accrues de 12 %, les dépistages d'alcoolémie augmentent de 15 % de même que les sanctions pour non port de ceinture de sécurité. Au total, 4,5 millions de points sont retirés au cours de l'année soit 44 % de plus qu'en 2002.

Sur le plan des comportements, les progrès sont considérables : le nombre des accidents mortels liés à l'alcool diminue de 17,4 % par rapport à 2002, les dépassements de vitesse sont moins nombreux sauf pour les motos, les vitesses moyennes sont en baisse et le taux de port de la ceinture de sécurité augmente de 4 points pour atteindre 95,1 %.

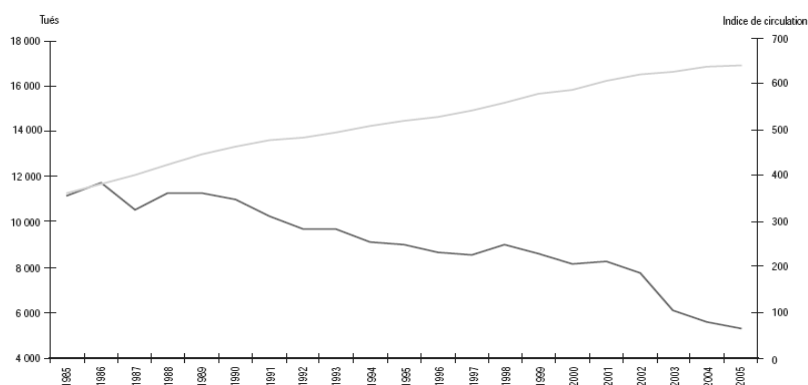
Cette baisse considérable se confirme en 2003, 2004 et 2005.

Elle est sans aucun doute due à l'affichage d'une volonté politique forte, se traduisant par des séries de mesures réglementaires et législatives, mais surtout par l'annonce et la médiatisation d'un dispositif massif et complet en termes de contrôle et de sanctions.

Pendant toute cette période en effet, la mobilisation médiatique n'a pas faibli et a permis d'anticiper par les annonces l'installation du dispositif qui n'a réellement commencé que fin 2003.

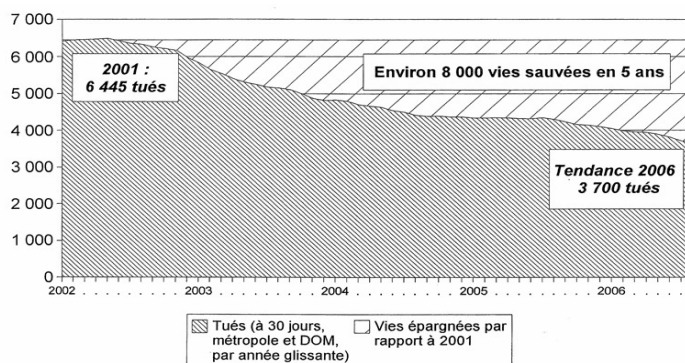
Quelques tableaux permettent de lire à la fois les évolutions du nombre des accidents dans la durée et de se rendre compte de l'importance du problème de la sécurité routière dans la vie du pays.

Graphique 4 : Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation en métropole



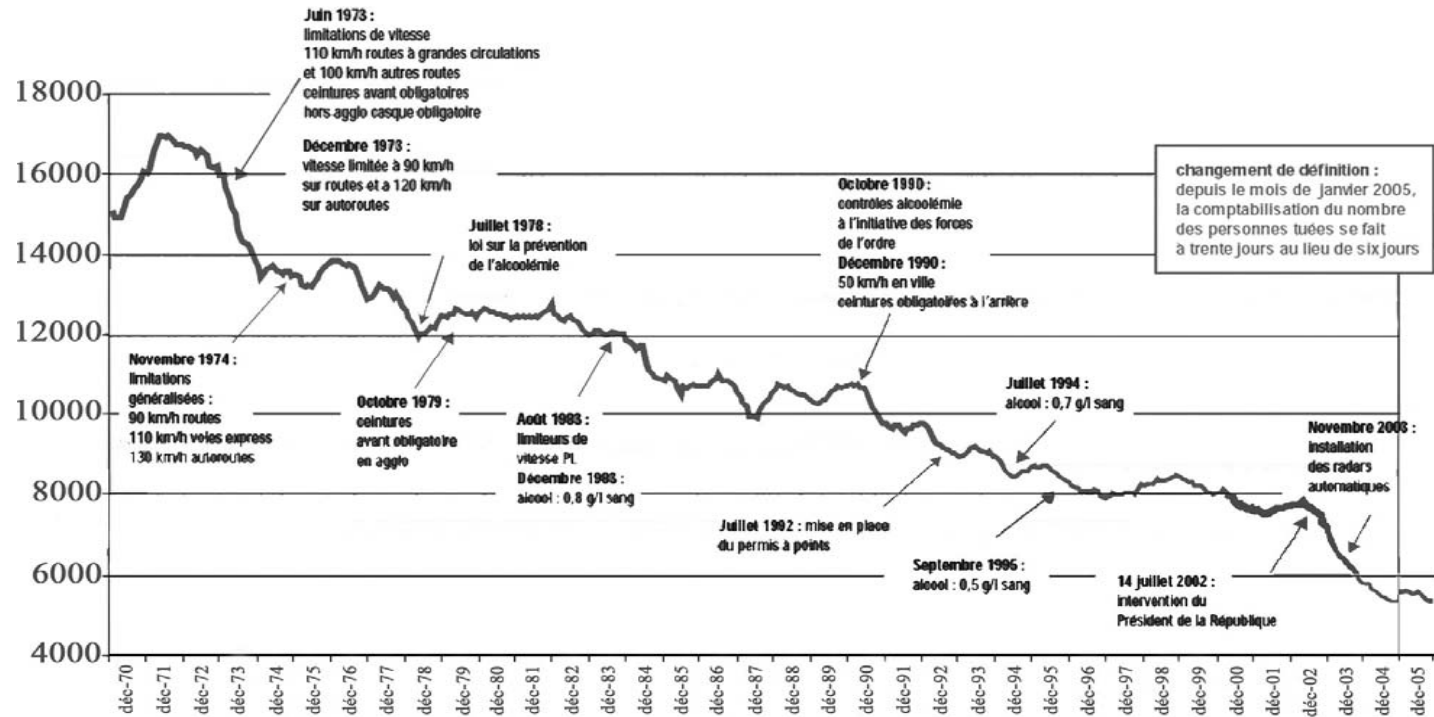
Source : *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005*, ONISR.

Graphique 5 : Évolution du nombre de tués et nombre de vies épargnées en France depuis le 1^{er} janvier 2002



Source : Direction de la sécurité publique et de la sécurité routière, Direction générale de la gendarmerie nationale.

Graphique 6 : Évolution du nombre de tués entre 1970 et 2005 (moyenne glissante sur 12 mois) en France



Source : La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005, ONISR

II - DEPUIS 2002, UNE ÉVOLUTION SPECTACULAIRE

A - LES RAISONS DE LA CASSURE

Depuis quatre ans, la courbe du nombre des tués dus aux accidents de la route a fortement diminué et il a été possible d'identifier un faisceau de causes expliquant cette cassure brutale : une volonté politique à hauteur des enjeux et de la gravité du problème, une législation et une réglementation appropriées, un dispositif contrôle/sanction révisé et adapté, une communication événementielle de grande ampleur et dynamique, une personnalisation de la cause par des responsables charismatiques, et une communication de masse installée dans la durée.

1. L'attente d'un changement

Dans les années 2000, existait une attente forte de l'opinion publique d'un changement en matière de sécurité routière mais les outils nécessaires à un changement des comportements n'étaient pas en place : les moyens de contrôler et de sanctionner les conducteurs fautifs étaient insuffisants, le système lent à traiter les infractions, les indulgences nombreuses, la possibilité d'être contrôlé pratiquement nulle, la contestation systématique en cas de sanction et, plus graves, les limitations de vitesse considérées comme peu légitimes.

Il a fallu qu'apparaissent les premiers résultats du contrôle automatisé dans des pays comme l'Australie, que soit faite une évaluation du système de contrôle/sanction en 2001, et que soient repérés des modèles issus de la théorie de la décision et de ses modèles du risque, pour que des moyens nouveaux permettent de passer à une autre étape de la lutte contre l'insécurité routière, en en faisant une grande cause nationale.

Encadré 2 : La théorie de la décision

La « *théorie de la décision* » est l'étude des modèles de prise de décisions en avenir incertain.

Cette théorie a pour objectif de tenter de formaliser comment décider que telle configuration ou décision est meilleure qu'une autre.

Optimisation et maximalisation sont les deux mots-clés définissant les théories de la prise de décision basées sur la rationalisation, c'est à dire les théories définissant les normes logiques et rationnelles que tous les preneurs de décisions sont censés suivre pour que leur choix soit celui qui « rapporte » le plus.

La théorie des jeux et de la décision est aujourd'hui très répandue et utilisée, non seulement en économie, mais également par toute une classe d'autres sciences dans lesquelles l'étude des situations de conflits est pertinente : sociologie, biologie, évolution, informatique (jeux vidéos), marketing.

2. Des moyens nouveaux

À la question « *comment faire régresser la mortalité routière ?* », il a été répondu par un objectif d'accroissement de la perception du risque d'être sanctionné et contrôlé afin de modifier les comportements.

Le moyen choisi a été d'augmenter la fréquence des contrôles et de faire savoir à tous les conducteurs qu'ils risquaient d'être contrôlés sans possibilité d'échapper à la sanction.

Avant même la réforme et l'automatisation effective du système de contrôle/sanction, son annonce a fait baisser le nombre de décès et la vitesse sur la route, la mortalité a ensuite régressé par paliers avec l'installation des radars par vagues successives, un cercle vertueux s'est créé montrant que l'insécurité paraissait maîtrisable et le succès de la démarche a entraîné l'adhésion de la population.

Les résultats obtenus confirment qu'il est nécessaire de gagner l'adhésion des citoyens, de les rendre partenaires de la sécurité routière et pose clairement la question du passage de la pression collective à la responsabilisation individuelle.

L'expérience des années où les résultats ont été moins spectaculaires montre que la volonté politique ne suffit pas, qu'il faut des moyens importants, des actions de masse menées dans la durée, soutenues par d'autres plus ciblées et sous tendues par une communication à plusieurs niveaux.

À ces conditions, il est possible de faire changer profondément et très rapidement le comportement des usagers de la route.

Toutefois, ces améliorations peuvent n'être que temporaires et suivies d'un retour aux niveaux antérieurs comme ce fut le cas en 1978 et 1987 après de très fortes baisses dues à l'adoption de lois contre la conduite sous l'influence de l'alcool.

B - UNE ÉVOLUTION QUI N'EST PAS HOMOGENÈME POUR TOUTES LES CATÉGORIES

En se référant au bilan 2005 de la sécurité routière, il est possible d'affiner la lecture de la baisse des tués enregistrée depuis quatre ans.

L'objectif consistant à passer sous le seuil des 5 000 personnes tuées a été atteint. En 2005, sur l'ensemble des routes françaises (départements d'Outre-mer compris), 4 975 personnes ont en effet trouvé la mort dans les six jours suivant leur accident (5 543 dans les 30 jours). Les estimations provisoires publiées par la Direction de la sécurité et de la circulation routières font état de 4 902 personnes qui seraient décédées en 2006 dans les 30 jours après leur accident.

Sur les routes métropolitaines, la diminution du nombre de personnes tuées est de 4,9 % en 2005 par rapport à l'année précédente. C'est la quatrième année consécutive qu'un recul est enregistré (- 6,2 % en 2002, - 20,9 % en 2003, - 8,7 % en 2004). Selon le bilan provisoire, ce taux atteindrait - 11,6 % en 2006 par rapport à 2005, ce qui porterait la baisse du nombre de tués sur les routes métropolitaines à 43 % en cinq ans.

Tableau 2 : Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers en métropole

Métropole		Tués	Blessés graves ou hospitalisés	Blessés légers	Total Blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	Année 2005	635	5 708	7 901	13 609	4,46
	Année 2004 Obs.	550	2 310	11 531	13 841	3,82
	Année 2004 Cal.	588			13 803	4,09
	Evolution	+ 8,0 %			- 1,4 %	+ 0,37 point
Cyclistes	Année 2005	180	1 667	2 920	4 587	3,78
	Année 2004 Obs.	167	669	3 758	4 427	3,64
	Année 2004 Cal.	179			4 415	3,90
	Evolution	+ 0,6 %			+ 3,9 %	- 0,12 point
Cyclomotoristes	Année 2005	356	5 433	8 472	13 905	2,50
	Année 2004 Obs.	321	2 643	13 133	15 776	1,99
	Année 2004 Cal.	343			15 754	2,13
	Evolution	+ 3,8 %			- 11,7 %	+ 0,37 point
Motocyclistes	Année 2005	881	7 386	10 839	18 225	4,61
	Année 2004 Obs.	814	3 016	12 708	15 724	4,92
	Année 2004 Cal.	870			15 668	5,26
	Evolution	+ 1,3 %			+ 16,3 %	- 0,65 point
Usagers de voitures de tourisme	Année 2005	3 065	18 298	35 478	53 776	5,39
	Année 2004 Obs.	3 186	8 318	47 019	55 337	5,44
	Année 2004 Cal.	3 406			55 117	5,82
	Evolution	- 10,0 %			- 2,4 %	- 0,43 point
Usagers de poids lourds	Année 2005	90	454	622	1 076	7,72
	Année 2004 Obs.	80	169	806	975	7,58
	Année 2004 Cal.	86			969	8,15
	Evolution	+ 4,7 %			+ 11,0 %	- 0,43 point
Autres usagers*	Année 2005	11	865	2 033	2 898	3,69
	Année 2004 Obs.	114	310	2 337	2 647	4,13
	Année 2004 Cal.	122			2 639	4,42
	Evolution	9,0 %			+ 8,0 %	- 0,73 point
Ensemble	Année 2005	5 318	39 811	68 265	108 076	4,69
	Année 2004 Obs.	5 232	17 435	91 292	108 727	4,59
	Année 2004 Cal.	5 593			108 366	4,91
	Evolution	- 4,9 %			- 0,3 %	- 0,22 point

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; Cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours

* Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

Source : *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005*, ONISR.

Tableau 3 : Nombre de victimes par catégories d'usagers dans les départements d'Outre-mer - 2005

Départements d'Outre-mer Année 2005	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	48	164	295	459	9,47
Cyclistes	7	53	124	177	3,8
Cyclomotoristes	37	176	492	668	5,25
Motocyclistes	32	201	273	474	6,32
Usagers de voiture de tourisme	95	355	1 324	1 679	5,36
Usagers de poids lourds	1	2	26	28	3,45
Autres usagers	5	30	92	122	3,94
Ensemble	225	981	2 626	3 607	5,87

* Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

Source : *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005*, ONISR.

- **Moins de victimes tuées chez les jeunes de 18 à 24 ans**

Après une année de stagnation en 2004, le nombre de jeunes de 18 à 24 ans tués sur les routes a diminué de 6,9 % accentuant le contraste avec l'augmentation de 12,6 % du nombre de jeunes tués entre 15 à 17 ans. Malheureusement, les jeunes paient toujours un lourd tribut à la route.

Tableau 4 : Nombre de tués dans la catégorie d'âge 18-24 ans en France

	Tués	Évolution
2003	997	
2004	970	- 2,71 %
2005	933	- 3,81 %
1 ^{er} semestre 2006	352	- 7,81 %

Source : Direction de la sécurité publique et de la sécurité routière, Direction générale de la gendarmerie nationale.

- **Moins de décès sur les routes hors agglomération**

Les principales baisses du nombre de personnes tuées en 2005 par rapport à 2004 sont constatées sur les autoroutes urbaines (- 22,5 %) et les routes nationales (- 9,9 %). Les autoroutes de liaison, ou inter-urbaines, connaissent, pour leur part, un accroissement de la mortalité (+ 16,7 %) ; néanmoins, ces dernières avaient connu d'excellents résultats en 2004 (- 34,5 %).

- **Une victime tuée sur quatre est un usager de deux-roues motorisé**

Un quart des victimes de la route est un usager de deux-roues motorisé. Les motards restent la catégorie d'usagers la plus surexposée au risque routier, puisqu'ils représentent 0,8 % du trafic mais 12,9 % des véhicules impliqués dans les accidents et 16,8 % des victimes.

Tableau 5 : Nombre de tués pour la catégorie deux-roues en France

	Motocyclettes	Cyclomoteurs	Total	Évolution
2002	584	282	866	14,16 %
2003	497	241	738	- 14,78 %
2004	544	230	774	4,88 %
2005	573	276	849	9,69 %
1 ^{er} semestre 2006	231	96	327	- 2,80 %

Source : Direction de la sécurité publique et de la sécurité routière, Direction générale de la gendarmerie nationale.

- **Plus d'accidents en zone urbaine**

Alors qu'on enregistre une baisse significative de l'accidentologie en 2005, les progrès ont surtout profité aux usagers de voiture de tourisme (- 10 %) et de véhicules utilitaires (- 9 %).

En effet, la hausse des accidents en zone urbaine a entraîné une augmentation du nombre de piétons tués (+ 8 %), mais aussi de cyclomotoristes (+ 3,8 %), de motocyclistes (+ 1,3 %) et de cyclistes (+ 0,6 %).

- **Une disparité de résultats selon les départements**

Treize départements représentent un sur-risque de plus de 35 % sur la période 2000/2005 : Corse du Sud, Gers, Haute-Corse, Tarn-et-Garonne, Yonne, Vaucluse, Oise, Aube, Lot-et-Garonne, Ariège, Jura, Haute-Marne et Gard.

Il est essentiel de comprendre pourquoi et d'en analyser les raisons. C'est la raison pour laquelle un audit de la politique locale de sécurité routière dans certains départements a été commandé par les ministères concernés.

- **Des retards Outre-mer**

Pour l'ensemble de l'Outre-mer, de 2002 à 2005, on constate une amélioration qui, sans être forte, est néanmoins régulière. Même si une difficulté ressort pour obtenir une baisse significative du nombre des accidents, le nombre des tués sur les routes a nettement diminué (- 3,85 % entre 2005 et 2004, et -12,86 % depuis 2002).

Tableau 6 : Bilan 2002-2005 de la sécurité routière Outre-mer

	2002	2003	2004	% 2002-2004	2005	% 2004-2005	% 2002-2005
Accidents	4429	4350	4213	-4,88%	4327	2,70%	-2,30%
Tués	373	351	338	-9,38%	325	-3,85%	-12,86%
Blessés	5944	5780	5595	-5,87%	5848	4,52%	-1,61%

Source : DAPAF - MDC - GN, ministère de l'Outre-mer

Le bilan général 2006 est en revanche mitigé. Le nombre de tués sur les routes d'Outre-mer est stable avec 334 morts (contre 336 en 2005). Le nombre d'accidents est en baisse de 3 % et celui des blessés de 4 % avec 5 518 blessés, soit 233 blessés de moins. Mais, si les accidents sont moins nombreux, ils sont plus graves.

L'augmentation plus rapide Outre-mer qu'en métropole du parc automobile et l'existence, dans certaines collectivités d'Outre-mer (COM), de règles spécifiques et assouplies en matière de sécurité routière, n'expliquent pas à elles-seules ces résultats décevants comparés à ceux de métropole.

Pour expliquer ce décalage, les préfets rappellent les fléaux plus ancrés Outre-mer qu'en métropole que sont l'alcool et la vitesse. Ils insistent aussi sur le non-respect flagrant des règles élémentaires de sécurité. Les conducteurs de deux-roues et les piétons paient le prix fort de cette inconscience.

Le risque pour 100 000 habitants est de 13 morts sur les routes d'Outre-mer en 2006 (identique à 2005), contre moins de 8 en métropole, en moyenne et selon les résultats provisoires.

Tableau 7 : Bilan provisoire 2006 de la sécurité routière Outre-mer

	ACCIDENTS			TUÉS			BLESSÉS		
	2005	2006	%	2005	2006	%	2005	2006	%
GUADELOUPE	855	769	-10,06%	58	66	13,79%	1 164	1 007	-13,49%
MARTINIQUE	731	848	16,01%	51	59	15,69%	1 015	1 106	8,97%
GUYANE	693	665	-4,04%	39	33	-15,38%	896	900	0,45%
RÉUNION	778	822	5,66%	72	71	-1,39%	1 000	1 080	8,00%
MAYOTTE	178	144	-19,10%	5	8	NS	250	180	-28,00%
NOUVELLE CALÉDONIE	715	647	-9,51%	71	55	-22,54%	971	877	-9,68%
POLYNÉSIE	333	252	-24,32%	36	39	8,33%	442	351	-20,59%
WALLIS-ET-FUTUNA	8	12	NS	3	3	NS	11	15	NS
ST-PIERRE & MIQUELON	3	6	NS	1	0	NS	2	2	NS
TOTAL	4 294	4 165	-3,00%	336	334	-0,60%	5 751	5 518	-4,05%

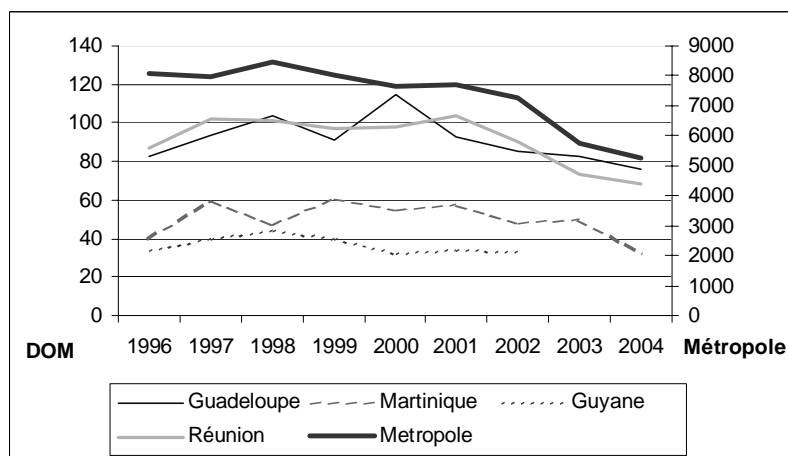
Source : DAPAF - MDC - GN, ministère de l'Outre-mer

Tableau 8 : Taux de l'accidentologie pour 100 000 habitants

	ACCIDENTS		TUÉS		BLESSÉS		Nombre d'habitants
	2005	2006	2005	2006	2005	2006	
GUADELOUPE	189	170	12,8	14,6	257	222	453 000
MARTINIQUE	184	213	12,8	14,8	255	278	398 000
GUYANE	363	348	20,4	17,3	469	471	191 000
RÉUNION	100	106	9,3	9,2	129	139	775 000
MAYOTTE	111	90	3,1	5,0	156	112	160 300
NLLE CALÉDONIE	266	241	26,4	20,4	361	326	269 000
POLYNÉSIE	131	99	14,2	15,4	174	138	253 800
TOTAL	172	167	13,4	13,4	230	221	2 500 100

Source : DAPAF - MDC - GN, ministère de l'Outre-mer

Graphique 7 : Évolution du nombre de tués dans les DOM entre 1996 et 2004



Source : Conseil économique et social, *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005*, ONISR

Deux collectivités sont particulièrement exposées aux risques routiers : la Nouvelle-Calédonie avec un taux de 20,4 morts pour 100 000 habitants (en baisse par rapport à 2005 où le taux était de 26,4) et la Guyane avec un taux de 17,3 (également en baisse par rapport à 2005 où le taux était de 20,4).

En ce qui concerne **la Nouvelle-Calédonie**, le nombre de tués sur les routes est 3,71 fois supérieur au nombre de morts sur les routes métropolitaines et le nombre d'accidents 2,21 fois supérieur.

En 2005, la Nouvelle-Calédonie a enregistré un nombre d'accidents en augmentation de 11,27 % par rapport à l'année 2004 et de blessés en augmentation de 5,30 %. En ce qui concerne le nombre de tués, l'année 2005 amorce une diminution de 14,45 % (71 tués en 2005 contre 83 en 2004). Toutefois, ce chiffre reste plus important que celui des années 2003 (56 tués), 2002 (58 tués) et 2001 (57 tués).

Tableau 9 : Bilan 2003-2004-2005 de la sécurité routière en Nouvelle-Calédonie

ACCIDENTS			BLESSÉS			TUÉS		
2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
679	639	711	970	926	975	56	83	71

Source : DAPATF - MDC - GN, ministère de l'Outre-mer

Au cours de l'année 2006, selon le bilan provisoire, les routes ont été moins meurtrières (55 tués contre 71 en 2005 et 83 en 2004) et tous les items du baromètre de la sécurité routière ont connu une légère diminution. Le bilan des accidents corporels est toutefois très lourd pour les jeunes (les 14/34 ans représentent 50 % des tués).

Les grandes causes des accidents restent l'alcool au volant et la vitesse auxquelles il faut ajouter le transport de personnes à bord de bennes « *pick up* », pratique culturelle très forte sur le territoire.

Il faut noter qu'en vertu des dispositions de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999, la sécurité routière est une compétence partagée entre l'État (chargé de la réglementation et des actions de répression) et le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie (chargé des actions de prévention). Ainsi, ce n'est qu'en 2006 que le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a légiféré sur l'obligation de porter la ceinture de sécurité à l'arrière des véhicules ou l'instauration de la rétention du permis de conduire. La délibération portant interdiction de transporter des passagers dans les bennes des véhicules est en application depuis seulement le 1^{er} mars 2007.

En ce qui concerne **la Guyane**, malgré une baisse du nombre de tués en 2006 et tout en tenant compte des précautions liées notamment à la spécificité du contexte guyanais, il est indéniable que ce département est la lanterne rouge des départements français en matière d'accidentologie.

Le Document général d'orientation (DGO) élaboré par la préfecture de Guyane pour la période 2004-2008 soulignait que l'évolution de l'accidentologie y avait suivi, sur les dix dernières années, une courbe inverse de celle de la métropole. « Pour 2003, on y a dénombré 763 accidents, 1 019 blessés et 37 tués, en augmentation par rapport à 2002 (750 accidents, 994 blessés, 34 tués), année où l'accidentologie était déjà en hausse par rapport à 2001. Depuis 2 ans, le nombre d'accidents ainsi que le nombre de tués sont repartis à la hausse en Guyane ». Si, en 2004, 2005 et 2006, les accidents et les blessés ont été bien moins nombreux que les années précédentes, le nombre de morts est en revanche resté du même ordre : de 32 en 2004, il est passé à 39 en 2005 pour baisser à nouveau à 33 en 2006.

Mettant en exergue un sentiment général de « *laisser-aller* » dans l'état des véhicules et des comportements ainsi que l'insuffisante coordination des actions entre les différents acteurs, le DGO appelait à recentrer la politique de sécurité routière en Guyane autour d'un enjeu majeur : l'évolution des comportements de façon à faire émerger une véritable prise de conscience de l'insécurité routière comme une délinquance à part entière.

Tout en rappelant l'ensemble de facteurs spécifiques à ce département dont l'influence sur l'insécurité routière ne doit pas être négligée :

- une immigration importante, des populations d'origine diverse maîtrisant peu ou pas du tout la langue française, une population jeune nombreuse, un environnement géographique et climatique radicalement différent ;
- un réseau routier insuffisant et souvent dangereux nécessitant une remise à niveau coûteuse et un entretien plus fréquent qu'en métropole ;

auxquels il faut ajouter les difficultés de prise en charge par des collectivités locales aux moyens limités, des 400 km de nouvelles routes transférées au département après la loi de décentralisation de 2004.

C - UN BILAN POSITIF À AMÉLIORER ENCORE

En dix ans, depuis 1995, le nombre d'accidents a diminué de 36,4 %, celui des tués de 40,9 % et celui des blessés de 40,2 %.

Mais le bilan des accidents de la route ne se limite pas au nombre des victimes tuées ou blessées. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière estime à environ 3 200 le nombre d'orphelins de moins de dix-huit ans induits par les accidents de la route, ce qui représente à peu près six orphelins pour dix tués.

Le bilan 2006, s'il confirme la baisse générale du nombre de tués, confirme aussi qu'elle recouvre une progression disparate par catégories d'usagers et qu'il est encore possible d'améliorer les résultats.

Tableau 10 : Bilan provisoire de l'accidentologie en 2006

Bilan global de l'année (France métropolitaine)	Accidents corporels	Personnes tuées à 30 jours *	Total blessés	Dont blessés hospitalisés
2006	81 264	4 703	102 291	41 298
2005	84 525	5 318	108 076	39 811
Différence	-3 261	-615	-5 785	+ 1487
Evolution	-3,9%	-11,6%	-5,4%	+ 3,7%

* nouvelle définition applicable à partir de 2005.

Source : ONISR

Il reste de nombreux créneaux où gagner des vies, en particulier chez les jeunes qui restent la tranche d'âge la plus touchée tant pour le nombre de tués que de blessés, chez les piétons où les enfants et les personnes âgées sont les premières victimes de la vitesse excessive en ville et chez les conducteurs de deux-roues.

Encadré 3 : Les conducteurs de deux-roues

Contrairement à ce que l'on a tendance à penser, l'âge moyen des conducteurs de deux-roues se situe aux alentours de 33 ans et est pratiquement le même pour tous les types de moto mais l'âge où les motocyclistes se tuent le plus est différent : 17 ans pour les motos légères, 23 ans pour l'ensemble des motos moyennes et lourdes. (source : ONISR)

2003 et 2006 sont les deux années où les chiffres du nombre de morts et de blessés motards ont baissé de façon importante (moins 16 % et moins 12 %) malgré la hausse record des immatriculations en 2006 (plus 230 000 immatriculations nouvelles).

Il faut également noter que deux régions regroupent à elles seules 40 % des motocyclistes tués (Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Rhône-Alpes) et que ce sont les mois de mai à août qui constituent la période où se produisent le plus grand nombre d'accidents.

Depuis 1993, il est possible de constater que les conducteurs commencent plus tard à conduire des motos mais les conduisent plus longtemps.

L'excès de vitesse reste l'infraction la plus répandue ; il a concerné plus de 40 % des automobilistes en 2005 et demeure un comportement de masse, même s'il est en recul - au moment de l'annonce de la refonte du système de sanctions par le Comité interministériel de sécurité routière du 18 décembre 2002, le taux d'automobilistes concernés atteignait 60 % avec en outre des seuils d'infraction plus élevés et des moyens de contrôle moins performants qu'aujourd'hui.

L'alcool au volant est un comportement moins fréquent mais qui a un effet dévastateur sur l'accidentologie puisqu'on estime la proportion des conducteurs ayant dépassé la dose légale d'alcoolémie à 2,5 % des conducteurs, 5,4 % des accidents corporels et 16 % en moyenne des accidents mortels. On estime à 28 % le nombre des vies qui seraient épargnées si tous les conducteurs ne dépassaient pas la limite tolérée de l'alcool au volant.

Il est également démontré que le téléphone portable a une incidence importante sur les accidents en milieu urbain. Des recherches expérimentales ont montré que la situation de conduite en téléphonant entraîne des temps de réaction significativement plus longs qu'en situation de conduite seule. L'attention allouée à la conduite se trouve altérée... l'altération des performances de conduite augmente avec l'interactivité, l'implication du conducteur, et la complexité de la discussion, sans pour autant que les conducteurs en aient toujours conscience... Une récente étude australienne de 2005¹² est venue préciser le sur-risque lié à l'utilisation du téléphone portable au volant qu'il soit tenu en main ou avec un kit mains-libres, conduisant l'ONISR à faire le point sur cette question en essayant d'évaluer l'importance de l'enjeu du téléphone portable au volant pour la sécurité routière en France.

La consommation de stupéfiants joue aussi un rôle important ; à titre d'exemple, des études font apparaître que 2,5 % des accidents mortels pourraient être évités si tous les conducteurs respectaient la législation sur la consommation du cannabis.

Il en est de même de la consommation de médicaments associés ou non à l'alcool. À cet égard, l'Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé (AFSSAPS) vient d'annoncer qu'elle allait identifier et quantifier l'impact des médicaments sur le risque d'accidents de la circulation en croisant les fichiers nationaux des 90 000 accidents annuels de la circulation avec les fichiers de remboursements de l'assurance maladie. La mise en place technique, complexe, devrait être achevée fin 2007 et les résultats devraient être annoncés en 2008. Cette étude a vocation à enrichir les données disponibles sur la question, jugées « *robustes* » mais qui portent sur des échantillons de conducteurs trop peu nombreux.

Selon l'agence sanitaire, une exposition à un médicament dangereux est retrouvée chez environ 10 % des accidentés de la route, les hypnotiques et les tranquillisants (en particulier les benzodiazépines) étant particulièrement mis en cause. Les médicaments peuvent notamment générer des troubles de la vigilance, des troubles du comportement, des troubles visuels ou encore des vertiges et des malaises.

Petit à petit, grâce à l'action de tous les acteurs impliqués dans la lutte contre l'insécurité, les comportements évoluent. Le prix de cette évolution représente pour la collectivité une démarche constante et une organisation complexe mettant en jeu presque tous les rouages des institutions et de la société civile.

¹² Mc Evoy, S.P. Stevenson, M.R. and al., 2005, *Role of mobiles phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance : a case-crossover study*, British Medical Journal.

III - LES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE¹³

En effet, depuis de nombreuses années, même si sa responsabilité appartient à la puissance publique, la lutte contre l'insécurité routière est partagée entre les services de l'État, les partenaires associatifs ou autres, sociétés d'assurance ou entreprises, et les collectivités locales ou territoriales, sans négliger le rôle des médias.

Le rapport de 1976 sur la sécurité routière le soulignait déjà : « *le trait le plus frappant de l'organisation de la sécurité routière en France est sans conteste l'antériorité, le nombre et l'activité des organismes privés dont les pouvoirs publics sont les bénéficiaires dans la maîtrise de cette œuvre nationale. En effet, bien avant la mise en place des rouages officiels, notre pays a connu une véritable floraison de groupements de toutes natures, de toutes appellations, de tous calibres ouvrant les voies et moyens de la sécurité* ».

Les acteurs historiques de la sécurité routière, au-delà de ces organismes privés, sont les pouvoirs publics à l'échelon national organisé autour du comité interministériel et les relais départementaux que constituent les préfets et les comités départementaux de sécurité routière. En 1976, la sécurité en milieu urbain est une notion en devenir et les politiques locales ne disposent pas encore d'une organisation adaptée.

Depuis ce rapport, on ne peut que constater une augmentation du nombre des acteurs et une complexité croissante des interfaces entre eux. La multiplication des acteurs rend difficilement lisible l'organisation de la sécurité routière en France.

A - LES SERVICES DE L'ÉTAT

Ils sont nombreux à jouer un rôle.

1. Une responsabilité nationale au service d'une priorité clairement énoncée

• Définition de l'action et coordination

➤ *Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)*

Créé en 1972, il est présidé par le Premier ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il définit la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et s'assure de son application.

➤ *Le Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR)*

Désigné par le Premier ministre, il coordonne l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière. Pour l'aider dans sa mission, il est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière : Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice et Santé.

¹³ *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005*, ONISR, La Documentation française, Paris, 2006.

- **Des outils efficaces au service d'une analyse nationale**

- *L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)* lui est directement rattaché.

Il est chargé de centraliser les données recueillies par des différents ministères s'occupant de sécurité routière, de les analyser et de diffuser les résultats. Le Délégué interministériel à la sécurité routière est également directeur de la sécurité et de la circulation routières au ministère des Transports.

- *Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)*

Ce conseil, dont la décision de création a été prise par le Comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000, est chargé de formuler au gouvernement des propositions en faveur de la sécurité routière, de commander des études permettant d'améliorer les connaissances et des évaluations des actions de sécurité routière.

Il rassemble l'ensemble des acteurs concernés par la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations) et entend être un lieu de débats et de propositions sur la sécurité routière.

2. Des moyens d'action en fonction des spécificités de chaque ministère

- **Au ministère de l'Équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer**

- *La Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)*

Sa création en 1982 a permis d'isoler et de regrouper, donc de mieux appréhender, les questions de sécurité routière jusqu'alors diluées au sein des diverses compétences exercées par la Direction des routes ; en même temps, elle a permis d'asseoir l'action du Délégué interministériel en le dotant de moyens réels.

La Direction de la sécurité et de la circulation routières est responsable de la mise en œuvre des décisions du Comité interministériel de la sécurité routière.

Elle est chargée :

- de définir les conditions générales de circulation sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier en rase campagne et en milieu urbain et de mettre en œuvre ces mesures sur le réseau national ;
- de la réglementation technique des véhicules (définitions, contrôle d'application...);
- de la formation du conducteur (gestion des examens du permis de conduire, des inspecteurs, définition des programmes...);
- de la promotion de la sécurité routière au niveau interministériel ou local ;
- de la politique générale de communication vis-à-vis du grand public ou de cibles particulières.

➤ *Les principaux services gestionnaires*

La *Direction générale des routes (DGR)* est responsable de la conception, de l'aménagement et de la gestion du réseau des routes nationales et des autoroutes de dégagement ainsi que de la conception et du contrôle des autoroutes de liaison, leur aménagement et leur gestion étant le plus souvent concédés.

La *Direction générale de la mer et des transports (DGMT)* est chargée de la réglementation des transports routiers.

Les *Directions interdépartementales des routes (DIR)* ont été créées en 2006¹⁴. Au nombre de onze, elles assurent selon une logique de « *grands itinéraires* » l'entretien, l'exploitation et la gestion du réseau routier restant sous la responsabilité de l'État (11 600 km routes et autoroutes) ainsi que l'ingénierie routière. Elles se substituent pour ces missions aux *Directions départementales de l'équipement (DDE)*.

Elles concourent également au développement du réseau routier national à la demande des *Directions régionales de l'équipement (DRE)* au sein desquelles ont été installés 21 services de maîtrise d'ouvrage pour piloter les nouveaux projets routiers.

Chaque DIR, responsable d'un réseau de 1 000 km s'étendant sur plusieurs départements et régions, est placée sous l'autorité d'un préfet coordonnateur des itinéraires routiers qui préside la conférence interdépartementale d'évaluation et de programmation, composée des préfets des départements sur lesquels sont situées les différentes sections du réseau routier national du ressort de la DIR. Il n'existe pas de DIR dans les DOM.

Les DDE se sont vu confier en 2005 de nouvelles missions axées autour de la sécurité routière : connaissance de l'accidentologie, éducation routière et politique locale de sécurité routière. Service référent de l'État en la matière dans le département, elles doivent mettre en place des observatoires départementaux de sécurité routière.

Les DRE exercent des fonctions de programmation et demeurent les principaux interlocuteurs des exécutifs régionaux et des collectivités territoriales pour l'élaboration et l'exécution des volets routiers des contrats État/régions puis des contrats d'itinéraires. En leur sein, les *observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR)* ont principalement en charge l'information et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière.

• **Au ministère de la Défense**

➤ *La Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)*

La Direction générale de la gendarmerie nationale assure la direction des formations et unités chargées de la lutte contre l'insécurité routière. Elle élabore la doctrine d'emploi, oriente et coordonne leur action.

¹⁴ Décret du 16 mars 2006

La gendarmerie exerce sa mission de police de la route sur environ 95 % du territoire national. Elle a donc à sa charge la majeure partie du réseau routier et autoroutier.

La gendarmerie départementale regroupe des unités territoriales et des unités spécialisées de police de la route (93 escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR) - constitués de 327 brigades motorisées, 17 brigades motorisées autoroutières, 136 pelotons d'autoroute et 51 brigades rapides d'intervention).

La gendarmerie mobile peut être appelée en renfort des unités de gendarmerie départementale, notamment à l'occasion des grandes migrations saisonnières qui nécessitent la mise en œuvre journalière de 11 000 militaires environ.

Enfin, les *sections aériennes de la gendarmerie*, disposant de 48 hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

La lutte contre l'insécurité routière a représenté en 2004, 14,20 % de l'activité de la gendarmerie nationale (14,16 % en 2003).

- **Au ministère de l'Intérieur**

- *La Direction générale de la police nationale (DGPN)*

La *Direction centrale de la sécurité publique (DSCP)*, outre son niveau central représenté au ministère de l'Intérieur, à Paris, est implantée dans 473 villes ou agglomérations, sur l'ensemble du territoire national. Pour lutter contre l'insécurité routière, elle dispose d'unités de voie publique avec des bureaux de circulation, des formations motocyclistes et un service général.

La *Direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS)* apparaît comme la deuxième structure policière particulièrement engagée dans la lutte contre l'insécurité routière. Elle comprend : un échelon central parisien qui assure le suivi des missions de circulation et de sécurité routières, neuf groupements régionaux, neuf unités motocyclistes régionales et quinze détachements motocyclistes.

La *Police aux frontières (PAF)* s'intéresse aux problèmes de circulation routière dans les zones frontalières terrestres, limitrophes de la Suisse ainsi que, de manière très ponctuelle, celles des autres pays membres de l'Union européenne et aux abords des enceintes aéroportuaires et portuaires internationales.

- *La Direction des libertés publiques et des affaires juridiques (DLPAJ)*

La Direction des libertés publiques et des affaires juridiques est en charge de la gestion du fichier national du permis à points et du bilan statistique de l'exécution du permis à points. Elle établit les statistiques relatives aux infractions au Code de la route et aux suspensions administratives du permis de conduire.

➤ *La Direction de la défense et de la sécurité civiles (DDSC)*

La Direction de la défense et de la sécurité civiles compte 2 500 personnels civils et militaires répartis sur 60 sites qui, au quotidien, soutiennent l'action locale des sapeurs-pompiers, des bénévoles, des associations, des préfetures et des mairies et, dans les situations d'urgence, agissent de concert avec les autres ministères, notamment ceux de la Défense, de la Santé, de l'Environnement et des Transports pour mobiliser les experts et les matériels spécialisés.

➤ *La préfecture de police de Paris*

À Paris, les missions de circulation et de sécurité routières sont notamment assurées par la compagnie de circulation qui assure la gestion et la sécurisation du trafic routier, le service de répression de la délinquance routière, nouvellement créé, la compagnie périphérique, et la compagnie motocycliste.

➤ *Les préfetures*

La responsabilité de la politique locale de sécurité routière a été confiée aux préfets. Par ailleurs, les préfetures ont en charge la diffusion des titres de circulation (cartes grises, permis de conduire), la délivrance des autorisations d'enseignement, la gestion des fichiers et la gestion des commissions médicales du permis de conduire.

• **Au ministère de la Justice**

➤ *La Direction des affaires criminelles et des grâces (DACG)*

Elle prépare les projets de loi dans les domaines relevant du droit pénal et de la procédure pénale et en élabore les circulaires d'application. Elle anime, coordonne et contrôle l'exercice de l'action publique dans les juridictions et établit les directives de politique pénale générale. À ce titre, elle suit l'activité des tribunaux correctionnels qui jugent les délits et celle des tribunaux de police et des juridictions de proximité qui traitent les contraventions.

• **Au ministère de l'Éducation nationale, de la Recherche et de la Technologie**

➤ *La Direction de l'enseignement scolaire (DES)*

Elle est chargée de mettre en œuvre la politique éducative relative aux écoles, aux collèges, aux lycées et aux lycées professionnels. Pour accompagner ces actions éducatives, la direction de l'enseignement scolaire s'appuie sur un réseau de 230 correspondants académiques et départementaux « *sécurité* ».

• **Au ministère de la Santé**

➤ *La Direction générale de la santé (DGS)*

La Direction générale de la santé participe activement à la sensibilisation du monde de la santé aux problématiques liées à la lutte contre l'insécurité routière. Une charte d'accueil des familles des victimes de la violence routière a été largement diffusée aux établissements de santé.

Elle organise le cadre réglementaire de la prise en charge médicale des urgences avec pour objectif d'obtenir la médicalisation des blessés sur le terrain la plus précoce possible et leur transfert dans les moindres délais vers l'établissement de santé le mieux adapté.

La réalisation de ces objectifs se fait à travers la mise en place d'une couverture complète du territoire national par des Services d'aide médicale urgente (SAMU) et des Services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR), de moyens de transport sanitaire hélicoptéré.

- **La réforme du système de secours**

- *La loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004*

La loi a procédé à une révision de l'organisation traditionnelle des secours. Aux termes de la loi, *« les missions de sécurité civile sont assurées principalement par les sapeurs-pompiers professionnels et volontaires des services d'incendie et de secours ainsi que par les personnels des services de l'État et les militaires qui en sont investis à titre permanent.*

Concourent également à l'accomplissement de ces missions, les militaires des armées et de la gendarmerie nationale, les personnels de la police nationale et les agents de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics ou privés appelés à exercer des missions se rapportant à la protection des populations..., les membres des associations ayant la sécurité civile dans leur objet social ainsi que les réservistes de la sécurité civile... ».

Ainsi, outre la création d'une réserve communale de sécurité civile, la loi reconnaît désormais la capacité des associations à intervenir en appui des pouvoirs publics dans le cadre d'une procédure d'agrément visant à garantir leur qualification. Sont concernées les grandes associations comme la Croix-Rouge française et la Fédération nationale de la protection civile, mais aussi d'autres associations qui se sont développées et pourront désormais être intégrées aux dispositifs publics de secours.

- *Les partenaires privés de l'urgence*

S'ajoutant aux acteurs institutionnels déjà cités (sapeurs-pompiers, police, gendarmerie, établissements de soins et services de secours publics...) et aux associations agréées de secourisme, d'autres acteurs de l'urgence peuvent être cités tels certains établissements hospitaliers privés qui assurent l'accueil des urgences, les médecins *« urgentistes »*, les ambulanciers privés, les hélicoptères sanitaires privés liés aux hôpitaux par convention ...

B - UNE ORGANISATION LOCALE POUR UNE MISE EN ŒUVRE AU PLUS PRÈS DES USAGERS

1. Les services déconcentrés

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière a été placée sous la responsabilité du préfet. Il s'appuie sur un chef de projet sécurité routière, sur un coordinateur sécurité routière et sur des observatoires départementaux de sécurité routière en cours de création. Au niveau de chaque région, les

observatoires régionaux de sécurité routière sont notamment chargés d'animer et assister les observatoires départementaux.

Pour définir la politique de l'État, chaque préfet a mis en place un pôle de compétences État regroupant tous les services déconcentrés de l'État. Des partenariats sont établis avec les collectivités territoriales, les entreprises, les acteurs socioprofessionnels et les associations.

Afin de faciliter la prise en charge de la sécurité routière par les différents acteurs locaux, *quinze pôles d'animation sécurité routière* ont été créés par le Délégué interministériel à la sécurité routière au niveau régional ou interrégional.

Ils sont constitués de chargés de mission sécurité routière (CMSR) désignés par les administrations ou des partenaires, et de personnes recrutées sur engagement personnel. Ils ont pour fonctions principales la formation, l'échange d'expériences, l'assistance-conseil des acteurs locaux pour la mise en œuvre des orientations nationales. Ils n'ont en revanche aucune responsabilité opérationnelle dans la définition et la mise en œuvre des politiques départementales, qui sont placées, pour l'État, sous l'autorité des préfets.

2. Les collectivités locales et territoriales

En matière de sécurité routière, les communes et les intercommunalités interviennent sur des champs de compétences très larges. Les maires et les présidents de structures intercommunales occupent ainsi une place primordiale pour améliorer la sécurité de ceux qui circulent dans leur commune ou leur groupement de communes. Ils ont la possibilité de désigner un « *correspondant sécurité routière* » parmi les élus qui devient l'interlocuteur privilégié de la préfecture. Ce correspondant établit avec les acteurs locaux un diagnostic de sécurité routière qui doit servir de support à un plan d'action, lequel s'inscrit dans le plan départemental d'actions de sécurité routière et peut combiner différents champs d'activité :

- la réglementation et le contrôle car le maire dispose des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement. Il peut interdire la circulation de certains véhicules et renforcer les interdictions ou les limitations prescrites par le Code de la route ;
- l'urbanisme, les déplacements, les infrastructures et l'environnement. L'aménagement et la sécurisation de la voirie d'agglomération incombent aux communes et à leurs groupements. Chaque aménagement doit s'inscrire dans le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) élaboré à l'échelon intercommunal et dans le cadre d'un Plan local d'urbanisme (PLU) élaboré par chaque commune ;
- l'éducation. Les communes peuvent participer à la formation et à la sensibilisation des jeunes par le biais d'actions multiples. Ces dernières années ont vu ainsi naître des opérations originales comme la création d'« *autobus pédestres* » par des parents bénévoles pour accompagner des élèves à l'école en groupe et à pied, la mise en place de conseils d'enfants ou de délégués de classe qui s'expriment

sur les réaménagements de voirie autour de leur école, des actions de sensibilisation de jeunes dans les transports scolaires, etc. ;

- l'information et la communication auprès des citoyens.

Les conseils généraux agissent au niveau du territoire départemental, pour la plupart à travers certaines de leurs compétences légales obligatoires : le transport scolaire, les transports interurbains et la voirie départementale - dont le volume s'est encore accru après la loi du 13 août 2004 avec le transfert de 18 000 km de routes nationales aux départements, qui sont venus s'ajouter aux 360 000 km dont ces derniers avaient déjà la responsabilité.

Cela signifie qu'en matière de sécurité routière, ils ont surtout une « *approche sectorisée par l'infrastructure et la voirie* » mais interviennent encore « *très peu par une politique transversale et décloisonnée et se développant vers d'autres champs de compétence telles l'éducation, l'insertion sociale, l'action sociale, la communication...* ». ¹⁵

Quant aux régions, elles ont compétence en matière de formation professionnelle et d'aménagement du territoire et financent des infrastructures - c'est à ce dernier titre qu'elles ont contribué au financement des investissements sur les routes nationales à l'occasion de plusieurs contrats de plan successifs.

Depuis 2004, une nouvelle impulsion est donnée à la politique locale de sécurité routière avec deux objectifs : améliorer la connaissance de l'insécurité routière, professionnaliser et structurer le pilotage de l'action locale, et renforcer la démarche de partenariat avec les collectivités territoriales ainsi que la mobilisation des bénévoles.

Le document général d'orientations qui définit les enjeux propres à chaque département est devenu, lui, le cadre de référence établi pour cinq ans entre les collectivités territoriales et l'État. Il constitue le fondement du plan départemental d'actions de sécurité routière qui détermine annuellement le financement des actions locales.

3. Les outils

- **Un outil commun : la charte de partenariat contre l'insécurité routière**

L'Association des maires de France, qui fédère 36 000 adhérents constitués de 34 500 communes et 1 500 communautés, à travers une charte de partenariat s'engage aux côtés des pouvoirs publics dans une collaboration plus volontariste qui permet à l'État, à ses représentants locaux, les préfets, et aux élus de mieux articuler la lutte contre l'insécurité routière.

¹⁵ Roland Fayard, *Sécurité routière, l'enjeu des départements*, Forum des initiatives locales, décembre 2006.

- **Des structures de concertation**

La sécurité routière s'inscrit dans le cadre des dispositifs territoriaux de prévention et de lutte contre la délinquance : le Conseil départemental de prévention, le Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance, la Conférence départementale de sécurité.

Le Conseil départemental de prévention, présidé par le préfet, et dont les vice-présidents sont le président du Conseil général et le procureur de la République, regroupe les principaux acteurs locaux : collectivités territoriales, administrations, associations et organismes socioprofessionnels. Il encourage les initiatives locales, valide le Document général d'orientations (DGO) et le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), et évalue les résultats obtenus.

Le Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance est présidé par le maire de la collectivité. Il approuve et assure le suivi des actions de la collectivité.

La Conférence départementale de sécurité, placée sous l'autorité du préfet et celle du procureur de la République, coordonne l'action des services de l'État dans la lutte contre l'insécurité routière. La concertation entre la préfecture et les collectivités territoriales peut trouver sa concrétisation par la signature de contrats d'actions, portant sur un ou plusieurs enjeux retenus dans le département, et dans le cadre des actions inscrites au PDASR.

- **Des outils d'analyse**

La connaissance locale de l'insécurité routière repose tout d'abord sur l'analyse des *bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC)*, établis à partir des procès-verbaux dressés par les forces de l'ordre. Des études complémentaires permettent de définir la liste des principaux enjeux de chaque département : les déplacements professionnels, les deux-roues, les obstacles latéraux, les jeunes...

Des pôles techniques de connaissance de la sécurité routière sont créés progressivement dans les directions départementales de l'équipement, afin de constituer un *observatoire départemental de la sécurité routière*, de renforcer les analyses, les diffuser et contribuer à l'évaluation des actions.

Des enquêtes sur les accidents (« *Comprendre pour agir* ») sont réalisées par des équipes pluridisciplinaires de spécialistes recrutés dans différents domaines : l'infrastructure, le véhicule, l'état et le comportement des usagers, les secours et les soins. Elles sont réalisées sur les accidents mortels ou graves de la circulation, correspondant à un des enjeux du département. Elles sont diligentées par le préfet, auquel est remis le rapport d'enquête, qui en diffuse les conclusions aux acteurs locaux concernés.

- **Des outils de coordination**

Le Document général d'orientations (DGO) permet à la préfecture, au conseil général, aux principales communes et aux groupements de communes, dans le cadre d'une démarche partenariale de définir et d'afficher les axes de la politique de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou séparément, au cours des cinq prochaines années (2004-2008).

La mise en œuvre de cette politique se fait dans le cadre des *plans départementaux d'actions de sécurité routière* (PDASR). Le PDASR est élaboré chaque année à l'initiative du préfet. Il permet d'afficher l'ensemble des actions menées dans le département. C'est un outil de concertation et de coordination des projets des différents acteurs. Cette concertation, le pilotage de l'élaboration du PDASR et l'évaluation des résultats, sont du ressort du Conseil départemental de prévention.

Le PDASR comporte trois grands domaines d'intervention : les infrastructures routières, l'éducation - la formation - la prévention - la communication, et enfin le contrôle et les sanctions. Des crédits sont mis à disposition des préfets pour le financement des actions qu'ils proposent et pour soutenir certaines actions des partenaires, notamment des associations. D'autres partenaires comme les collectivités territoriales ou des acteurs locaux participent au financement des actions du PDASR.

Le nouveau programme de mobilisation « *Agir pour la sécurité routière* », lancé en octobre 2004 et remplaçant le programme REAGIR, propose aux acteurs locaux de s'impliquer dans des opérations de prévention définies par chaque préfecture ou les collectivités territoriales. L'animation du programme est assurée par la préfecture, et notamment le coordinateur sécurité routière.

Des maisons de la sécurité routière se mettent progressivement en place dans les départements, dans le cadre de partenariats locaux, notamment entre les préfectures et les collectivités territoriales. Elles ont pour objectifs d'assurer l'accueil des victimes et de leurs familles, d'informer les citoyens, de mettre à disposition des ressources pour l'action locale et enfin d'être un lieu d'échanges entre bénévoles, associations, institutionnels et professionnels.

À noter que les contrats locaux de sécurité, signés entre les maires et les services déconcentrés de l'État, comportent également un volet sécurité routière.

C - DES PARTENAIRES NOMBREUX, SIGNE DE L'IMPLICATION DE LA SOCIÉTÉ CIVILE

La sécurité routière concerne directement et presque depuis ses débuts des partenaires très divers qui pour certains ont une longue pratique de la collaboration avec les pouvoirs publics.

1. Les partenaires associatifs

Dès 1949, partant des constats en matière d'éducation, de prévention et de sensibilisation aux risques routiers, la Prévention Routière est créée. Depuis, *une centaine d'associations* œuvrent également en matière de la sécurité routière, à titre principal ou accessoire. Les plus anciennes mais également les plus influentes de ces dernières années se sont constituées pour *assurer l'écoute, le soutien et la défense des victimes des accidents de la route* comme la Ligue contre la violence routière.

De nombreuses associations travaillent dans le *domaine de la jeunesse sur le thème de la sécurité routière*. Citons la Route des Jeunes, AnimaFac, Voiture and Co ou le Club junior contre l'insécurité routière de Victimes et citoyens qui mènent des actions ciblées auprès des jeunes avec une pédagogie adaptée.

De nombreuses autres associations interviennent sur certains aspects de la sécurité routière mais n'ont pas vocation à traiter uniquement de cette thématique comme les Pros de la route (poids lourds), la Rue de l'avenir (partage de l'espace public urbain), l'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP) ou la Fédération nationale des familles rurales.

Enfin, des associations sont concernées par *la sécurité d'un certain type d'usagers*, comme l'Automobile club de France, la Fédération française de cyclisme, celle de cyclotourisme, la Fédération française des motards en colère ou le Club des villes cyclable.

Toutes ces associations ont eu et possèdent encore un rôle déterminant en matière d'impulsion, de créativité et d'innovation dans les propositions, mais surtout dans leur capacité à mobiliser la société et les médias sur des thématiques bien avant que les pouvoirs publics ne s'en saisissent.

2. Les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage

Onze sociétés concessionnaires du réseau des autoroutes concédées (près de 8 000 km au 1^{er} janvier 2005) ont la responsabilité de l'amélioration de l'infrastructure et des interventions d'urgence et participent à l'éducation des automobilistes en matière de comportement au volant.

3. Les assurances

La convention quinquennale entre l'État et le secteur des assurances, renouvelée en juillet 2003, a reconduit l'affectation de 0,5 % du montant des primes d'assurance responsabilité civile obligatoire perçues par les entreprises d'assurance à des actions pour améliorer la sécurité routière dont la moitié sur la base d'objectifs prioritaires définis annuellement. Ce sont principalement des actions de communication ou des actions d'accompagnement de nouvelles dispositions relatives (permis probatoire, aptitude médicale à la conduite).

4. Les auto-écoles

La formation des conducteurs est assurée par environ 12 000 auto-écoles employant plus de 25 000 enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière pour 700 000 permis de conduire délivrés annuellement.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses organisations professionnelles ou associations : organisations patronales - Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), Fédération nationale des enseignants de la conduite (FNEC), Union nationale des indépendants de la conduite (UNIC), Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite (UNIDEC) ; organisations de salariés - Chambre nationale des salariés responsables de l'enseignement de la conduite (CNSR), Syndicat national de l'enseignement de

la conduite et de l'éducation routière affilié à l'union nationale des syndicats autonomes (SNECER-UNSA), Union nationale indépendante des salariés de l'enseignement de la conduite automobile (UNISDECA), Syndicat national des inspecteurs, cadres et administratifs du permis de conduire et de la sécurité routière Force ouvrière (SNICA-FO) ; associations (École de conduite française (ECF), Centre d'éducation routière (CER).

5. Les entreprises

Dans le cadre du partenariat engagé en 2000 entre la DSCR et la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), un programme d'actions a été mis en œuvre pour la prévention des risques routiers encourus par les salariés qui aboutit à la signature de chartes.

D - AU NIVEAU EUROPÉEN

- **L'intervention de l'Union européenne**

Le Traité de Maastricht a établi en 1992 la compétence de la Communauté pour prendre des mesures dans le domaine de la sécurité routière, rattachée à la politique commune des transports (article 71 du Traité instituant la Communauté européenne modifié par le Traité sur l'Union européenne).

Ce cadre a permis la normalisation technique des équipements automobiles par le biais d'une cinquantaine de directives (sur l'utilisation obligatoire des ceintures de sécurité, l'utilisation des limiteurs de vitesse pour les camions, le contrôle technique des véhicules, l'harmonisation des permis de conduire) favorisant la sécurité des véhicules.

En application du principe de subsidiarité, la promotion de la sécurité routière et la réglementation de la conduite et du comportement de l'usager de la route restent de la compétence des États ou des autorités infra-étatiques.

Il n'y a pas de règles communes de circulation dans l'Union européenne. Tout ce qui touche au droit - pénal ou administratif - encadrant la circulation routière demeure une prérogative des États nationaux.

L'Union européenne donne des directives en termes d'objectifs, les moyens pour y parvenir restant du ressort de chaque pays (principe de subsidiarité). Ces démarches ont toutefois abouti à ce que des dispositifs législatifs et réglementaires fort différents convergent dans leurs intentions. La vitesse et l'alcool au volant sont partout réglementés, mais pas encore avec les mêmes seuils. Cette hétérogénéité est surtout importante en matière de limitations de vitesse. Les sanctions sont également différentes en intensité et en fréquence.

- **Un nouveau programme**

Après le Livre blanc sur les transports, un programme a été adopté par l'Union européenne, « *la sécurité routière, une responsabilité partagée* » et un premier rapport d'étape a été établi en février 2006. L'Union s'est donnée comme objectif de passer de 50 000 morts liés à la route en 2000 à 25 000 en 2010.

Malheureusement, même si le nombre des décès décroît (moins 17,5 % en quatre ans), il ne le fait pas au rythme attendu.

Après la loi récente sur le temps de conduite des chauffeurs professionnels et l'établissement d'une feuille de route sur les équipements de sécurité des véhicules individuels ou la directive sur le permis de conduire européen, d'autres mesures devraient voir le jour concernant la poursuite transfrontalière des infractions les plus graves, la pose de miroirs angle mort pour tous les poids lourds ou les suites à donner à la consultation publique sur les feux de jour.

De nouvelles directives européennes concernant les transports de marchandises préconisent l'échange de « *bonnes pratiques* » et l'Union se réserve, à terme, le droit de proposer des mesures législatives si le nombre des accidents ne décroît pas. Elle préconisera bientôt l'harmonisation de certaines sanctions en matière d'excès de vitesse et d'alcool pour les transports internationaux.

*
* *
*

Comme le montre le nombre élevé des acteurs intervenant sur la thématique de la sécurité routière, l'ensemble du système est complexe et met en œuvre des responsabilités éclatées. Il est d'autant plus difficile à gérer que la responsabilité de la sécurité routière appartient à l'État et que la plupart des actions entreprises visent à modifier des comportements individuels, ceux des conducteurs ou des usagers, seuls dans leur voiture, ou dans leur espace.

Tel est le paradoxe : agir sur les individus pour assurer la sécurité de tous.

C'est sans doute une des raisons pour lesquelles le système ne peut fonctionner que si la sécurité routière est à la fois une priorité politique nationale et une attente forte de la société civile. Les comportements collectifs ne peuvent évoluer que si les individus sont prêts à changer leur propre façon de faire.

Chaque action entreprise, chaque message, chaque contrôle, nécessite information, sensibilisation, voire formation, pour continuer à être efficace et rentrer dans une culture commune de la route, un code de bonne conduite du vivre ensemble.

La prise de conscience collective qui s'est opérée ces dernières années et qui continue à s'étendre résulte ainsi d'une synergie d'actions efficaces au service d'une volonté politique forte.

CHAPITRE II

LES RAISONS D'UNE ACTION EFFICACE : UNE SYNERGIE D' ACTIONS AU SERVICE D'UNE PRIORITÉ

Les bons résultats de ces dernières années en matière de sécurité routière sont dus à un faisceau d'éléments convergents : volonté politique affirmée, prise de conscience des conducteurs, efforts conjugués des associations et de l'État, réhabilitation de la chaîne des sanctions, le tout dans un contexte d'évolution des comportements où l'on constate avec étonnement que les Français sont majoritairement convaincus de l'utilité des radars ou qu'il existe une réprobation sociale à l'égard de l'alcool au volant.

Pour mettre en place une politique efficace et durable en matière de sécurité, il a fallu agir conjointement sur trois volets : les véhicules, les infrastructures routières et les usagers.

I - LES ACTIONS CONDUITES SUR LES VÉHICULES

Après une décennie où les véhicules n'ont évolué que lentement sur le plan de la sécurité, ces dernières années ont vu arriver des progrès remarquables dans ce domaine.

La création d'un organisme indépendant tel qu'EuroNcap qui note les performances des véhicules en matière de protection de leurs occupants et diffuse les résultats des tests effectués a permis de faire évoluer très rapidement un certain nombre de dispositifs de sécurité et de placer l'industrie européenne en tête de la construction mondiale sur le plan de la sécurité.

L'action sur la sécurité des véhicules est liée à une stratégie et à une démarche volontaire des constructeurs automobiles mais la réglementation et l'évolution des mentalités sont également des leviers significatifs. Les directives européennes en particulier comme celle sur les essais de sécurité de choc frontal et choc latéral ont permis des avancées importantes.

On distingue traditionnellement la sécurité passive du véhicule qui s'appuie sur des aménagements permettant d'éviter ou de limiter la gravité des blessures en cas d'accident, avec des matériaux moins coupants ou capables de se déformer de façon moins agressive par exemple, de la sécurité active qui permet d'éviter l'accident ou de l'anticiper avec des systèmes d'assistance à la conduite en particulier.

1. La sécurité active

Au plan de la sécurité active qui concerne tout ce qui, dans le véhicule et autour de lui, est pensé pour éviter l'accident, un certain nombre d'équipements ont ainsi récemment vu le jour :

➤ *L'ABS (Anti Blockier System)*

C'est le système le plus connu. Il empêche le blocage des roues lors d'un freinage violent. Il est ainsi possible de continuer à manœuvrer pendant un freinage important pour éviter un obstacle par exemple ou de freiner de toutes ses forces même sur une surface glissante (revêtement humide, terre).

Cet équipement est maintenant livré de série sur presque toutes les voitures neuves.

➤ *L'ESP (Electronic Stability Program)*

Maintient le contrôle directionnel du véhicule dans certaines situations d'urgence (évitement d'un obstacle, virage mal négocié). Il ramène la voiture dans la trajectoire désirée, en agissant sur les freins, quand la voiture dérape ou glisse légèrement.

Il est actuellement en série sur la plupart des grosses berlines et en option sur les véhicules compacts.

➤ *Le BAS / AFU (Brake Assistant System)*

Est un système moins connu, mais complémentaire de l'ABS, qui augmente la puissance de freinage quand le conducteur freine fort, mais pas au maximum. Un capteur analyse la pression exercée sur la pédale de frein, et juge si c'est un freinage d'urgence ou non. Le freinage est alors plus court, et plus sûr : le gain est compris entre 10 % et 30 %.

➤ *L'antipatinage (ASR - ASC - EDS)*

Permet aux roues motrices de ne pas patiner. Il profite des capteurs de l'ABS pour déterminer la roue à ralentir, puis transfère le surplus d'énergie sur l'autre roue motrice afin d'obtenir la meilleure motricité. Il arrive sur toutes les nouvelles voitures et équipe déjà toutes celles qui possèdent l'ESP.

➤ *Le TPMS (Tire Pressure Monitoring System)*

Permet de détecter et d'avertir le conducteur en cas de sous-gonflage des pneus et équipe pour l'instant les voitures de grosse cylindrée.

➤ *Le système eCall soutenu par l'Union européenne*

En cas d'accident, le dispositif « eCall » installé dans un véhicule envoie un appel d'urgence au centre de réception des appels d'urgence le plus approprié (PSAP - *Public Service Answering Point*), et envoie en même temps un certain nombre de données relatives au véhicule (notamment sa localisation précise).

Le système est basé sur l'emploi du numéro d'urgence unique européen, le 112, qui permettra d'assurer son interopérabilité dans toute l'Union européenne.

L'appel d'urgence peut être déclenché manuellement par les occupants du véhicule ou automatiquement, en cas d'accident grave, grâce à des capteurs installés dans le véhicule.

L'intérêt majeur du système est qu'il avertit immédiatement les services d'urgence de la position précise de l'accident. Cela permettra de réduire considérablement le temps d'arrivée des services de secours. Selon des études, le délai d'arrivée des secours pourrait être réduit d'environ 50 % dans les zones rurales, et de 40 % dans les zones urbaines.

Il est estimé que le système « *eCall* » pourrait sauver jusqu'à 2 500 vies par an dans l'UE et surtout réduire sensiblement la gravité des blessures dans 15 % des cas.

Grâce à la réduction du temps qu'exigent les opérations de secours, le dispositif permettra également de réduire les embouteillages occasionnés par les accidents routiers.

➤ *Le limiteur de vitesse*

Désormais présent sur 30 % des véhicules neufs, le limiteur de vitesse est un atout de sécurité. Un système de bridage électronique du moteur s'enclenche lorsque le conducteur essaie d'aller au-delà de la vitesse fixée au départ comme étant celle à ne pas dépasser. Le limiteur peut être désactivé en intervenant sur le tableau de bord ou sur la pédale d'accélérateur.

En France, le système LAVIA (limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée) est actuellement expérimenté. Il permet grâce à un module de communication en lien avec des bornes radio disposées le long des routes de détecter automatiquement les limitations de vitesse en vigueur. Le moteur au-delà de cette limite n'accélère plus.

À cette liste, il convient d'ajouter un certain nombre d'autres équipements qui permettent d'éviter les situations d'urgence comme les capteurs anti-angles morts, les radars de recul, les radars de détection de la distance de sécurité, l'affichage tête haute ou le gilet de sécurité qui rend visibles les piétons aux conducteurs en particulier sur autoroute.

La question qui se pose maintenant et qui concerne tous les systèmes d'aide à la conduite de haut niveau, comme la détection d'obstacles, est celui, une fois la fiabilité totale du système garantie, ce qui est encore loin d'être le cas, de la capacité des usagers à accepter ces systèmes d'assistance qui, à un moment donné, excluent l'intervention du conducteur pour prendre la relève. Quelle latitude laisser au conducteur qui ne soit pas déresponsabilisante pour lui ?

Les recherches en cours feront de la voiture de demain un véhicule intelligent, en communication permanente avec l'extérieur.

Le projet européen AIDE (*Adaptative Integrated Driver-vehicle Interface*) regroupe des constructeurs automobiles, des universités, des centres de recherche dont l'INRETS avec comme objectif de développer et valider une interface homme-machine qui optimise l'efficacité de l'assistance à la conduite individuelle ou combinée, réduise la charge de travail et la distraction tout en améliorant l'efficacité des nouvelles technologies embarquées et des services nomades. Des psychologues y participent avec, entre autres, comme mission de mesurer les effets à long terme des adaptations comportementales induites par les

systèmes d'assistance. Ne risquent-ils pas parce qu'ils donnent trop confiance aux conducteurs de finir par générer des accidents ?

2. La sécurité passive

Au plan de la sécurité passive, c'est-à-dire tout ce qui, dans le véhicule, est pensé pour réduire les conséquences des accidents en évitant des blessures graves aux conducteurs et aux passagers, longtemps l'essentiel du travail s'est concentré sur la réduction de l'impact du choc, frontal tout d'abord puis latéral.

Cela s'est traduit par d'énormes progrès dans la structure des voitures, avec dans les améliorations récentes apportées, les pare-chocs moulés en matériaux non agressifs, les pare-brise où un joint caoutchouc remplace l'entourage chromé, les talons d'essuie-glace disparaissant sous le bord du capot, pour éviter tout ce qui est coupant ou tranchant pour les conducteurs mais également pour les piétons victimes d'accidents. Les matériaux employés ont été revisités, habitacles rigides, éléments déformables absorbant l'énergie du choc...

Bien que les véhicules soient encore rarement conçus en fonction des usagers extérieurs à la voiture, notamment pour satisfaire au choc piéton mis récemment en place pour l'EuroNCAP, et qu'il reste de nombreux progrès à faire, les évolutions sont constantes dans ce domaine.

Des progrès importants ont également été effectués concernant le transport des enfants tant dans la conception des sièges qu'en matière de réglementation. Les nouveaux équipements à condition d'être bien utilisés dans le respect des règles indiquées par les constructeurs ont grandement amélioré la sécurité des enfants.

Les dispositifs traditionnels existants ont eux aussi fait l'objet d'améliorations constantes.

Encadré 1 : l'EuroNCAP

Le *European New Car Assessment Program* (EuroNCAP) est un organisme international indépendant créé en 1997. Il a pour fonction principale de tester la sécurité passive des véhicules, notamment automobiles.

- **Les ceintures de sécurité**

Elles représentent le premier mode de protection mais elles cachent des perfectionnements récents moins connus des usagers.

- *Les « prétensionneurs » de ceinture*

Adapté sur la boucle de fermeture de la ceinture, il resserre la ceinture dès les premières fractions de secondes du choc. Le jeu entre le corps et la ceinture dû aux vêtements est supprimé, permettant de profiter à 100 % de l'amortissement procuré par la déformation de la voiture. L'impact avec la ceinture ou l'airbag est ainsi adouci. Il réduit également le risque pour le passager de glisser sous la ceinture de sécurité, ce qui peut provoquer de graves lésions à l'abdomen.

➤ *Les limiteurs d'efforts*

Autre élément intégré à la ceinture de sécurité, généralement au niveau de l'enrouleur, son action complète celle des prétensionneurs de ceinture et des airbags. Il est constitué d'une pièce de métal qui se déchire ou se déforme de façon programmée pour limiter le pic de pression du corps contre la ceinture lors des chocs les plus violents. Cet « *amortisseur* » permet d'abaisser de plus de moitié la charge exercée par la ceinture sur le thorax lors d'un choc entre 50 et 60 km/h (de 900 à 400 kg), ce qui réduit les risques de fracture des côtes ou d'arrêt cardiaque.

Ces deux systèmes, en série aux places avant sur pratiquement toutes les voitures neuves, sont progressivement installés aux places arrière.

• **Les airbags**

Dans le cas d'une collision frontale, on estime que les airbags frontaux associés au port de la ceinture diminuent d'environ 25 % pour les conducteurs et 15 % pour les passagers avant, le nombre de morts par rapport à celui qui résulterait du seul port de la ceinture. En l'absence de port de la ceinture, le nombre de tués serait évidemment bien plus élevé, mais les airbags permettent néanmoins de le réduire de 30 % pour les conducteurs et de 20 % pour les passagers avant.

Avec la combinaison du port de la ceinture et de l'airbag, les blessures graves intervenant lors de collisions frontales peuvent être réduites de 65 % au niveau de la poitrine et même jusqu'à 75 % pour la tête.

Un système d'airbag est constitué principalement d'un gonfleur (ou générateur de gaz) muni d'un dispositif de déclenchement, et enfin d'un coussin gonflable. Les gonfleurs les plus courants utilisent des combustibles solides, tandis que les gonfleurs dits « *hybrides* » utilisent du gaz comprimé en plus du combustible solide.

Le coussin gonflable, réalisé en nylon, est plié de façon très spécifique pour permettre un déploiement rapide et sûr. Le coussin possède, sur ses flans, des trous d'évent pour assurer un bon amortissement de l'occupant de la voiture. La taille du coussin gonflable varie de 35 à 70 litres pour le côté conducteur et de 60 à 160 litres pour le côté passager.

Le coussin gonflable est complètement gonflé en 50 millièmes de seconde et il se dégonfle ensuite en deux dixièmes de seconde (0,2 s).

Les airbags latéraux compléteront progressivement la protection des conducteurs et des passagers.

• **D'autres possibilités d'avancées**

Une des avancées supplémentaires possible en matière de sécurité passive est l'adaptation de ces dispositifs, qui existent maintenant dans presque tous les véhicules, à chaque individu particulier (individu féminin, ou de petite taille, ou au contraire grand ou d'un poids bien particulier) et non à une norme représentant plus ou moins bien une moyenne (celle d'un homme de taille moyenne dans des situations d'accidents standards).

Outre l'adaptation fine aux caractéristiques des individus, un des problèmes actuels de la sécurité du trafic concerne la cohabitation sur la route de plusieurs types d'usagers ou de véhicules (du piéton au camion en passant par la voiturette sans permis et le 4X4) et par conséquent la compatibilité des uns avec les autres.

À titre d'exemple, en cas de choc entre un véhicule léger et un véhicule lourd, une étude de l'INRETS montre que le véhicule léger est très défavorisé : quand une voiture de 800 kg et une voiture de 1 200 kg se percutent, le risque pour le conducteur de la voiture légère d'être tué est multiplié par 25. Ce chiffre tombe à 2,2 si le véhicule le plus lourd pèse entre 800 kg et une tonne.

Alors que l'engouement pour les gros véhicules puissants est lié à un désir de protection car ils dégagent un sentiment de grande sécurité, ces voitures sont plus gourmandes et plus agressives pour les piétons, les cyclistes et les voitures plus légères. Comment enrayer ce phénomène sans sacrifier la sécurité secondaire des véhicules car l'augmentation du poids, de la puissance et de la consommation des voitures est également liée à la multiplication des équipements de sécurité et de confort ?

3. La sécurité pour les deux-roues et les motos

Avec les progrès techniques de ces dernières années, on commence à pouvoir distinguer sécurité active et passive pour les deux-roues et les motos. Eux aussi ont bénéficié ces dernières années d'aménagements destinés à améliorer les engins eux-mêmes ou à protéger leurs conducteurs.

Depuis 1996, une réforme a distingué les motocyclettes légères (MTL) dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et la puissance 11 kilowatts, des motos moyennes (MTT1) et des motos lourdes (MTT2) de 6 CV et de 8/9 CV.

Depuis cette date, les immatriculations n'ont cessé de monter au profit des motos moyennes et puissantes qui représentent environ 40 % du parc moto.

Pour conduire une moto, il suffit de posséder le permis approprié, d'avoir un véhicule immatriculé et assuré, et de porter un casque homologué. Seul le rétroviseur gauche est obligatoire.

Depuis 1996, le permis moto a fait l'objet d'aménagements successifs.

Il est désormais nécessaire de posséder le brevet de sécurité routière (obtenu au collège) pour conduire en engin de 50 cm³.

Il existe également deux permis moto : le permis A1 pour conduire des 125 cm³ bridées à 15 CV et un permis A qui, obtenu à partir de 21 ans, donne accès aux motos de toutes cylindrées et, passé avant 21 ans, donne le droit de piloter des machines bridées à 34 CV.

Dans tous les cas, les moteurs sont bridés à 100 CV depuis 1986.

Jusqu'au 31 décembre 2006, le permis de conduire B, possédé depuis au moins deux ans, permettait à son titulaire de conduire une motocyclette légère d'une cylindrée d'au plus 125 cm³ et d'une puissance d'au plus 11 kW. Depuis le 1^{er} janvier 2007, cette autorisation n'est valide que si le titulaire du permis B a suivi une formation complémentaire et s'il en est fait mention sur son permis de conduire¹⁶.

À noter que d'une manière générale, la question de la formation initiale et post-permis pour les conducteurs de motos reste posée compte tenu du nombre de morts intervenant chez les jeunes motocyclistes.

L'absence de visibilité des deux-roues étant une des causes principales d'accident, les automobilistes ne voyant pas les motos et ne s'attendant pas à les voir, l'obligation de circuler avec les feux de croisement allumés a été prise il y a quelque temps. Pour la plupart des motos récentes, les feux s'allument d'ailleurs automatiquement à la mise en route.

L'éclairage obligatoire pour tous les deux-roues, les plaques d'immatriculation éclairées, les feux de route obligatoires font partie des mesures réglementaires visant à rendre les deux-roues plus visibles et identifiables.

Depuis le 1^{er} juillet 2004, tous les cyclomoteurs neufs de moins de 50 cm³ doivent être immatriculés.

Un certain nombre de dispositifs de sécurité semblables à ceux mis en service sur les voitures apparaissent sur certaines motos comme l'ABS, le freinage intégral, l'antipatinage, ou le premier airbag présenté en décembre 2006.

Les équipements des pilotes sont eux aussi concernés par les progrès techniques, combinaison et gants renforcés par du kevlar, veste ou gilet airbag gonflable en cas de chute, premiers casques avec rétroviseur.

Par ailleurs, des recherches continuent pour proposer des modèles moins dangereux. BMW a ainsi commercialisé un nouveau modèle de véhicule deux-roues avec une protection et une ceinture de sécurité, permettant de supprimer le port du casque. Ce modèle a obtenu de bons résultats en termes de sécurité routière, a reçu toutes les homologations nécessaires et a même conduit les pouvoirs publics à modifier le Code de la route pour dispenser les conducteurs du port du casque. Mais faute de succès commercial, le constructeur devrait, comme il l'a déjà fait en France, arrêter la production de ces véhicules innovants.

4. Un outil pour améliorer la sécurité générale : le contrôle technique

L'amélioration de l'état général du parc automobile français est passée ces dernières années par la mesure du contrôle technique adoptée en 1992 pour les véhicules légers. Le contrôle technique obligatoire a permis de sécuriser le parc automobile en excluant les épaves dangereuses en circulation et en s'assurant du bon fonctionnement des véhicules de plus de quatre ans ou destinés à la vente en matière de sécurité et d'environnement.

¹⁶ Article R221-8 du Code de la route

En 2005, 18,6 millions de contrôles dont 16,01 millions de visites initiales ont été réalisées dans les 5 190 centres de contrôle agréés.

Le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations de la nomenclature est en légère augmentation (16,6 % contre 16,2 % en 2004). Le taux de contre-visite demandé est stable, 19,7 % comme lors de l'année précédente.

Les principaux défauts relevés ont concerné la fonction freinage pour 8,43 % des véhicules, l'éclairage pour 7,99 %, la liaison au sol pour 7,59 %, la fonction de direction pour 1,53 % et les fonctions pollution pour 11,97 % des véhicules¹⁷.

Il est régulièrement question de mettre en place un contrôle technique pour les motos. L'étude MAIDS sur les accidents de deux-roues motorisés a relevé qu'un défaut technique avait contribué à l'accident dans 5 % des cas (problèmes essentiellement liés aux roues et au freinage). L'expérience du contrôle technique britannique (MOT *testing*) montre que les défauts techniques sont fréquents sur les deux-roues motorisés. En France, les oppositions à l'instauration d'un contrôle technique sont d'autant plus vives que le parc moto est récent dans son ensemble. Cependant la Prévention Routière y est favorable notamment pour contrer les pratiques du débridage des cyclomoteurs.

Par ailleurs, une formation des conducteurs à l'entretien de leur véhicule, quel qu'il soit, constituerait sans doute un bon complément au contrôle technique puisqu'il s'avère que nombre de gestes élémentaires de sécurité ne sont pas effectués comme ils le devraient, en particulier en ce qui concerne le gonflage des pneumatiques¹⁸.

L'ensemble de ces mesures ou de ces innovations a eu des effets visibles très rapidement et jouent un rôle important tant dans l'amélioration du bilan des accidents que dans celle de leur niveau de gravité. Il en est de même dans le domaine de l'aménagement des infrastructures routières qui est le deuxième domaine où il est possible d'agir pour améliorer la sécurité.

II - LES ACTIONS CONDUITES SUR LES INFRASTRUCTURES

1. La responsabilité des infrastructures dans l'accidentologie

Les accidents, nés de responsabilités diffuses, sont souvent mis au compte d'un coupable identifié, le conducteur la plupart du temps, et reliés à une cause immédiate qui devient la seule déterminante.

Pourtant, d'autres responsabilités peuvent être dégagées : un revêtement glissant ou endommagé, une signalisation inadaptée, un virage présentant une discontinuité, un choix de matériaux dangereux pour une bordure de trottoir. L'infrastructure peut aussi être un piège pour l'usager.

¹⁷ *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005*, ONISR, La Documentation française, Paris, 2006.

¹⁸ Audition de M. Ariel Cabanès, chargé des questions transport et sécurité routière pour l'entreprise Michelin, devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire le 10 janvier 2007.

En matière de réseau, ce sont les routes de campagne, nationales ou départementales, qui prédominent en termes de risque. Ces routes qui sont caractérisées par une facilité de trafic qui autorise des vitesses élevées et un faible niveau de surveillance représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité car près de 60 % du total des tués en 2005 le sont sur les routes bidirectionnelles de campagne.

Les obstacles fixes sont un des plus grands facteurs de ces décès. Les études détaillées d'accidents (EDA) montrent qu'en métropole, c'est contre les arbres, les talus, les parois rocheuses et dans les fossés que l'on enregistre le plus grand nombre de tués dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes et dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (1 951 tués en 2005 dont 826 sur des arbres ou des poteaux).

On ne peut pas empêcher les usagers de la route de commettre des erreurs, inattentions ou prises de risque inconsidérées, mais il est possible de limiter les conséquences de ces erreurs ou de les prévenir en évitant des erreurs d'appréciation ou une mauvaise lisibilité des aménagements grâce à une infrastructure adaptée.

On sait depuis longtemps qu'un carrefour mal indiqué, des panneaux peu lisibles, ou mal conçus, des obstacles présents sur les bas côtés, ou des aménagements de voirie inadaptés, peuvent favoriser des erreurs de conduite ou autoriser une vitesse excessive.

2. L'influence de lois successives sur les concepts de route et de sécurité des déplacements

C'est dans les années 80 qu'apparaissent les notions de déplacement et de plans de déplacement qui remplacent celle moins opérationnelle de circulation. Avec la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1983, les services de certaines grandes villes se structurent sur la question de la sécurité. Des aménagements physiques destinés à maintenir la vitesse à un niveau raisonnable ou protéger les usagers fragiles sont testés, validés puis couramment utilisés : les premiers giratoires apparaissent, les premières zones 30 en centre ville, les premières zones piétonnes et les premières pistes cyclables sont expérimentées.

C'est en 1996 qu'a lieu le changement le plus important avec l'obligation pour les villes d'élaborer des plans de déplacements urbains (PDU), ce qui a suscité un fort besoin de recherche, a permis d'analyser les pratiques en matière de gestion urbaine, en particulier la planification des déplacements, et de mieux comprendre la prévention des risques routiers.

Aujourd'hui, la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) place l'objectif de la sécurité routière au cœur du plan de déplacement urbain et la démarche qui a fait évoluer la perception de la sécurité des déplacements en milieu urbain se retrouve adaptée à la gestion de l'ensemble du réseau routier national.

Dix ans de recherche et d'expérimentations ont débouché sur la mise en place d'un contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR) et sur la démarche Sécurité des usagers sur les routes existantes (SURE). Le programme Management et pratiques de sécurité routière (MPSR) pour développer une culture de la sécurité dans les services de l'équipement est issu de la même réflexion globale qui s'est traduite par l'émergence du concept de « *route incitant à une conduite apaisée* » qui complète celui de « *conduite apaisée* ».

3. La route et son environnement : réduire la vitesse

Ces dernières années, l'écart entre le nombre de tués sur les routes ordinaires et ceux tués sur les autoroutes, écart qui s'est accentué de façon considérable en 2004 (-37 % du taux de tués par milliard de km parcourus sur les autoroutes), montre bien que la circulation sur autoroute et voie rapide a joué un rôle important dans la diminution progressive du nombre des accidents et des victimes depuis les années 70.

Les infrastructures routières traditionnelles ont fait l'objet d'améliorations considérables qu'il s'agisse des agglomérations ou de la campagne avec cette idée nouvelle que la voie sur laquelle on circule peut induire tel ou tel type de comportement. Les routes sont de plus en plus souvent et de manière générale conformes à tous les critères techniques, mais « *de manière automatique, la route et son environnement influencent le comportement et donc la vitesse des conducteurs. Ce sont ces automatismes qu'il s'agit de comprendre pour voir s'il est possible de construire des routes qui incitent naturellement à conduire moins vite* »¹⁹.

Cette idée applique aux voies de rase campagne une démarche qui a réussi à faire progresser la sécurité des déplacements en ville avec, en particulier, la volonté d'avoir une analyse de l'ensemble des relations entre une voie et son territoire, ce qui implique une étude approfondie des usages de la voie et la nécessité d'une démarche globale impliquant l'ensemble des acteurs susceptibles d'intervenir.

C'est ainsi que, par exemple, le paysage peut être créé, composé ou conservé pour les besoins de la sécurité routière et élargir la lisibilité de la route. Il peut, au-delà de la signalisation, et en complément des aménagements existants, aider à faire naturellement comprendre le contexte routier, et à le déchiffrer.

Ce concept de « *route incitant à une conduite apaisée* » trouve sa meilleure expression dans la démarche SURE pour les voies déjà construites et dans le projet MPSR qui vise, à partir d'action définies localement à mieux intégrer la sécurité routière dans l'ensemble des métiers des services des directions départementales et régionales de l'équipement (urbanisme, aménagement, planification, transport, gestion de la route...) et à modifier en profondeur les

¹⁹ Audition de M. Patrice Parisé, directeur général des routes au ministère des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire le 13 décembre 2006.

pratiques professionnelles par une recherche d'anticipation des situations à risque et une pérennisation des démarches pertinentes.

Ce projet, d'abord testé pendant trois ans avec vingt-huit DDE et trois DRE se généralise depuis 2005 à l'ensemble des services déconcentrés du ministère chargé des transports.

4. La démarche SURE : une analyse nationale et locale pour davantage de sécurité

Les analyses systémiques des accidents de la route ont montré que le facteur « *infrastructures* » était présent dans 40 % des accidents mortels, aussi il est logique, dans ce contexte, que les gestionnaires des routes, État ou maintenant collectivités territoriales, affichent leur contribution concrète à l'amélioration de la sécurité routière au niveau des infrastructures.

Le volet routier des contrats de plan État-région 2000-2006, qui atteint 33 milliards de francs, contre 23 milliards de francs réalisés au précédent plan (1994-1999), comprend de nombreuses opérations qui concourent à l'amélioration du réseau routier : déviations d'agglomérations, mises à 2x2 voies, traversées d'agglomérations sécurisées.

La part de l'État pour les Plans régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS) inscrits dans ces contrats s'élève globalement à 134 millions d'euros. Avec la participation des collectivités, le montant des travaux de sécurité réalisés au titre des PRAS sur le réseau national atteint, pour la période 2000-2006, plus de 300 millions d'euros, soit le double du XI^{ème} plan. Au sein de ces programmes d'aménagements de sécurité, une priorité est accordée au traitement des obstacles latéraux sur le réseau routier national.

Mais une démarche spécifique intitulée SURE a été engagée lors du Conseil interministériel de la sécurité routière du 7 juillet 2004. La décision de la généraliser à l'ensemble du réseau national a été prise début 2005 après une expérimentation sur quinze itinéraires pilotes.

- **Une démarche globale**

SURE est une démarche globale de sécurité des usagers. Elle a comme objectif de mettre en œuvre des actions de corrections et de prévention sur les infrastructures existantes, basées sur l'observation des dysfonctionnements de chaque type de routes afin d'assurer une meilleure sécurité des usagers.

Après une phase d'observation afin de mieux connaître et comprendre les sites présentant une concentration d'accidents anormale, elle propose un diagnostic et la réalisation d'actions concrètes et correctrices afin d'améliorer la situation et de faire disparaître les configurations reconnues comme accidentogènes, tels les intersections manquant de lisibilité, les virages, les accotements, ou les traversées d'agglomération mal repérées.

Une fois le diagnostic posé et les corrections apportées, une évaluation permet de vérifier la pertinence de ceux-ci et d'envisager éventuellement de nouvelles corrections.

Les avantages de cette méthode sont nombreux puisqu'elle intègre une composante de prévention, qu'elle propose une approche globale intégrant une évaluation et qu'elle établit un dialogue avec tous les acteurs de la route (élus, forces de l'ordre, exploitants, associations locales) sur les problèmes de sécurité.

Dans un premier temps, la direction générale des routes a dégagé en 2005, 6 millions d'euros supplémentaires pour commencer à traiter les 15 itinéraires pilotes du réseau routier national selon les conclusions des diagnostics SURE.

En permettant de porter un regard scientifique sur l'ensemble du réseau routier national puis de traiter ses tronçons d'itinéraires problématiques, la démarche SURE entend contribuer à faire diminuer le nombre de tués liés aux infrastructures routières.

Les accidents comme celui du tunnel du Mont-Blanc et la judiciarisation du risque routier ont donné un sens nouveau à la notion de sécurité des aménagements routiers qui peut constituer un levier pour inscrire dans les pratiques la prise en compte de ce risque au-delà de la simple correction du point noir.

- **Une expérience en Suède : « Vision Zéro ».**

Vision Zéro est une approche développée en Suède qui a pour objectif d'organiser la circulation routière afin qu'il ne survienne plus d'accidents ayant pour conséquence des morts ou des blessés graves. Ceci implique un changement de paradigme dans la vision de la politique des transports : ce n'est plus à l'usager de s'adapter à la route mais l'inverse. Pour cela, Vision Zéro rassemble tous les acteurs intervenant dans la conception et l'utilisation des systèmes routiers : politiques, gestionnaires, aménageurs, collectivités locales, sociétés de transport, constructeurs automobiles, associations, conducteurs et chercheurs. Chacun à son niveau est mobilisé. La responsabilité de l'accident n'est plus attribuée au seul conducteur mais elle peut être partagée entre les trois acteurs, l'usager de la route qui doit se conformer aux règles et agir de manière responsable, les pouvoirs publics ou leurs représentants qui construisent, entretiennent les routes, et fixent les règles de la circulation, et l'industrie qui fabrique les moyens de transport.

D'autres pays comme la Suisse ou la Norvège ont également adopté cette Vision Zéro qui change radicalement l'approche des infrastructures et de la sécurité routière²⁰.

5. Une implication croissante des collectivités locales et territoriales

La responsabilité des collectivités locales et territoriales dans l'aménagement des infrastructures a grandi avec la décentralisation, la cession progressive aux conseils généraux d'une partie importante du réseau routier national et la demande croissante des citoyens d'une meilleure sécurité sur la route et dans la circulation urbaine.

²⁰ In *Sur la route... La sécurité*, Paroles de chercheurs, 20 ans de recherche à l'INRETS, Les collections de l'INRETS.

La décentralisation de 18 000 nouveaux kilomètres de routes, menée en concertation avec les conseils généraux, devient effective. Sur le terrain, les services déconcentrés de l'État dépendant du ministère de l'Équipement ont été modifiés pour permettre la gestion par grands itinéraires du réseau routier national maintenu : des directions interrégionales des routes ont été mises sur pied et l'échelon régional a été renforcé ; pour les départements, le transfert s'est accompagné d'un transfert supplémentaire de services et de personnels du ministère de l'Équipement qui sont venus renforcer les effectifs départementaux.

Mais la question du financement de l'entretien de ce réseau routier pose des problèmes importants dans un certain nombre de départements ou de DOM, en particulier ceux soumis à des conditions climatiques ou géologiques extrêmes comme la Guyane car les normes des opérations d'entretien ou de réfection de la métropole ne sont pas adaptées à ces départements.

Au-delà du cadre d'actions qui leur est proposé, de plus en plus souvent, ce sont les collectivités territoriales qui prennent directement l'initiative, comme à Bourg-en-Bresse où un rapport d'activité est dressé tous les ans dans le secteur de la sécurité routière et soumis à l'ensemble de la population avec une évaluation chiffrée de l'évolution de l'année parce que « *ce grand chantier correspond localement à une attente forte des habitants qui placent la sécurité routière au tout premier rang de leurs demandes vis-à-vis des élus municipaux...* ». ²¹

- **L'opération des Écharpes d'or**

En parallèle, une opération comme les Écharpes d'or, organisée par la Prévention Routière depuis 1990, qui récompense les collectivités locales agissant pour réduire les accidents de la route et faisant preuve de créativité, a vu cent quarante-quatre villes ou conseils généraux déposer un dossier de candidature en 2005. Ceci montre l'intérêt croissant porté par les collectivités à ce domaine et leur capacité à innover et à trouver des solutions originales, quels que soient leur taille et leurs moyens financiers.

L'édition 2005 a ainsi récompensé les enfants de Dounoux dans les Vosges qui ont dessiné la sortie de leur école et ont vu un maximum de leurs propositions retenues dans un projet définitif d'aménagement. Celui-ci comprend au final un accès réservé aux piétons isolé de la rue, la création d'une aire d'attente pour les parents, la création d'un passage piéton avec refuge central, l'élargissement du trottoir bordant la rue principale et l'aménagement d'un parking en face de l'école avec un accès piétons protégé.

La commune de Saint-Gély du Fesc, elle aussi récompensée, a mis en place quatre lignes de pédibus qui font de 800 à 2 000 m et qui fonctionnent tous les matins avec une moyenne de 70 à 80 enfants par jour, accompagnés par douze parents bénévoles.

²¹ Ville de Bourg-en-Bresse, *Ville et sécurité routière*, Rapport annuel 2004.

Fontenay-aux-Roses a décidé de sécuriser des itinéraires piétons avec quatre objectifs, améliorer les cheminements piétons existants, sécuriser les abords des écoles avec une signalisation spécifique et des aménagements de voirie, développer des itinéraires de circulation douce permettant aux piétons de traverser la totalité de la ville par des cheminements apaisés, ralentir les vitesses en mettant en zone 30 l'ensemble des voies communales dont l'entrée est matérialisée par des plateaux piétonniers surélevés, un stationnement en chicane, le rétrécissement de la chaussée et l'installation de jardinières.

En 2006, la ville de Metz a été remarquée pour avoir testé un challenge piéton pour les élèves de CE1. En effet, malgré d'importants progrès en matière de sécurité routière (- 70 % entre 1980 et 2000) l'analyse des accidents révèle que les piétons restent très accidentés. Après un programme de formation, les enfants par groupe de quatre suivent un parcours de deux kilomètres, balisé par les adultes, avec la mission de pointer tous les points sensibles pour la sécurité. La ville réfléchit à un challenge vélo destiné aux plus grands, élèves de CM2.

La ville d'Aubagne a mené une opération originale à destination des seniors pour laquelle elle a été récompensée. L'originalité du projet tient dans l'alliance de l'informatique et de la sécurité routière. Chaque session accueille une dizaine de seniors pour cinq demi journées réparties sur cinq semaines consécutives. Au programme, le Code de la route, les nouvelles technologies dans les véhicules, ses limites au volant, les gestes qui sauvent. Après avoir écouté un expert et reçu des documents d'information, les participants réalisent des exercices simples sur ordinateur : rechercher un itinéraire, constituer un fichier avec les panneaux non identifiés... À la fin de chaque session, un test vérifie l'acquisition des connaissances en sécurité routière.

- **La Charte de partenariat sur la sécurité routière de l'Association des maires de France**

Cette charte est l'un des moyens que peuvent utiliser les communes pour développer leur sensibilité à la Prévention Routière.

Signée en 2005 entre le ministère des Transports et l'Association des maires de France (AMF), elle a pour but d'informer et de sensibiliser les maires en vue de développer des plans d'actions de sécurité routière dans le cadre des champs de compétences des communes.

L'État représenté par la Délégation interministérielle à la sécurité routière et l'AMF ont pris des engagements réciproques pour conduire des actions communes :

- travailler ensemble à la rédaction et à la diffusion d'une plaquette d'information et d'un guide méthodologique spécifique « *collectivités locales* » ;
- organiser avec l'aide technique du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et de Mairie 2000, des réunions interdépartementales de formation et d'information à destination des élus ;

- favoriser la possibilité pour les préfets et les associations départementales adhérentes de l'AMF de signer des chartes départementales, déclinaison de cette charte.

Ces initiatives démontrent que le domaine de la sécurité routière est un vrai point d'intérêt pour les usagers, quel que soit leur mode de déplacement, et que leur inscription dans une politique locale concertée produit des résultats rapidement. La ville de Chambéry est ainsi récompensée pour la permanence de sa politique qui lui a permis en 25 ans de diviser par treize le nombre de victimes d'accidents (tués et blessés confondus).

Mais dans 90 % des accidents de la route, le comportement des usagers est en cause. La tendance spontanée est donc d'agir sur ceux-ci afin d'éviter que ne se renouvellent les infractions ou les fautes qui ont provoqué ces accidents.

Les actions menées pour faire évoluer les comportements des usagers vers plus de prudence et de responsabilité constituent la part la plus visible de l'action des pouvoirs publics pour améliorer la sécurité routière au quotidien.

III - LES ACTIONS CONDUITES AFIN DE MODIFIER LES COMPORTEMENTS DES USAGERS

L'éducation routière, l'information, la sensibilisation massive du public et leur indispensable corollaire, le contrôle et la sanction, s'appuyant sur une législation spécifique, sont les moyens par lesquels l'État essaie de modifier en profondeur les habitudes de conduite de chacun et d'installer dans la durée une culture de la prévention.

La sécurité active collective consiste à essayer de modifier les comportements défaillants des conducteurs, que ce soit par l'éducation, la prévention ou la sanction. Ces trois volets sont utilisés conjointement, se renforçant l'un l'autre, mais il est particulièrement difficile d'intervenir sur certains comportements à risques qui relèvent de tendances très générales et profondément ancrées chez les individus, parfois pathologiques.

Force est de constater que la sanction est le moyen d'action qui affecte le plus les comportements des usagers. Cependant, outre la pression psychologique exercée par des campagnes de sensibilisation médiatiques à durée de vie courte, il existe un grand nombre d'actions de formation à moyen et long terme qui concourent à éduquer les usagers de la route et à faire évoluer les mentalités et les comportements de façon durable.

A - LES ACTIONS MENÉES DANS UNE PERSPECTIVE À LONG TERME : L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

L'enseignement de la sécurité routière en milieu scolaire, la préparation au permis de conduire et la formation d'après permis, notamment en entreprise, sont les directions principales qui ont été choisies par la puissance publique pour intervenir sur le long terme. Il est sans doute difficile d'évaluer précisément le résultat de ces actions mais il n'existe pas d'autres moyens pour agir dans la durée que de former les usagers ou les futurs usagers aux apprentissages fondamentaux de la route et ce dès le plus jeune âge et à tout moment dans la vie

des usagers. Ceux-ci sont traditionnellement classés en grandes catégories (jeunes ou enfants, jeunes en apprentissage de la conduite, conducteurs en entreprise, conducteurs sanctionnés...) qui bénéficient d'approches ciblées spécifiques.

1. L'éducation routière pour les jeunes

Diplôme actuellement le plus répandu chez les Français, outil souvent indispensable à l'obtention d'un emploi et à la mobilité, le permis de conduire, est devenu notamment pour les jeunes presque aussi indispensable à la vie en société que l'apprentissage de la lecture. Mais la route est également la première cause de décès chez les jeunes qui représentent 12 % des conducteurs mais 25 % des victimes d'accidents. En France, les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les jeunes.

Comme le précise Jean-Michel Bertrand, député-maire de Bourg-en-Bresse : *« une vive tension est perçue par les jeunes entre la facilité qu'ils connaissent pour accéder au monde d'une part et, d'autre part, le ressenti d'une réelle difficulté à se contraindre à certaines normes et réglementations dans leur espace de vie immédiat, local et domestique »*²².

En rapprochant ces deux éléments, on peut penser que l'apprentissage au permis de conduire est encore aujourd'hui trop réduit par rapport aux risques encourus et qu'il est sans doute nécessaire d'intégrer l'éducation routière dans les enseignements obligatoires dispensés à l'école. Un sondage montre que les enseignants sont conscients des enjeux de cette éducation mais qu'ils pensent manquer de temps, d'outils et de formation pour dispenser un tel enseignement.

• Le continuum éducatif

Depuis 20 ans, des étapes importantes ont été franchies dans la mise en place de l'éducation à la conduite automobile et à la sécurité routière. On peut citer, par exemple, à la fin des années 1980, l'élaboration d'outils pédagogiques destinés aux enseignants de la conduite, la mise en place de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) qui permet d'acquérir une expérience de la conduite automobile avant l'âge de 18 ans ou bien encore, en 1993, l'instauration d'un contrôle des connaissances des règles élémentaires de sécurité routière au collège et en 1996 la création du brevet de sécurité routière.

Mais il faut attendre 1997 pour voir se formaliser le continuum éducatif qui repose sur trois principes fondamentaux :

- l'éducation à la sécurité routière concerne l'ensemble des usagers de la route du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie - l'éducation routière ne vise pas seulement les conducteurs des véhicules motorisés, c'est aussi l'éducation du piéton et du cycliste ;

²² *Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire*, rapport au Premier ministre de M. Jean-Michel Bertrand, 2005.

- l'éducation à la conduite et à la sécurité routière s'inscrit dans un processus progressif et continu, en famille, à l'école, au moment du passage de l'examen du permis de conduire et après son obtention, pendant la vie active et au-delà ;
- la plupart des accidents ayant à leur source un comportement inadapté de l'utilisateur, l'éducation à la route et à la sécurité routière doit, à tous les niveaux de la formation, prendre en compte les aspects comportementaux de l'individu.

Dans ce contexte, la chaîne du continuum éducatif se met progressivement en place en trois grandes étapes.

- **À l'école et au collège**

Au sein du système scolaire est mise en place une action éducative débouchant sur :

- à la fin de l'école primaire, l'attestation de première éducation à la route qui valide les premières acquisitions depuis l'école maternelle et tout au long de l'enseignement primaire ;
- au collège, dans les classes de cinquième, l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR1) qui donne accès au brevet de sécurité routière nécessaire pour conduire un cyclomoteur ;
- dans les classes de troisième, l'attestation scolaire de sécurité routière de second niveau (ASSR2) qui donne accès à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Ces éléments, appréciés par les élèves, leur donnent les repères nécessaires à une première compréhension des contraintes de la route et de son code pour tous les usagers (piétons et cyclistes inclus) mais pourraient être complétés par une démarche plus large et obligatoire.

➤ *Un dispositif à perfectionner*

On estime en effet que les jeunes français ne bénéficient en moyenne que de trois à quatre heures d'éducation routière pendant toute leur scolarité. Le continuum éducatif reste plaqué sur le dispositif scolaire. Il n'est pas intégré dans les programmes et ne dispose pas d'enseignants spécialisés. Il fonctionne bien là où les enseignants adhèrent par conviction aux enjeux de la sécurité routière. Les enseignants n'ont pas pour rôle d'apprendre la conduite ou de préparer les élèves au permis mais plutôt de s'inscrire dans une démarche générale d'éducation à la citoyenneté afin de transmettre les bons comportements et le respect des autres sur la route.

Les actions de prévention menées dans le cadre scolaire sur ce thème sont fortement valorisées par les parents et les élèves et confirment la sous-évaluation du risque routier opérée par les jeunes eux-mêmes et les difficultés des enseignants à traiter le sujet.

Il est d'autant plus important de commencer tôt le conditionnement qui permettra aux jeunes enfants d'intégrer le code de bonne conduite de la route car ils en sont les principales victimes et de l'inscrire dans le socle éducatif général.

L'éducation routière pour les jeunes élèves constitue encore un domaine à exploiter de façon systématique même s'il est déjà prometteur tant dans le nombre d'actions de sensibilisation effectuées par des associations spécialisées comme la Prévention Routière ou les collectivités locales par exemple dans le cadre des « *journées de la citoyenneté* » au cours desquelles le thème de la sécurité routière est toujours évoqué, que dans la qualité des partenariats engagés entre les établissements scolaires, les associations de parents, les collectivités territoriales ou locales et les partenaires associatifs.

- **Le permis de conduire**

Il se transforme de deux façons, au niveau de l'examen et dans ses principes généraux :

- *les principes généraux*

Le permis probatoire, mis en place en 2004, vise à mieux encadrer les premières années de conduite et à responsabiliser les jeunes conducteurs et les conducteurs auteurs d'infractions. Partant avec un capital de six points, le nouveau conducteur dispose d'une période probatoire de trois ans (ou deux ans s'il a suivi la filière de la conduite accompagnée) pour acquérir son total de 12 points. S'il commet des infractions, à partir d'un retrait de 3 points, il doit suivre une formation obligatoire. S'il perd son capital de 6 points en une seule fois, son permis est annulé et il doit repasser l'ensemble des épreuves.

- *au niveau de l'examen*

- l'épreuve théorique générale (le code) qui touche tous les apprentis conducteurs est renouvelée. Les situations présentées aux candidats prennent plus en compte les aspects liés aux facteurs de risques et mettent davantage l'accent sur les attitudes positives à avoir vis-à-vis des autres usagers de la route (faisant appel aux acquis comportementaux) ;
- l'épreuve de conduite pour les véhicules légers (catégorie B, la plus fréquente) passe de 22 à 35 minutes et est placée dans un contexte de sécurité routière.

Les nombreuses évolutions du permis de conduire en quelques années, apprentissage anticipé de la conduite généralisé à tous les départements après une expérimentation de cinq ans sur deux départements, permis probatoire, permis à un euro par jour lancé le 3 octobre 2005, les aménagements qui vont intervenir sur l'épreuve théorique générale à la demande du ministre des transports afin d'intégrer de nouvelles thématiques dans l'épreuve du code, ont tous pour but d'améliorer les conditions d'accès ou de retour au permis de conduire.

Malgré ces améliorations progressives, la formation initiale des conducteurs doit être encore aménagée. Le financement du permis reste encore difficile pour de nombreuses familles, et la formation aux différentes épreuves ne permet pas toujours d'appréhender des situations de conduite variées.

➤ *Les difficultés du financement*

Avec la disparition du service national obligatoire qui permettait à toute une génération d'accéder gratuitement au permis de conduire, de nombreux jeunes connaissent des difficultés pour accéder à une formation de qualité à un prix modéré. Il est nécessaire d'imaginer des solutions de substitution pour les aider à accéder à une préparation efficace à moindre coût.

Même si dans le cadre du dispositif du permis à un euro par jour, plus de la moitié des auto-écoles a signé une charte avec l'État pour s'engager sur ce permis destiné à aider les jeunes ayant un souci de financement, même si les établissements de crédit ont accordé plus de 40 000 prêts, on est encore loin des 700 000 permis délivrés par an en France.

Les jeunes déscolarisés et défavorisés ont à la fois une difficulté de financement du permis et des difficultés d'apprentissage. L'action de structures éducatives spécialisées (auto-écoles du réseau FARE par exemple) permet à certains de faire face à ces difficultés.

Actuellement, un partenariat avec les lycées professionnels est à l'étude pour trouver une autre façon de donner accès à une formation de qualité.

L'Assemblée permanente des chambres de métiers (APCM) a défini avec la Direction des entreprises commerciales, artisanales et de services (DECAS) trois priorités pour améliorer les conditions de vie des jeunes apprentis : le logement, la santé et la sécurité routière. À la suite de cela, les centres de formation des apprentis (CFA) se sont organisés pour aider les jeunes apprentis à passer l'ASSR2 et le brevet de sécurité routière (BSR). Souvent issus de milieux défavorisés, ayant connu l'échec scolaire, la réussite de cet examen les valorise et leur redonne confiance en eux.

Par ailleurs, certains organismes gestionnaires ont mis à la disposition des apprentis des transports gratuits pour effectuer les trajets domicile-CFA afin d'éviter les accidents pendant les trajets et ont inscrit une sensibilisation à la thématique de la sécurité routière et de la conduite dans leurs actions quotidiennes.

Malgré ces actions pédagogiques innovantes, le fait est que le permis de conduire est encore difficile à financer pour nombre de jeunes.

Encadré 2 : Le dispositif du permis à un euro par jour

Il a pour but de faciliter l'accès des jeunes au permis en permettant l'étalement du coût du permis sur plusieurs mois grâce à un prêt à taux zéro dont l'État prend en charge les intérêts par le biais d'une convention passée avec les organismes financiers. Les auto-écoles s'engagent à respecter une charte de qualité et souscrivent une garantie financière protégeant les élèves en cas de faillite.

Comme le soulignait Jean-Michel Bertrand, avant de faire un certain nombre de propositions de financement pour aider les jeunes : « *beaucoup estiment que l'État a le devoir de s'impliquer dans la mesure où l'insertion des jeunes, leur mobilité et leur entrée dans le monde du travail sont autant d'enjeux nationaux très forts pour les pouvoirs publics...*

L'apprentissage de la conduite et la réussite au permis de conduire demeurent un rendez-vous entre le jeune citoyen et ses responsabilités vis-à-vis de la société : ce moment correspond... à l'un des derniers rites institutionnalisés du passage dans le monde des adultes... Cette dimension nous conforte dans l'idée qu'une implication plus précise de l'État dans l'apprentissage de la conduite revêt une pleine légitimité »²³.

➤ *Un apprentissage à adapter à chaque situation*

Par ailleurs, le contexte routier, même si les véhicules et les infrastructures sont plus sûrs, est plus complexe : plus de trafic, plus de catégories d'usagers, moins d'espace pour chacun, une cohabitation rendue plus problématique.

Les conditions de l'apprentissage sont elles aussi devenues plus difficiles et demanderaient un forfait d'heures d'apprentissage capable de donner aux futurs conducteurs l'habitude de conduire dans des circonstances météo ou de trafic plus compliquées : brouillard, neige, accès gratuit aux autoroutes permettant d'apprendre à rouler à 130 km/h.

Le forfait de vingt heures de conduite, qui est la norme proposée par les auto-écoles, ne permet pas de couvrir l'ensemble des exigences de l'apprentissage de la conduite par tous les temps et dans toutes les situations. Certains apprentis conducteurs auraient besoin de davantage d'heures et d'une formation plus longue.

La conduite accompagnée permet cela quand les familles ne sont pas trop déstructurées et ont les capacités financières à la choisir, car elle est parfois à court terme un peu plus chère que les autres modes d'apprentissage. Les conditions de la conduite accompagnée : un adulte référent, un véhicule personnel, une assurance spécifique, ne sont pas adaptées à tous les publics.

²³ *Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire*, rapport au Premier ministre de M. Jean-Michel Bertrand, 2005.

➤ *Le permis de conduire comme rite de passage*

Dans une société en manque de repères, le permis de conduire est devenu, en particulier pour les garçons, l'équivalent d'un rite de passage. Les trois quarts des jeunes passent leur permis avant l'âge de vingt ans, les hommes en moyenne quatre mois avant les femmes et la fonction d'insertion de ce passage est plus marquée pour eux. L'apprentissage de la conduite est ainsi plus souvent perçu comme l'achat d'un droit à conduire que comme l'apprentissage d'un savoir-faire dans toutes ses dimensions.

*« L'exposition particulièrement élevée aux accidents des jeunes hommes s'explique par une combinaison de facteurs. D'une part, l'inexpérience de la conduite ne leur permet pas de résoudre certaines situations complexes, certains réflexes n'étant pas encore acquis. De l'autre, ils sous-estiment les risques ou même les recherchent. Des biais de perception des risques interviennent : les jeunes conducteurs surestiment leurs capacités de contrôle des situations, surtout après avoir bu. De plus, ils envisagent les situations avec un optimisme exagéré. Enfin, le besoin d'autonomie des adolescents et post-adolescents s'exprime dans des prises de risques. Ils sont à la recherche de sensations, tel le danger. Ils veulent donner et avoir une "bonne image" d'eux-mêmes, être populaires, susciter l'admiration de leurs amis. Ils s'imaginent acquérir cela en prenant des risques ».*²⁴

Il devient particulièrement important dans ces conditions d'accorder à la formation à la conduite le temps nécessaire pour que chaque jeune conducteur apprenne à maîtriser le risque, pour lui et pour les autres.

• **Après le permis de conduire**

Des stages de formation et de sensibilisation post-permis se sont multipliés depuis quelques années. Ils se divisent schématiquement en deux groupes :

- d'une part, des stages obligatoires sont organisés, pour les conducteurs novices qui ont commis une infraction grave (soit dans le cadre du permis probatoire, un retrait de 3 points), et à l'appréciation de la justice dans le cadre des mesures alternatives de peines et des travaux d'intérêt général ;
- d'autre part, sur la base du volontariat, outre les stages de reconstitution partielle de points concernant les auteurs d'infractions, et souvent dans le cadre de l'entreprise, des formations complémentaires se développent sous des formes variées : rendez-vous d'évaluation pour les jeunes conducteurs, rendez-vous de perfectionnement pour les conducteurs expérimentés, recyclage et remise à niveau notamment pour les seniors.

²⁴ Claudine Perez-Diaz, sociologue, chercheur CNRS au Centre de recherche Psychotropes, Santé mentale, Société (CESAMES).

En 2005, environ cent mille conducteurs ont bénéficié de ces stages, la part des conducteurs en permis probatoire étant pour l'instant minime bien qu'en progression constante. Les évaluations font ressortir que les conducteurs qui les suivent prennent mieux conscience des risques, modèrent leur vitesse, portent systématiquement leur ceinture et de façon générale comprennent mieux les règles.

Le constat est fait également que les infractions et les accidents qui en résultent ne se produisent pas par ignorance de la réglementation ou par incapacité des conducteurs à diriger un véhicule. Il faut donc les amener à réfléchir autrement aux attitudes par rapport à la conduite qui sont à l'origine de leurs comportements.

2. L'éducation routière pour les autres publics

Outre les conducteurs fautifs bénéficiant de stages pour reconstituer leur stock de points, un autre type de public est également visé par une éducation routière ciblée. Les déplacements routiers réalisés dans le cadre d'une activité professionnelle continuent à représenter une activité risquée pour les salariés.

Sur 1 115 accidents du travail mortels déclarés en 2004, 122 se sont produits lors de la conduite d'un véhicule. À ces accidents mortels déclarés lors de la réalisation d'une mission professionnelle, s'ajoutent 485 décès survenus lors d'un trajet entre le domicile et le lieu de travail.

Par ailleurs, les accidents arrivés en conduisant un véhicule ont entraîné 76 903 déclarations d'accidents du travail avec arrêt et 10 157 déclarations d'accidents du travail avec incapacité permanente²⁵.

• Un plan de prévention pour les entreprises

Les entreprises sont donc incitées à mettre en place un plan de prévention aux risques routiers qui vise à la fois l'information, la formation et la prévention des risques pour les conducteurs avec un diagnostic du risque routier grâce au document unique d'analyse des risques, des journées de formation théorique ou pratique pour les conducteurs, des conseils de gestion du risque circulation en particulier avec le « *Guide des bonnes pratiques de prévention* » élaboré par l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS).

Un trophée « *Entreprise et sécurité routière* » a été créé pour récompenser les entreprises les plus innovantes dans ce domaine et motiver les autres à agir car l'implication de l'entreprise a un effet direct sur la réduction des accidents et de leur gravité. Les PME et PMI s'investissent de plus en plus dans la prévention de ce risque en raison de leur fragilité face à l'éventuelle perte de l'un de leurs collaborateurs ou à son indisponibilité sur une longue période.

De grandes entreprises comme Michelin ou ABB ont mis en place des chartes à destination interne pour sensibiliser leur personnel aux problématiques de la sécurité routière et en faire des espaces d'éducation.

²⁵ Rapport d'activité 2005 de la Prévention Routière.

De la même façon, les entreprises européennes sont incitées à signer la Charte européenne de la sécurité routière et à s'engager sur des objectifs et des actions précises pour faire évoluer les comportements.

C'est une invitation de la Commission européenne à entreprendre des actions concrètes, à en évaluer les résultats et à mettre l'accent sur la nécessité de réduire le nombre des victimes d'accidents de la route.

C'est également la possibilité pour les entreprises signataires d'échanger des idées et des projets à l'échelle européenne, d'apprendre les uns des autres et de se donner mutuellement des idées sur la façon d'améliorer la sécurité routière.

En échange, la Charte européenne de la sécurité routière propose la reconnaissance dans toute l'Europe des associations signataires. De plus, elle rend visibles sur un site spécifique les actions que ces associations souhaitent mener en faveur de la sécurité routière.

De façon générale, l'éducation à la sécurité routière s'adresse en priorité à des catégories d'utilisateurs bien spécifiques (les jeunes en milieu scolaire, les futurs conducteurs, les automobilistes en mission, les conducteurs fautifs) et vise le long terme. La connaissance des risques, elle, passe par une sensibilisation et une information de masse à moyen et court terme.

B - LES ACTIONS MENÉES AVEC UNE PERSPECTIVE À MOYEN ET COURT TERME :

LA SENSIBILISATION ET L'INFORMATION

Les améliorations spectaculaires du bilan des accidents de la route se sont produites quand les médias se sont mobilisés de façon massive pour la sécurité routière à l'occasion d'événements particuliers, qu'il s'agisse de la nomination d'un responsable national de la sécurité routière, de changements majeurs de réglementation ou d'annonces de sanctions.

La mobilisation des médias est une des conditions de l'évolution de l'insécurité routière parce qu'elle agit sur la psychologie de l'opinion. En sensibilisant l'ensemble de la population aux risques d'accidents, elle peut induire des changements massifs de comportement. Le silence ou l'insuffisance des messages de sécurité routière a en effet comme conséquence un niveau des accidents beaucoup plus élevé que ce qu'il pourrait être.

L'objectif est donc que l'existence du risque routier soit présente en permanence à l'esprit des usagers afin qu'ils adaptent en permanence leur comportement. Ce qui compte, c'est moins ce qui est fait que ce que ressent l'opinion.

1. Maintenir une pression médiatique

Cette pression psychologique et médiatique peut être obtenue de trois façons différentes : par la communication événementielle basée sur des événements rares ou exceptionnels (changement de réglementation, nouveau dispositif de sanctions), par la communication institutionnelle pour la diffusion et la conception de messages de sécurité routière réalisés sur le type des messages publicitaires commerciaux, et par la communication personnalisée lorsqu'un

responsable national de la politique de sécurité routière est clairement identifié et peut en permanence intervenir dans tous les médias pour sensibiliser aux risques.

Seule la communication institutionnelle peut être maîtrisée avec certitude dans la durée. La répétition des messages avec une très forte densité peut seule garantir un effet qui ne se perde pas dans la multitude des autres messages diffusés.

Ceci suppose donc des moyens considérables.

2. Dégager des moyens

Les trois premières causes d'accidents mortels sont la vitesse, l'alcool et le non port de la ceinture de sécurité. Depuis toujours, les campagnes de sensibilisation ont insisté sur ces trois facteurs de risque principaux et d'autres s'y sont rajoutés comme les dangers de l'usage du cannabis ou du téléphone au volant. Il est évident que le manque de moyens attribués aux campagnes de communication institutionnelle conduit à sélectionner les messages à diffuser et à resserrer les choix.

Si l'on compare avec les années 1970, et leurs slogans que personne n'a oubliés, « *boire ou conduire, il faut choisir* », « *un petit clic vaut mieux qu'un grand choc* », « *la vitesse c'est dépassé* », ou avec les années 80 et l'apparition des premières campagnes chocs à la télévision, on se rend compte que les jeunes générations ont reçu moins de messages de sécurité routière que leurs parents, même si le contexte est largement différent.

Une étude du Conseil national de la sécurité routière de 2002 a évalué à un euro par conducteur le montant minimal à allouer de nos jours à de telles campagnes pour qu'elles soient efficaces, ce qui représenterait près de 40 millions d'euros pour la France, alors qu'en 2005, la dotation pour les campagnes nationales d'information n'a pas excédé 8 millions d'euros, soit treize centimes par français.

Tout au long des années 1990, les campagnes nationales d'information qui ont bénéficié de dotations d'environ cinq millions d'euros en moyenne ont moins coûté à la collectivité que certains accidents particulièrement graves. À titre de comparaison, le coût des accidents de la route est chaque année de l'ordre de 400 euros par habitant dans un pays comme le nôtre.

La communication événementielle gratuite d'une exceptionnelle ampleur qui a accompagné la politique de sécurité routière mise en place depuis 2002 a compensé en partie la faiblesse de la communication institutionnelle en mobilisant l'attention de l'ensemble de la population en permanence autour de cette thématique mais on ne peut pas compter sur une mobilisation équivalente dans la durée. La communication événementielle est par essence liée à une actualité qui varie.

3. Les campagnes de sensibilisation 2006

À titre d'exemple, voici les dernières campagnes de communication réalisées au niveau national en 2006.

- **Une campagne sur la vitesse en agglomération** en octobre 2006 : « *Les accidents de la route ne s'arrêtent pas en ville* »

Cette campagne nationale avait pour objet de démontrer la nécessité de respecter la limitation de vitesse en ville, 50 km/h.

Un film de 30 secondes a été diffusé sur les chaînes de télévision généralistes et sur certaines chaînes câblées du 15 octobre au 5 novembre 2006. Dans ce film, est réaffirmé la légitimité de la règle : un accident lié à un excès de vitesse dont un piéton est victime est mis en scène avec ce slogan : « *À 60 km/h, il faut 8 mètres de plus pour s'arrêter qu'à 50 km/h* ».

Une campagne d'affichage est également déployée du 18 au 25 octobre.

Cette communication invite les automobilistes au meilleur respect des limitations de vitesse en ville. Elle souhaite démontrer qu'il suffit d'un petit dépassement de quelques km/h pour qu'un piéton percuté par un véhicule subisse un choc aux conséquences dramatiques.

- **Une campagne de sensibilisation sur la vitesse sur autoroute** réalisée par la Sécurité routière, en partenariat avec les sociétés d'autoroutes en juillet 2006 : « *Vitesse sur autoroute : respectons toujours les limitations de vitesse* ».

La première campagne de sensibilisation, lancée en avril dernier, était consacrée au respect du 90 km/h sur les routes. À l'heure des grands départs sur les autoroutes de France, la Sécurité routière, en partenariat avec les sociétés d'autoroutes, réitérait un message essentiel aux automobilistes : 130 km/h est la vitesse maximale autorisée pour circuler en sécurité sur autoroute par temps sec. Dépasser le 130 km/h, c'est mettre sa vie et celle des autres en danger.

➤ *La campagne*

Du 7 juillet au 27 août 2006, sur les radios généralistes, deux spots radios (« *Images dans la tête* » et « *Gain de temps* ») conçus par la Sécurité routière.

Huit spots radios, dont un en anglais, diffusés sur le réseau FM 107.7 pour rappeler aux conducteurs d'adapter leur vitesse en toute circonstance et exposer les bienfaits d'une conduite souple et concentrée, dans le respect des limitations de vitesse.

Deux affiches, l'une pour la Sécurité routière et l'autre pour les sociétés d'autoroutes, chacune diffusées dans leur réseau respectif.

- **Une campagne de sensibilisation sur le téléphone mobile et la conduite** en juin 2006 : « *Au volant, c'est la messagerie qui répond* ».

Elle s'inscrit dans le cadre du partenariat entre la Sécurité routière et l'AFOM et bénéficie du soutien de 5 constructeurs de téléphone mobile, des constructeurs automobiles français, des centres auto Feu Vert et Norauto, de la

Prévention Routière et de 20 entreprises ayant signé une charte avec la Sécurité routière.

Les partenaires de la campagne de sensibilisation partagent le même message de sécurité pour promouvoir de bons réflexes auprès des conducteurs :

- rappeler que le Code de la route interdit de conduire en tenant son téléphone mobile : Selon l'article R.412-6-1, l'automobiliste qui conduit avec un téléphone tenu en main est passible d'un retrait de 2 points de son permis de conduire et d'une amende forfaitaire de 35 euros (amende ramenée à 22 euros dans le cas d'un paiement sous 3 jours). L'amende peut monter à 150 euros en cas de poursuites pénales ;
- au-delà du Code de la route, recommander aux automobilistes des gestes simples quand ils sont au volant : laisser leur répondeur prendre un message quand ils reçoivent un appel ; s'arrêter dans un endroit sûr quand ils veulent passer un appel ; ne pas utiliser les fonctions SMS, MMS, email et multimédias de leur téléphone mobile.

Les partenaires ont décidé de mener une nouvelle campagne de sensibilisation pendant l'été 2006 en partant des constats suivants, extraits de l'Observatoire sociétal AFOM/TNS Sofres du téléphone mobile et du baromètre de l'IFOP pour la Sécurité routière :

- 92 % des Français pensent que l'usage du téléphone mobile au volant pose de gros problèmes ;
- 98 % des Français savent qu'il est interdit de conduire en téléphonant avec le téléphone tenu en main ;
- 16 % des personnes ayant le permis de conduire déclarent téléphoner en conduisant en avril 2006. Ils étaient 12 % à déclarer le faire en avril 2005 et 11 % en avril 2004 ;
- 12 % des Français citent en avril 2006, comme en avril 2005 et avril 2004, l'utilisation du téléphone mobile en conduisant parmi les causes de risques liées au comportement humain ;
- 82 % des Français considèrent qu'avoir un téléphone mobile dans sa voiture est utile ;
- 74 % des Français considèrent qu'avoir un téléphone mobile dans sa voiture leur procure un sentiment de sécurité.

➤ *La campagne*

Des messages radio « *au volant, c'est la messagerie qui répond* » diffusés du 7 juillet au 15 août 2006.

Un dépliant d'information « *Mobile et voiture : sécurité en route* » diffusé par l'ensemble des partenaires : les préfetures à travers la Sécurité routière, la Prévention Routière, les constructeurs automobiles, les centres auto Feu Vert et Norauto et les entreprises partenaires de la Sécurité routière.

- **Cannabis et conduite.** Une campagne au mois de mai. « *Sur la route, le cannabis peut être une drogue mortelle* »

Des spots radios, des affiches, un site internet.

- Campagne pour le **respect des limitations de vitesse à 90 km/h** (12 avril 2006) « *Respectons toujours les limitations de vitesse* ».
- Une campagne pour le **respect des distances de sécurité** (13 janvier 2006)

Un spot télévisé diffusé à compter du dimanche 15 janvier 2006.

4. En 2007, une campagne sur le risque lié aux médicaments

Les médicaments à risque pour la conduite automobile ont été évalués. Les résultats ont permis de classer près de 546 substances (4 000 médicaments), conformément à la nouvelle signalisation adoptée en 2005.

Celle-ci repose sur trois pictogrammes représentant une voiture noire insérée dans un triangle noir dont le fond coloré reflète le niveau de risque. Dans l'ordre croissant : le pictogramme sur fond jaune (niveau 1) est accompagné de la recommandation « ne pas conduire sans consulter la notice », le pictogramme sur fond orange (niveau 2) est complété du conseil « ne pas conduire sans demander l'avis d'un professionnel de santé » et le pictogramme sur fond rouge (niveau 3) va de pair avec la phrase « attention, danger : ne pas conduire ».

Au total, 38 % des 546 substances jugées à risques relèvent de la catégorie 1 à pictogramme jaune, 49 % de celle à pictogramme orange et seules 13 % de celle à pictogramme rouge.

Près de la moitié des substances jugées à risque (238) influent sur le système nerveux central. En dehors de ces dernières, seuls les curares et certains médicaments ophtalmologiques figurent dans la catégorie 3 à pictogramme rouge.

L'ancien pictogramme unique - voiture noire et triangle rouge - qui date de 1999 devrait avoir disparu d'ici début 2008.

Une campagne de sensibilisation à l'impact des médicaments sur le risque d'accidents de la circulation comparable à celle conduite en 2005 sur ce thème, va avoir lieu en mai 2007 et sera relayée par les pharmaciens et les médias grand public.

5. Une préoccupation qui demeure : les usagers fragiles en agglomération

Si le nombre des victimes de la route a constamment décliné au cours des dernières années (pour atteindre un niveau historiquement bas en 2006), la situation en milieu urbain reste encore très préoccupante : l'augmentation des accidents y a entraîné une hausse du nombre de tués parmi les usagers fragiles, notamment les piétons (28 % des tués en agglomération sont des piétons, 20,6 % des motocyclistes, 11,1 % des cyclomotoristes et 4,1 % des cyclistes).

L'édition 2006 de la Semaine de la Sécurité routière s'était donné comme thème « *la Sécurité routière en agglomération* ». C'est en lien avec cette opération que la Sécurité routière avait lancé sa campagne sur le respect de la limitation de vitesse à 50 km/h en agglomération.

Le 19 janvier 2007, le ministre des Transports, souhaitant amplifier l'action en faveur de la protection des piétons, a lancé le dispositif « *partage de la rue* ». Le dispositif comprend une nouvelle campagne de diffusion de messages sur la conduite en milieu urbain (avec rediffusion du film mettant en scène l'accident de piéton qui aurait pu être évité avec une vitesse moindre), mais aussi un renforcement des actions de prévention et un accroissement des contrôles/sanctions (des instructions ont été données aux forces de l'ordre pour veiller à la situation particulière des usagers fragiles et sanctionner les infractions les mettant en danger).

En présentant son nouveau dispositif, le ministre a aussi souligné que « *chacun doit respecter les règles de prudence : les automobilistes doivent veiller à la situation des plus fragiles, notamment des piétons, mais ces derniers ne peuvent aussi se dispenser d'un respect scrupuleux des règles. Les traversées en dehors des passages réservés ou lorsque le feu tricolore est vert constitue une prise de risque contraire à l'objectif d'une route partagée* ».

En effet si le Code de la route organise la gestion de chaque mode de transport et précise les obligations des conducteurs - par exemple, les conducteurs qui ne céderaient pas le passage à un piéton régulièrement engagé dans la traversée d'une chaussée s'exposent à une contravention de 4^{ème} classe et à une réduction de quatre points du permis de conduire -, il édicte également un certain nombre de règles de bonne conduite pour les piétons : obligation de circuler sur les emplacements qui leur sont réservés (accotements, trottoirs), d'utiliser pour traverser les passages prévus à leur intention, de ne s'engager qu'au feu vert lorsqu'une circulation est réglée par des feux tricolores...

Tout comme les automobilistes, les piétons ont donc des obligations. Et quand ils sont victimes, ils ont parfois une part de responsabilité. Le bilan établi en 2005 par l'ONISR montre que, dans un accident impliquant un conducteur et un piéton, si dans 56 % des cas, la responsabilité incombe au conducteur, dans environ 23 % des cas c'est le piéton qui est responsable.

D'une manière générale, la cohabitation en ville d'un ensemble d'usagers qu'ils soient piétons, passagers des transports en commun, rollers, cyclistes, motocyclistes, automobilistes... requiert une attention de tous les instants. Mais la sécurité des déplacements nécessite aussi, de la part de chacun, un respect des règles en toutes circonstances et un respect mutuel vis-à-vis des autres usagers.

Encadré 3 : Le code de la rue

Le code de la rue est un nouvel outil destiné à redéfinir la place de chaque usager (conducteurs de véhicules de transport en commun, cyclistes, piétons, automobilistes, motos) sur la chaussée et les règles de base pour mieux partager la rue.

La réflexion initiée par le ministre des Transports en 2006 au sein d'un groupe de travail réunissant la Direction de la sécurité et de la circulation routières, le CERTU, le Comité de liaison pour l'accessibilité (COLIAC), ainsi que d'autres associations : le Club des villes cyclables, les Droits du piéton, la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), l'Association des départements cyclables (ADC), la Prévention Routière, a pour but de produire, à l'image du code de la rue en usage en Belgique depuis le 1^{er} janvier 2004, un recueil des règles de bonne conduite pour mieux partager la ville.

Ce recueil d'obligations réciproques entre les modes de déplacement et entre le gestionnaire et le public pose un principe général de prudence, redéfinit les obligations des usagers, les espaces auxquels ils ont accès et les priorités entre eux. Il introduit de nouveaux aménagements au Code de la route comme par exemple le trottoir traversant, la zone scolaire ou la zone de rencontre, où la priorité est donnée aux plus faibles, et vise à simplifier les aménagements existants.

À noter la suggestion du groupe de travail sur le « *code de la rue* » d'appliquer en agglomération la notion de zone de rencontre : destinée à favoriser la circulation des modes doux dans les zones où il n'est pas possible de s'affranchir totalement du trafic motorisé, la zone de rencontre concilie les principes de priorité aux piétons de l'aire piétonne et le maintien d'un certain niveau de circulation que permet la zone 30 avec une vitesse toutefois limitée à 20 km/h. M. Bernard Charrier²⁶ a indiqué que ce concept était soutenu par l'AMF qui proposait de l'introduire dans le Code de la route.

6. Une campagne qui commence à porter ses fruits : « *Capitaine de soirée* »

L'exemple de l'opération Capitaine de soirée, « *celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas* » est un bon exemple d'une opération de sensibilisation qui commence à porter ses fruits.

Une étude portant sur les accidents survenus entre le 1^{er} octobre 2001 et le 30 septembre 2003 a montré que la proportion des conducteurs jeunes responsables de leur accident est plus importante la nuit que celle des conducteurs plus âgés, notamment dans la nuit du samedi au dimanche, et que les conducteurs jeunes sont davantage que les plus âgés sous l'emprise du cannabis associé ou non à l'alcool. L'association alcool/cannabis potentialise les risques. L'enjeu du samedi soir pour les conducteurs jeunes devient donc l'alcool, associé ou non au cannabis.

²⁶ Entretien avec M. Bernard Charrier, maire de Nersac, représentant l'Association des maires de France

- **Eurobob : une campagne européenne**

Depuis 2000, une campagne intitulée EuroBob a été introduite dans plusieurs pays de l'Union européenne, dont la France, avec les adaptations nécessaires à chaque pays.

Bob représente toute personne qui ne boit pas lorsqu'elle doit conduire. Cette campagne de conducteur désigné n'est pas la première du genre mais comprend quelques nouveautés : un nom est utilisé pour désigner le conducteur désigné, ce qui accentue la personnification ; il n'y a pas d'induction de la peur mais au contraire une approche positive, Bob n'est pas le *looser* de la soirée mais au contraire le héros.

Une étude réalisée en 2005 a analysé l'impact de la désignation d'un capitaine de soirée auprès de jeunes jugés à risque. Cette étude confirme l'omniprésence de l'alcool dans les soirées, ainsi que l'importance et l'influence du groupe sur la consommation d'alcool notamment pour les hommes. Elle montre aussi la part de l'imprévu, on commence la soirée avec un groupe, on finit avec un autre, ce qui rend parfois difficile la désignation en amont d'un capitaine de soirée.

Parmi les jeunes qui se désignent capitaine de soirée, on note des jeunes ayant un fort sentiment de responsabilité mais aussi des « *crainitifs* », qui *a priori* ont peur du retour, qui n'osaient pas le dire auparavant mais qui maintenant l'expriment, ce qui est positif.

Aujourd'hui, être capitaine de soirée n'est pas forcément valorisant mais ce n'est pas non plus vécu comme un sacrifice.

- **Un regard qui change**

Le regard sur l'alcool dans la société change, celui sur les capitaines de soirée évolue également, de nouvelles pratiques apparaissent. L'étude montre la nécessité de s'adresser au groupe, le plus en amont possible de la soirée, et de tenir un discours spécifique au propriétaire de la voiture.

Sur le terrain, on constate que, depuis 2003, il n'est souvent plus nécessaire d'expliquer les opérations « *Capitaine de soirée* » ou « *Sam* » dans les discothèques, et que les jeunes qui arrivent ont déjà désigné leur capitaine. C'est souvent le propriétaire de la voiture ou une jeune fille et ils sont un très petit nombre à ne pas tenir leurs engagements (environ 2,5 %).

L'avancée représentée par cette campagne de sensibilisation auprès d'un public spécifique, ciblé par une série d'études convergentes, est importante et ce qui était au départ un pari sans doute un peu osé s'avère une réussite. Les partenariats mis en place au niveau local ont permis de relayer efficacement et de façon très concrète une campagne européenne et nationale de sensibilisation même s'il apparaît que les discothèques doivent elles aussi s'impliquer davantage dans ce type de projet et qu'il faut dorénavant approcher d'autres lieux de fréquentation des jeunes comme les bars, les soirées étudiantes ou les événements sportifs pour mener les mêmes actions.

Mais l'action de prévention des campagnes « *Capitaine de soirée* » et « *Sam* » s'accompagne d'un volet de contrôle et de sanction indispensable car la peur du gendarme reste en dernier recours l'argument principal capable d'influencer les comportements individuels des conducteurs.

C - LES ACTIONS MENÉES AVEC UNE PERSPECTIVE IMMÉDIATE : LE CONTRÔLE ET LA SANCTION

Le contrôle et la sanction sont l'autre volet indispensable de l'action sur les comportements individuels. La peur du gendarme continue à être un moyen efficace de prévenir les fautes et les comportements à risque.

1. Une réglementation adaptée, expliquée, appliquée et respectée

Ces dernières années, le volet réglementaire a évolué rapidement ainsi que les contrôles et les sanctions, car il ne sert à rien d'adapter la législation en permanence aux nouvelles conditions de circulation, si les modes de contrôle et de sanction ne sont pas réformés en même temps.

Le sentiment d'impunité des conducteurs fautifs est un frein puissant à l'évolution des comportements sur la route.

Une des principales difficultés est l'instabilité réglementaire du Code de la route. Tous les ans, de nouvelles dispositions complètent et aménagent ce code qui évolue en permanence et qui continuera à le faire puisque, par nature, les conditions de son exercice ne sont pas stables. À titre d'exemple, en 2005, quarante décrets ou arrêtés nouveaux ont été pris ayant un lien direct avec la réglementation du contrôle des véhicules, le Code de la route ou les obligations des conducteurs.

Information, sensibilisation et formation doivent donc en permanence accompagner ces évolutions, et les sanctions s'appliquer pour les auteurs de fautes au sein d'une échelle logique, réactualisées et compréhensibles par tous les usagers.

Les contrôles et les sanctions permettent en même temps de faire prendre conscience du risque et de la volonté des pouvoirs publics de faire respecter la loi, et d'afficher ses priorités.

La circulation routière est un phénomène de masse engendrant de très nombreuses infractions qu'il est difficile de traiter individuellement sauf pour les plus graves. Depuis 2002, un nouveau système de sanctions automatisé a été mis en place avec l'installation de radars automatiques. Mais au-delà des appareils, c'est tout le système de contrôle/sanction qui a été réaménagé.

2. Un nouveau système de sanctions automatisé

- **Un constat**

En effet, au moment de l'annonce de la refonte du système par le Comité interministériel de la Sécurité routière du 18 décembre 2002, la situation était la suivante : 60 % des automobilistes et 70 % des motocyclistes dépassaient les vitesses autorisées, plus de 30 % des accidents mortels étaient provoqués par des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur au maximum autorisé, plus de la moitié des possesseurs de téléphone portable les utilisaient depuis leur véhicule.

Parallèlement, un sondage indiquait que seuls 8 % des conducteurs avaient fait l'objet d'un contrôle de l'alcoolémie au cours de l'année, 21 % au cours des quatre années précédentes, et 47 % jamais.

- **Qu'est ce que le contrôle automatisé ?**

L'automatisation du contrôle et de la sanction depuis la détection de l'infraction jusqu'au paiement de l'amende se déroule en cinq phases : détection et constatation de l'infraction à l'aide de radars jumelés à des appareils photo numériques homologués pour contrôler la vitesse, transmission automatique des données à un centre de traitement, identification automatique du contrevenant par une consultation du fichier national des immatriculations, établissement automatique de l'avis de contravention à payer et transmission automatique de l'avis au contrevenant et au centre chargé du recouvrement.

- **Des aménagements importants**

Cette chaîne a nécessité, pour pouvoir fonctionner, des aménagements importants tels que l'installation d'une nouvelle structure chargée des tâches spécifiques du contrôle automatisé, ou la refonte du fichier national des permis de conduire pour enregistrer et répertorier des volumes de retraits de points beaucoup plus importants qu'auparavant.

Par ailleurs, la forfaitisation de certaines amendes a été étendue à l'ensemble des contraventions de 4^e classe du Code de la route pour rendre le traitement du contentieux routier plus rapide, plus équitable et plus systématique. Le paiement préalable de l'amende avant toute contestation a été rendu obligatoire afin de désengorger les tribunaux en limitant les recours abusifs.

- **Des sanctions aggravées**

Le programme du 18 décembre 2002 a également concerné l'aggravation d'un certain nombre de sanctions afin de réprimer plus sévèrement les faits d'homicide et de blessures involontaires commis avec des circonstances aggravantes telles que la conduite sans permis, sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants ou en cas d'excès de vitesse de 50 km/h et plus.

Le non respect de certaines règles élémentaires est sanctionné plus lourdement (retrait de 6 points du permis en cas de conduite entre 0,5 et 0,8 gramme d'alcool par litre de sang, retrait de 3 points pour le conducteur en cas de non port de la ceinture de sécurité ou de non port du casque pour le motard, retrait de deux points pour usage du téléphone portable en conduisant).

Un permis probatoire était également créé pour les nouveaux conducteurs : pendant trois ans, ceux-ci ne disposent que de 6 points sur leur permis de conduire au lieu de 12.

• **L'implantation des radars**

Au 10 mai 2004, 101 radars étaient installés, au 31 décembre 2004, 400 de plus étaient mis en place. Au cours de l'année 2005, 502 radars supplémentaires ont été posés et cinq cents autres en 2006.

Les sites d'implantation retenus sont communiqués par chaque préfecture avec une priorité d'implantation prenant en compte le caractère accidentogène des lieux, l'implication du facteur vitesse dans les accidents, la difficulté d'effectuer des contrôles classiques, ainsi qu'une logique d'itinéraire permettant d'homogénéiser la pose des équipements sur l'ensemble du territoire.

Lors de son audition, le général Vicair a indiqué²⁷ : *« À la demande du ministre d'État, nous avons mis en place une logique de discernement, c'est-à-dire que nous voulons lutter contre ce que d'aucuns nomment la course aux numéros²⁸. Ce n'est pas une bonne politique parce qu'elle brouille le message que nos responsables politiques veulent faire passer à l'égard de nos concitoyens. Ce n'est pas au travers d'une multiplication d'infractions parfois mineures que nous réussissons à changer les mentalités et les comportements sur la route. Nous avons défini une nouvelle politique et des directives ont été données pour privilégier le recentrage sur les infractions les plus accidentogènes, c'est-à-dire les plus graves ».*

L'effet de cet ensemble de dispositions a été celui qu'on connaît sur la courbe des tués. La mise en place de ce système automatisé a permis aux forces de l'ordre d'effectuer davantage de contrôles dans les autres secteurs où l'automatisation n'est pas possible : alcoolémie, port de la ceinture, consommation de stupéfiants.

Parallèlement à l'installation des radars, de nouveaux matériels destinés à renforcer ou à rendre plus efficaces les contrôles effectués ont été mis en service pour équiper les services en charge du contrôle/sanction :

- nouveaux éthylotests électroniques ;
- nouveaux type de radars ;
- jumelles radars ;
- kits de détection du cannabis, etc.

²⁷ Audition du Général Claude Vicair, sous-directeur de la sécurité publique et de la sécurité routière à la Direction de la gendarmerie nationale le 8 novembre 2006.

²⁸ Approche quantitative consistant à choisir un lieu de contrôle non pour le caractère accidentogène de l'endroit mais en raison du nombre d'infractions qui pourrait être relevé.

3. Un renforcement des contrôles

Le très net renforcement des contrôles s'est traduit par une augmentation des infractions constatées : les infractions pour non respect des limitations de vitesse ont été multipliées par deux en 2004, plus de six millions de points ont été retirés des permis, soit une augmentation de plus de 44 % par rapport à 2003.

En 2005, le nombre d'infractions sanctionnées (hors stationnement) était de 10,6 millions contre 7,9 millions en 2004, soit une augmentation de 34,1 % ; la part du contrôle automatisé, qui était de 36 % (4,1 millions) pour l'ensemble de ces infractions, a atteint les 70 % dans les infractions constatées à la limitation de vitesse.

Pour les autres grandes infractions, le nombre d'infractions pour non respect du panneau stop a augmenté de 10,6 % et celui pour franchissement de feux rouges de 1,3 %. Par contre, les infractions pour non port de la ceinture de sécurité ont diminué (-17,8 %) ainsi que celle pour non port du casque (-4,3 %).

Les dépistages d'alcoolémie ont augmenté de 12,9 % et parmi eux les dépistages préventifs ont augmenté de 13,5 %. En dix ans, les contrôles de l'alcoolémie ont fortement augmenté passant de 6,2 millions de dépistage préventif en 1996 à 9 millions en 2005.

7 461 475 points ont été retirés à 3 572 806 conducteurs (infraction moyenne 2,1 points), soit une augmentation de près de 16 % par rapport à 2004.

54 242 permis ont été retirés en progression de 37 % par rapport à l'année précédente tandis que 815 952 conducteurs retrouvaient leur capital de points après trois années sans infraction²⁹.

Deux nuances sont à apporter à ces chiffres, le nombre de conducteurs dont le permis a été invalidé représente un à deux pour mille des titulaires du permis de conduire en France, la part de conducteurs sans permis impliqués dans les accidents corporels a baissé sensiblement, passant de 1,8 % en 2004 à 1,6 % en 2005.

L'accroissement du nombre et de la fréquence des contrôles dans tous les secteurs de la conduite, l'automatisation du contrôle et de la sanction d'une grande partie des infractions les plus courantes, la forfaitisation de la majeure partie des amendes et la concomitance du constat et de la sanction dans la plupart des cas banals d'infractions, ont permis de faire évoluer les comportements des usagers de façon spectaculaire.

Des sondages ont confirmé que les Français dans leur majorité étaient favorables à l'installation des radars automatiques et que la sécurité sur la route était une de leurs préoccupations majeures, en particulier pour ceux qui sont parents.

²⁹ *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005*, ONISR, La Documentation française, Paris, 2006.

4. Une évolution perceptible des comportements

Le changement de comportement des conducteurs français, perceptible non seulement dans les chiffres mais également tous les jours sur la route, s'accompagne, semble-t-il, d'une évolution de la mentalité collective et d'une prise de conscience de chaque usager. Un cercle vertueux s'est créé, la peur d'être sanctionné a entraîné une modification des comportements collectifs qui a permis une prise de conscience individuelle : « *il est possible d'agir pour une meilleure sécurité routière* », et dans le meilleur des cas une intériorisation des bonnes pratiques.

Une enquête, effectuée en mars 2004 par la Prévention Routière sur les évolutions du comportement des conducteurs français depuis cinq ans, a montré qu'ils acceptaient qu'on les contraigne à rouler moins vite, trois conducteurs sur quatre étant convaincus de la nécessité de mettre en place des radars dont ils reconnaissent l'efficacité, même s'ils ne les apprécient pas. Cette enquête a également montré une plus grande responsabilisation des conducteurs vis-à-vis de l'alcool au volant et des progrès sensibles sur le port de la ceinture de sécurité³⁰.

Le risque routier est sans doute devenu moins admissible, moins banal dans l'esprit de chacun, et la pression collective a permis une modification significative et visible des comportements individuels.

Cependant, ce cercle vertueux ne s'applique pas à tous les risques de façon équivalente et le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est globalement en retrait, reste encore un comportement de masse puisqu'il concerne plus de 40 % des automobilistes, 50 % des conducteurs de poids lourds et plus de 60 % des motocyclistes, tous réseaux confondus.

La peur de la sanction n'existe que si le « *risque* » d'être contrôlé est important pour les conducteurs défaillants et cela suppose une impossibilité de revenir en arrière en termes de fréquence et de qualité des contrôles. Les postes de contrôle fixes et les contrôles aléatoires sont pratiquement condamnés à une croissance continue afin de maintenir la pression suffisante pour éviter le retour aux comportements antérieurs.

*

* *

³⁰ Enquête réalisée par Gâtard et associés pour la Prévention Routière du 5 au 16 mars 2004 sur un échantillon de 1057 conducteurs.

L'ensemble des actions entreprises ces dernières années, qu'elles portent sur les usagers, les véhicules, les infrastructures, ou les interactions entre ces trois éléments, n'a eu de cohérence que portée par une volonté politique déterminée, en accord avec une opinion publique qui a vu progressivement ses comportements évoluer mais pas encore suffisamment.

En effet, aucun des bons résultats de ces dernières années, ne peut être considéré comme définitivement acquis et seule une politique suivie et volontariste sur le sujet peut permettre de répondre aux défis de la sécurité routière dans les années qui viennent. Même si beaucoup a déjà été fait, il reste encore de nombreux domaines où une action efficace peut permettre de sauver des vies, d'éduquer des publics encore peu touchés par les formations existantes, ou de viser une harmonisation avec nos partenaires européens.

CHAPITRE III

LES DÉFIS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les résultats obtenus dans le domaine de la prévention routière depuis quatre ans sont incontestables. Existe-t-il toutefois un plancher incompressible du nombre de tués et de blessés sur les routes en dessous duquel il est impossible de descendre ? Cette question divise les analystes mais, pour l'instant, il est sans doute encore possible de faire diminuer les chiffres de l'accidentologie.

Maintenir et accentuer les efforts déjà accomplis constitue un défi important pour la sécurité routière dans les années à venir. Et faire diminuer le fléau de l'insécurité routière, rétablir partout une conduite apaisée et une circulation libérée des rapports de force et d'incivilité, reste encore un objectif à atteindre. Mais, parce que des progrès évidents ont été accomplis en France et que d'autres pays ont fait encore mieux que nous, c'est un objectif qui semble certainement plus accessible maintenant qu'il y a quelques années.

Un certain nombre de contraintes et d'aménagements sont cependant nécessaires pour passer un cap supplémentaire dans cette lutte et les acteurs locaux et territoriaux sont désormais en première ligne pour faire évoluer les comportements des usagers et aider à l'émergence du concept de « *vivre ensemble autrement sur la route* ».

Réduire le nombre de tués et épargner encore plus de vies sur la route semble concevable à condition d'envisager le système dans son ensemble et de jouer sur tous les éléments qui le composent. Si les comportements des usagers ont été ciblés dans le nouveau système de contrôle/sanction automatisé, il existe encore des secteurs où il est possible d'agir pour qu'ils soient modifiés dans le sens d'une plus grande sûreté. Des actions sur les véhicules et l'infrastructure peuvent compléter et renforcer les actions destinées à améliorer encore les résultats obtenus depuis 2002.

I - RENFORCER LES ACTIONS EN DIRECTION D'UNE APPROCHE GLOBALE DU SYSTÈME.

Des actions sur l'environnement des usagers peuvent contribuer à sécuriser la circulation et à renforcer les modifications de comportement induites par le nouveau dispositif de contrôle/sanction. Le premier champ d'actions possibles porte sur les véhicules qui, bien que soumis au respect de normes lors de leur construction, ont été, jusqu'à présent, peu contraints par la réglementation en ce qui concerne leur fonctionnement même, notamment en terme de limitation technique de leurs potentialités.

A - AGIR SUR LES VÉHICULES

1. Une situation paradoxale

Certains usagers entretiennent une relation avec leur véhicule qui, au-delà de sa fonction première - transport de personnes et port de charge - et des avantages qui y sont liés - agrément de voyager seul dans une situation de confort -, se développe dans le champ symbolique du pouvoir, de l'esthétique ou du luxe.

Il faut donc distinguer la part du risque indissociable du service rendu et de sa qualité de celle ajoutée par d'autres objectifs totalement indépendants, tel que le plaisir d'une conduite avec une prise de risques élevée, ou de la vitesse. C'est une évaluation difficile à opérer mais nécessaire.

On peut ainsi effectuer deux constats : **le poids et la puissance des véhicules en circulation n'ont cessé de croître, et le risque de provoquer un accident est plus important pour les conducteurs de véhicules puissants.**

En 1967, 29 % des véhicules français mis en service n'atteignaient pas 130 km/h et 10 % pouvaient dépasser 150 km/h. Vingt ans plus tard, seulement 4 % de ces véhicules n'atteignent pas 130 km/h et 73 % dépassent 150 km/h. Depuis le Mondial de l'automobile d'octobre 2000, il n'y a pratiquement plus d'offre de véhicules légers n'atteignant pas 150 km/h et un tiers des modèles français et allemands peuvent dépasser 200 km/h (la plupart sont bridés à 250 km/h !).

Ces évolutions, qui ne servent pas la sécurité routière, ne servent pas davantage les préoccupations environnementales : économies d'énergie, réduction de l'émission des gaz à effet de serre.

Par ailleurs, les statistiques des assureurs permettent de constater que les automobilistes acheteurs des modèles les plus lourds et les plus rapides sont plus souvent responsables de dommages corporels aux tiers que les utilisateurs des voitures les moins puissantes et cette différence ne peut être imputée à une différence de kilométrage.

Elle est en partie liée à une masse plus importante de ces véhicules, mais surtout à l'exploitation des possibilités de vitesse plus grande qu'ils permettent. Le conducteur qui achète un véhicule lourd avec une motorisation puissante se sert de cette réserve de puissance malgré les limitations de vitesse.

Il faut également rappeler que le nombre des accidents provoqué par des défaillances du matériel est négligeable par rapport aux autres facteurs du risque routier et que les véhicules qui ont le plus d'accidents, à kilométrage équivalent et à âge du conducteur comparable, ne sont pas les véhicules anciens mais les véhicules récents.

Il convient donc d'envisager de façon globale les problèmes de sécurité en ne séparant pas l'utilisateur de l'outil. Les véhicules doivent répondre aux besoins des usagers et en même temps être adaptés aux exigences de sécurité.

En développant la puissance des véhicules, les constructeurs ont trouvé un argument de vente capable de séduire une partie de leur clientèle, mais avec des conséquences importantes sur la sécurité.

*« Produire, pour des raisons commerciales, un instrument séduisant mais déraisonnable, dont les performances sont sans commune mesure avec les comportements souhaités par la réglementation est un facteur de risque majeur ».*³⁰

Alors que les pouvoirs publics déterminent les conditions de mise sur le marché des véhicules, il existe une contradiction entre les intentions affichées et un système qui met à la disposition de tout conducteur un instrument qui peut se révéler inadapté à ses compétences et à son savoir-faire. Il faut donc envisager d'adapter le mieux possible le véhicule aux capacités de ses utilisateurs et au système dans son ensemble.

Assurer la sécurité au niveau de l'outil est une politique plus efficace qu'une approche faisant reposer sur le seul utilisateur le soin d'assurer sa propre sauvegarde par le bon usage d'un produit potentiellement dangereux. Ceci n'exclut pas une formation de l'utilisateur qui ne peut que renforcer l'efficacité des sécurités intégrées à l'outil.

On retrouve à nouveau les concepts déjà envisagés de sécurité active et passive qui restent pertinents.

2. Agir sur la sécurité passive

Trente années de progrès réguliers dans le domaine de la sécurité secondaire ou passive ont-elles épuisé les solutions possibles ?

Probablement pas, mais les progrès à venir seront sans doute moindres, ne serait-ce que parce que les solutions les plus évidentes comme les ceintures, les airbags ou l'assistance au freinage existent déjà même si elles peuvent être encore améliorées pour s'adapter davantage à chaque individualité (poids, taille, sexe...) tout comme cela a déjà été réalisé pour les personnes handicapées (conduite automatique, sièges...); ces avancées seront aussi vraisemblablement plus coûteuses et techniquement plus complexes.

• Protéger les autres usagers de la route

Un domaine continue à poser encore des problèmes, celui de la protection des personnes extérieures au véhicule. Si les avants de véhicules actuels sont nettement moins agressifs que ceux des véhicules anciens, la mortalité des piétons et des conducteurs de deux-roues, motorisés ou non, peut être encore réduite par de nouveaux aménagements de l'avant des automobiles.

Les accessoires dangereux comme les carrosseries anguleuses ont été supprimés, il faut maintenant réduire le risque lié principalement aux impacts sur les montants latéraux de pare-brise, sur le bord avant du pavillon, sur la traverse rigide qui est située sous le pare-brise et sur les rétroviseurs. Il faut éviter de créer de nouveaux risques en disposant des éléments destinés à rigidifier le capot

³⁰ Audition du Professeur Claude Got devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire le 22 novembre 2006.

de façon excessive, son aptitude à se déformer étant la meilleure garantie pour le piéton en cas de choc. De nombreux progrès restent encore à faire pour généraliser cette démarche de protection des piétons.

Comme le constatait Pierre Gustin, délégué général de la Prévention Routière : *« les automobilistes et leurs passagers sont les premiers bénéficiaires des progrès accomplis ces dernières années. Mais on constate parallèlement une hausse des tués chez les piétons, en zone urbaine. Ce sont les enfants et les personnes âgées les principales victimes des petits excès de vitesse en ville »*.³¹

De la même façon, pour assurer la sécurité des personnes en cas de panne ou d'accident, pour les conducteurs devenus piétons, l'obligation de posséder des équipements de sécurité, triangle de sécurité et gilet réfléchissant comme cela se fait en Italie ou en Espagne, placés dans le coffre du véhicule, auto ou moto, donneraient à peu de frais la garantie à ces personnes d'être rendues visibles aux autres usagers et donc mieux protégées.

- **Les relations entre véhicules de poids différents**

Dans le domaine de la relation **entre véhicules légers et poids lourds, peu de solutions nouvelles peuvent être envisagées**. Les barres anti-encastrement à l'arrière des poids lourds ont réduit la gravité des chocs dans un type d'accidents très meurtriers, l'avant de la voiture se bloquant sous le pont arrière du poids lourd.

« Le rapport des poids sera toujours défavorable pour le véhicule léger et le meilleur espoir pour réduire la mortalité dans les chocs avec des poids lourds est dans le domaine de la sécurité primaire, sauf à prévoir des avants de poids lourds longs et très déformables, ce qui n'est pas la tendance actuelle de l'industrie, aucune norme ne définissant cet aspect de la compatibilité des différents types de véhicules. Quelques modèles de poids lourds ont été équipés de barres anti-encastrement à l'avant, pour prévenir l'engagement de l'avant d'un véhicule léger en cas de choc frontal. La rigidité de ces barres et la masse du poids lourd font que la variation de vitesse subie par le véhicule léger sera élevée (proche du cumul des deux vitesses à l'impact), mais l'absence d'intrusion et l'apport du sac gonflable permettent des survies inespérées lors de tels impacts ».³²

Dans le flux de la circulation, **une part importante de l'insécurité tient à la différence entre le poids et la puissance des véhicules rentrant en collision**. On a vu que le risque d'être tués pour les usagers des véhicules les plus légers est majoré de façon considérable en cas de collision avec un véhicule dépassant 1,2 tonne.

³¹ Audition de M. Pierre Gustin, délégué général de la Prévention Routière, devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire le 29 mars 2006.

³² Audition du Professeur Claude Got devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire le 22 novembre 2006.

Or à l'heure actuelle, la tendance est à la production de véhicules de plus en plus rigides pour des raisons de résistance en cas de collision. Leurs capacités en cas de choc sont évaluées par des crash-tests sur des obstacles rigides et immobiles (de type mur en béton). Les performances en cas de choc contre un autre véhicule (obstacle mobile et moins rigide) ne sont pas évaluées et sont probablement d'un autre ordre. Elles nécessiteraient d'aller vers des structures moins rigides, se déformant davantage en cas de choc et moins agressives pour les véhicules moins lourds.

Coexistent ainsi des véhicules lourds et rigides et des véhicules légers et plus souples. Devant la nécessité de protéger les véhicules les plus légers en cas d'accident, **il faudrait sans doute évoluer vers une harmonisation différente**, limitant la course au poids des véhicules les plus puissants.

Une telle harmonisation ne devrait toutefois pas se faire au détriment de la sécurité des conducteurs et de leurs passagers, sécurité souvent meilleure sur les voitures lourdes compte tenu de leurs équipements.

Inciter fiscalement les usagers à l'achat de véhicules « raisonnables » et moins agressifs par rapport aux autres pourrait être une solution ; c'est ce qu'a suggéré le professeur Claude Got lors de son audition devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire. Il s'agirait **d'instaurer une taxe à l'achat** pour les véhicules inutilement puissants et polluants (comme les 4X4 dont la place en ville ne cesse de s'accroître).

Le produit de cette taxe pourrait être affecté par exemple au financement de la recherche sur la sécurité des véhicules ou à des actions pédagogiques en faveur de la sécurité routière. La taxe pourrait aussi fonctionner comme un système de bonus/malus : pour l'achat d'un véhicule lourd, puissant et polluant, l'acheteur paierait un surcoût de plusieurs milliers d'euros ; dans le cas inverse, l'acheteur recevrait une prime - ainsi grâce à cette prime, une personne qui financièrement n'avait pas la possibilité de le faire, pourra acquérir un véhicule d'une catégorie supérieure, plus proche de la norme moyenne établie en termes de poids, de puissance et de pollution, et donc plus sûr.

Engager une concertation avec les constructeurs afin qu'ils travaillent désormais sur la compatibilité, c'est-à-dire sur la capacité de deux véhicules de masses différentes à absorber l'énergie en cas de choc avec comme objectif de faire en sorte que la protection des occupants soit identique d'un véhicule à l'autre, pourrait constituer une autre piste.

Dans un futur proche, la compatibilité entre véhicules légers va devenir un enjeu crucial : en effet les dernières réglementations en matière de pollution incitent les constructeurs à alléger les véhicules ; l'apparition de formes nouvelles (monospaces, petits véhicules de type Smart) engendre des disparités importantes dans le parc automobile ; enfin, la conception des véhicules favorisant de plus en plus la protection de l'occupant à l'intérieur de l'habitacle, l'agressivité extérieure tend à s'accroître.

Résolument positionnée sur le volet de la sécurité routière, la recherche vise à concevoir et à réaliser des véhicules de démonstration, représentatifs du parc automobile de l'horizon 2005-2010, qui soient compatibles en choc fronto-frontal sans pour autant dégrader les performances sur les autres types de collision.

Sans doute serait-il souhaitable d'obtenir des constructeurs au niveau national et international un resserrement des gammes et du poids des voitures pour tendre vers un poids moyen idéal ; peut-être conviendrait-il aussi de poursuivre, en les amplifiant, les recherches sur le poids des voitures et leur compatibilité afin de produire des normes sur des équipements de sécurité et/ou sur un poids maximum autorisé pour les véhicules de tourisme.

En effet, il convient de diminuer l'agressivité des véhicules lourds pour les rendre moins dangereux. Certains véhicules ont un centre de gravité plus haut qui, d'une part facilite leur basculement, donc les tonneaux, et d'autre part aggrave les dégâts en cas de choc puisque la voiture heurte les autres véhicules dans des parties qui ne sont pas prévues pour amortir les impacts. Ainsi, en cas de choc latéral, un 4X4 rentre au-dessus de la portière, au niveau de la vitre, directement dans le conducteur ou le passager de l'autre voiture. C'est la même chose en cas de choc avec les piétons qui sont plus gravement touchés parce qu'ils ne rebondissent pas sur le capot mais sont fauchés et écrasés sous la voiture.

S'il est obligatoire pour les camions d'être pourvus de barres anti-encastrement, il est peut-être nécessaire d'en faire autant et d'imaginer des équipements similaires pour un certain nombre d'autres véhicules.

Par ailleurs, étant donné l'inflation sur le poids de certains véhicules, il est sans doute souhaitable de redéfinir à terme les catégories existantes et de créer une catégorie intermédiaire entre véhicules de tourisme, utilitaires et petits camions, approximativement entre deux et trois tonnes, soumises à une réglementation, une formation des conducteurs et une fiscalité spécifiques.

Enfin pour jouer sur le rapport poids, puissance et vitesse, il semble nécessaire de pouvoir limiter la vitesse des véhicules les plus lourds dans certaines circonstances. Cela peut vouloir dire opter pour des limitations de vitesse différenciées sur certaines voies, interdire l'accès de certaines zones aux véhicules les plus lourds ou brider le moteur des véhicules les plus puissants à la construction comme cela se fait déjà pour les camions.

De la même façon, pour limiter la présence des poids lourds sur les routes, l'application des règles concernant l'interdiction faite à ces véhicules de circuler le dimanche, les jours fériés et les jours de grand départ en vacances devrait être mieux contrôlée et des aides réellement incitatives à utiliser d'autres systèmes de transport, tels le ferroutage ou le rail, pourraient être mises en place. Dans son avis sur l'intermodalité, le Conseil économique et social proposait des pistes à cet égard.³³

³³ Christian Rose, *Une nouvelle dynamique pour le transport intermodal*, Avis du Conseil économique et social, 2006.

La sécurité primaire ou active constitue un plus grand réservoir potentiel de solutions innovantes pour améliorer la sécurité collective, mais nécessite des interventions fortes de la part des pouvoirs publics.

3. Agir sur la sécurité active

Deux mesures complémentaires sont d'ores et déjà techniquement possibles avec des conséquences importantes sur la diminution du risque routier. Elles permettraient de ne pas laisser à la seule appréciation des conducteurs le fait de respecter ou non les limitations de vitesse et d'encadrer davantage leurs comportements en mettant à leur disposition des véhicules qui n'incitent pas d'emblée à la faute.

- **Limiter la vitesse des véhicules à la construction**

Au moment où d'autres catégories de véhicules font l'objet de dispositifs de limitation de vitesse (cyclomoteurs et tracteurs, poids lourds), pourquoi les véhicules de tourisme et de transport léger ne feraient-ils pas l'objet de mesures de sécurité semblables puisque c'est dans cette catégorie que l'on constate le plus grand nombre de tués ?

Techniquement, il serait simple de limiter la vitesse des véhicules légers et des motos à la construction, comme cela a été fait pour les autres types de véhicules. Mettre en circulation des véhicules qui dépassent très largement les limites de vitesse autorisée est une prise de risque tant pour la collectivité que pour les individus qui encourage tacitement l'excès de vitesse et ses risques et entérine l'idée de véhicules, objets symboliques plus qu'outils utilitaires. Pour être applicable, une telle limitation doit évidemment être décidée au niveau de l'Union européenne.

Faire en sorte qu'un véhicule ne puisse dépasser de façon importante la vitesse maximale autorisée sur autoroute tout en garantissant une certaine marge de sécurité, est tout à fait possible. Mais, une fois le bridage effectué, s'assurer que l'automobiliste respecte la vitesse autorisée en ville ou sur nationale implique de jumeler ce bridage avec un limiteur/enregistreur de vitesse.

- **Utiliser des méthodes pour interagir sur le comportement de l'utilisateur**

L'enregistreur de vitesse est une solution pour prévenir les vitesses excessives. Le contrôle peut être fait à tout moment, sans appareillage spécifique, sans déploiement de force publique visible, et avec précision. Il devient aisé, ce qui permet de le pratiquer à une échelle dissuasive et de le rendre acceptable.

La boîte noire d'un avion est un instrument qui permet de comprendre les causes de certains accidents et fait partie intégrante des équipements de sécurité indispensables. Dès lors, par analogie, pourquoi ne pas envisager d'installer un enregistreur de vitesse sur l'ensemble des véhicules ? Ce serait un soutien aux victimes qui pourraient le cas échéant apporter la preuve de l'excès de vitesse du responsable de l'accident et une aide à la compréhension des circonstances de l'accident qui restent, quand le conducteur est seul en cause, le plus souvent inexplicables.

Lors de son audition, Mme Geneviève Jürgensen³⁴ soulignait que son association se battait pour obtenir cette boîte noire qu'elle définissait comme « un enregistreur de données qui puisse, en cas de choc, donner à tous ceux qui sont concernés - les juges, les assureurs et les personnes impliquées - les éléments de circonstances de l'accident... Les parents ont le droit de savoir ».

Les enregistreurs de vitesse ayant été normalisés au niveau européen, un pays peut parfaitement les rendre obligatoires, s'il le souhaite. Commencer par rendre obligatoires ces dispositifs chez les automobilistes récidivistes de l'excès de vitesse serait un début permettant leur diffusion et la réduction de leur coût avant de les généraliser, y compris sur les véhicules d'occasion.

Le système LAVIA, actuellement en expérimentation, qui permet à la voiture d'ajuster automatiquement sa vitesse aux limitations de la section de route empruntée, **est une autre des méthodes interactives permettant de réduire les risques liés à la vitesse de façon importante.**

Encadré 4 : Qu'est ce que le système LAVIA ?

Le Lavia est un limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée. Ce système utilise les technologies GPS et celles de la navigation, ainsi qu'une cartographie intégrant les limitations de vitesse. Le véhicule reconnaît la voie sur laquelle il circule et adopte automatiquement la vitesse réglementaire en vigueur à l'endroit où il se trouve. Le Lavia limite l'injection de carburant et le véhicule ralentit grâce au frein moteur ou bien grâce à une action du conducteur sur le frein ; le Lavia n'agit jamais sur les freins.

Comment se passe l'expérimentation ? Tout d'abord, une pré-évaluation sur une quinzaine de conducteurs volontaires, ayant utilisé deux véhicules prototypes en étant accompagnés par des psychologues de la conduite. Il s'agit de comprendre comment ce système est utilisé et d'étudier l'interaction avec les autres véhicules qui ne disposent pas du Lavia.

Dans une seconde phase, une centaine de conducteurs se servant de véhicules équipés du Lavia pendant huit semaines, à la place de leur voiture personnelle, dans une zone expérimentale (Yvelines et Hauts-de-Seine). Ils ne sont plus accompagnés par des psychologues et les données relatives à la conduite sont enregistrées dans le véhicule puis exploitées.

À noter également les systèmes « *distroniques* » fondés sur l'utilisation d'un radar intégré à la voiture, qui permettent de réguler automatiquement sa distance par rapport au véhicule précédent.

Ces mesures auraient un impact important et immédiat sur la circulation et le risque routier mais elles nécessitent d'imposer aux constructeurs une volonté politique ferme et de négocier avec l'Union européenne une nouvelle norme nationale, voire européenne.

³⁴ Audition de Mme Geneviève Jürgensen, porte-parole de la ligue contre la violence routière devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire le 18 octobre 2006.

Pour les compléter, une politique reconnaissant les efforts des entreprises et des collectivités possédant des flottes de véhicules pourrait être mise en place, visant non seulement à la sécurité des véhicules mis à disposition avec des primes aux moins polluants et aux plus sûrs, mais surtout à la formation des conducteurs, avec des stages de perfectionnement à la conduite et d'évitement des situations à risque.

Une politique incitative plutôt que répressive récompensant les actions de sécurité menées avec un bonus fiscal éventuel permettrait de démultiplier les pratiques de sécurité dans le cadre professionnel et de toucher ainsi un public nouveau.

- **Généraliser des mesures de sécurité pour les deux-roues**

À l'heure actuelle, seul le port du casque est obligatoire pour les conducteurs de deux-roues. C'est sans doute insuffisant.

En ce qui concerne plus spécialement les motos, la généralisation des systèmes d'airbag, d'antipatinage ou de témoin de gonflage des pneus ne peut qu'accroître la sécurité des conducteurs, mais il faut sans doute y adjoindre le port d'éléments de sécurité pour le conducteur comme les gilets airbags ou les combinaisons, les gants et les chaussures adaptées que portent déjà la plupart des motards.

Ces mesures pour les véhicules, essentiellement du ressort des pouvoirs publics, associées à celles concernant les infrastructures, plutôt du ressort des acteurs locaux et territoriaux, auraient un effet démultiplicateur, et pourraient contribuer à un changement radical de la perception de la route et de la circulation pour tous les usagers, plus en sécurité à l'intérieur des véhicules comme à l'extérieur dans un environnement plus lisible et plus adapté.

B - AGIR SUR LA ROUTE ET SON ENVIRONNEMENT

La question des infrastructures prend une importance accrue au fur et à mesure qu'augmentent le trafic et les flux de circulation et que les véhicules et les usagers sont soumis à une exigence croissante de sécurité.

L'objectif d'une politique de sécurité routière est de fixer les conditions de circulation, notamment la vitesse acceptable par les usagers, dans un environnement dont l'agressivité est réduite au maximum par une politique d'aménagement privilégiant la sécurité. Les maîtres d'ouvrage doivent assurer des infrastructures qui offrent la plus grande sécurité techniquement possible et finançable par la collectivité. Pour cela, ces infrastructures doivent pouvoir être évaluées, normalisées et optimisées, ce que la dispersion des responsabilités dont elles font l'objet ne rend pas facile.

1. Évaluer l'infrastructure

Si à l'heure actuelle, les ouvrages et les routes neufs ou en construction font l'objet de normes et de vérifications spécifiques, il n'en est pas de même pour les réalisations anciennes qui ne font l'objet d'aucun diagnostic particulier et peuvent ainsi présenter des défauts de conception liés à des savoir-faire désormais obsolètes ou simplement vieillir et devenir dangereuses en se montrant progressivement inadaptées aux exigences de circulation récentes.

Si cette idée d'évaluation n'est pas neuve, elle avait été proposée en 1989 par la Commission qui avait rédigé le Livre blanc de la sécurité routière : *« mise en place aussi rapide que possible d'un contrôle technique obligatoire, périodique et indépendant des maîtres d'ouvrage, des réseaux de voirie de l'État et des collectivités locales »*, elle a toujours été reportée.

En effet, une fois le diagnostic posé, que se passe-t-il ? Qui finance les travaux de sécurité nécessaires ? Qui est responsable de la mise en œuvre des travaux et de leur conformité ? Qui décide de l'urgence de la réfection ?

Le diagnostic n'a aucune valeur s'il n'est pas suivi d'effets correcteurs.

Lors de son audition, Patrice Parisé, directeur général des routes, commentant l'action de sa direction à l'égard des routes existantes, indiquait : *« Nous avons mis en place une procédure ... la démarche SURE qui se fonde non pas sur une procédure d'audit et de vérification de conformité à la norme, mais sur un examen de l'accidentologie constatée sur les axes... On ne traite pas les situations accidentogènes carrefour par carrefour, virage par virage, mais par itinéraire. En traitant les routes existantes par itinéraires, on traite mieux l'accidentologie diffuse et on peut apporter des remèdes.*

Pourquoi faire cela par rapport à d'autres politiques préconisées en Europe consistant à faire un audit de sécurité des routes existantes en les comparant à un référentiel de normes et apporter systématiquement une correction si l'on constate une différence à la norme ?

C'est une démarche ... extrêmement coûteuse sans pour autant donner l'assurance que les situations les plus accidentogènes seront traitées. Une telle politique aurait une assez faible rentabilité. L'exemple que nous prenons le plus souvent... est celui des routes de montagne. Elles ne sont pas aux normes, que ce soit au niveau des virages, des dévers, de l'état de la route et pourtant ce ne sont pas des routes sur lesquelles il y a le plus d'accidents ».

La politique de la direction générale des routes - qui s'applique au seul réseau routier de compétence nationale - écarte pour des raisons financières un certain nombre d'axes. À la suite des diverses vagues de décentralisation, de nombreuses routes ont été transférées aux conseils généraux. Pour en assurer l'entretien, une dotation compensatrice a accompagné les transferts, mais au-delà, tous les départements auront-ils toujours les capacités financières nécessaires ? Évaluer les infrastructures anciennes nécessite donc, parallèlement à l'organisation d'un système indépendant de diagnostic, de mettre en place un système de financement possible pour les communautés locales ou territoriales

n'ayant pas les moyens d'engager les travaux de réfection urgents nécessaires à la sécurité.

À cette condition, une évaluation générale a des chances de pouvoir fonctionner, d'être réellement efficace et d'améliorer de façon notable la sécurité d'un réseau dense d'infrastructures sur tout le territoire.

2. Normaliser l'infrastructure

Les infrastructures les plus usuelles, ralentisseurs, giratoires, chicanes, séparateurs de circulation, obstacles rigides fixes, carrefours, devraient pouvoir répondre à des exigences de sécurité. Or ce n'est pas le cas.

À titre d'exemple, chacun peut se rappeler le caractère dangereux de certains ralentisseurs installés il y a quelques années et la diversité des différents modèles utilisés. Il a fallu quinze ans pour arriver à régler la hauteur et l'implantation optimum des ralentisseurs, pour fixer des normes, arriver à une relative harmonisation des configurations ; et malgré cela, on trouve encore des ralentisseurs anciens qui n'ont pas été éliminés. Il en a été de même pour les glissières de sécurité dont certaines étaient extrêmement dangereuses pour les motards en cas d'accidents.

- **Instaurer des normes de sécurité pour les infrastructures les plus courantes**

Au vu de cette expérience, il semblerait plus rapide d'éditer une norme pour les autres équipements courants dans un souci d'efficacité et de cohérence, afin d'aider les services qui les décident puis les mettent en place à se situer dans la meilleure configuration possible dès le départ et à permettre à l'utilisateur de lire correctement la route et son environnement.

On sait également que les obstacles verticaux fixes (principalement les arbres et les poteaux) constituent une cause majeure d'accident (environ 2 000 morts par an). Il devrait être possible d'éditer un catalogue de solutions pour aider les collectivités territoriales à traiter ce problème important dans le respect de leur décision de conserver ou non les plantations anciennes en leur indiquant des normes de sécurité : distances minimum de plantations, implantation de glissières de sécurité, modalités de réduction de la vitesse quand il n'existe pas d'autres solutions, etc.

Aider à la prise de décision dans le sens d'une plus grande sécurité et d'une plus grande responsabilisation des décideurs locaux permettrait une meilleure cohérence des décisions prises un peu partout sur le territoire national.

La cohérence de son environnement et sa lisibilité est pour l'utilisateur une aide précieuse qui, en limitant les risques de mauvaise interprétation, réduit la probabilité d'une mauvaise manœuvre. Il existe encore de nombreuses situations où le conducteur ne repère pas le type de voies dans laquelle il est engagé ou bien des cas où il se laisse surprendre par des ruptures brutales de profil, en particulier sur les routes départementales quand les entrées d'agglomération sont peu ou mal signalées.

- **Rendre cohérente la signalisation**

Si les obstacles, les courbes, les intersections imposent un niveau de vitesse défini pour que les usagers utilisent cette partie d'infrastructure sans risque, il faut que toute la section soit traitée de façon homogène et fasse apparaître sans ambiguïté à l'utilisateur le type de voie qu'il utilise et la vitesse de circulation choisie. **Cette reconnaissance sera d'autant plus facile qu'une normalisation aura défini un nombre limité de types de voies avec leurs caractéristiques et établi une classification simple en fonction de leur utilisation** (voies à grande circulation, liaisons de proximité, voies internes aux quartiers...).

La multiplicité des acteurs en charge de la signalisation (gendarmerie, police, DDE, services municipaux, services départementaux...) ne facilite pas toujours la clarification et la logique de sa mise en place ni une vision globale des sections ainsi traitées les unes par rapport aux autres.

Les incohérences de la signalisation facilitent l'impression de confusion générale : si la circulation est limitée à 50 km/h en ville, pourquoi trouver des secteurs où elle apparaît à 45 km/h ? Pourquoi une avenue à quatre voies, séparées par un terre-plein central, est-elle à 50 km/h dans un sens et à 70 km/h dans l'autre ?

Définir les types de voies, leurs caractéristiques et ensuite rectifier les anomalies de signalisation permettrait d'assurer une cohérence générale bénéfique aux usagers sans qu'ils aient besoin de faire un effort permanent pour se repérer sur la route. Combien de fois se surprend-on à se poser la question « *à combien est limitée la vitesse sur cette portion ?* ». La réponse n'est donc pas si automatique qu'elle devrait l'être.

Par ailleurs, la signalisation routière dans son ensemble doit faire l'objet d'une mise en cohérence. Coexistent un peu partout différentes strates de panneaux et de marquage routier plus ou moins anciens qui ne se situent pas dans la même logique.

Comme ce sont les usagers qui en perçoivent le mieux les déficiences, pourquoi ne pas imaginer des sites départementaux où chacun pourrait signaler les points sensibles, photos à l'appui, et recevoir les explications nécessaires ou voir rectifier les panneaux posant problèmes ?

De façon générale, la normalisation de l'infrastructure devait pouvoir se faire dans la même perspective que celle des plans de déplacement urbains : la recherche d'une cohérence d'ensemble avec tous les acteurs concernés. Les infrastructures demandent des spécialistes au service d'une vision générale de la circulation pour la sécurité de tous les usagers et on ne voit pas pourquoi les zones urbaines et non urbaines sont traitées différemment dans cette optique.

On peut aussi s'interroger sur la cohérence entre les modes de signalisation directionnelle adoptés en France (panneau bleu pour les autoroutes, vert pour pôles majeurs, blanc pour les axes d'intérêt local) ou chez nos voisins (l'inverse). Il conviendrait certainement de parvenir à un cadre unique à l'échelle de l'Europe.

3. Optimiser l'infrastructure

Il est possible d'adopter une attitude permettant d'optimiser l'infrastructure en fixant les règles du choix entre les différents types d'aménagements possibles : par exemple, privilégier les giratoires au lieu des carrefours complexes. Chaque fois qu'une infrastructure nouvelle ou un aménagement a prouvé sa supériorité dans le domaine de la sécurité, ses caractéristiques doivent pouvoir s'imposer pour chaque nouvelle réalisation de route ou réfection d'infrastructures anciennes dans un contexte identique.

Développer une recherche permanente de la meilleure solution possible pour toutes les infrastructures existantes, en hiérarchisant les risques et en optimisant l'usage des moyens dans le cadre de la démarche SURE ou dans les plans de déplacement urbains pour mieux intégrer la notion de sécurité, diffuser ces solutions auprès de l'ensemble des décideurs et pas seulement des techniciens spécialistes, peut être la façon de tirer vers le haut l'analyse des infrastructures et de leur valeur en terme de sécurité.

Nous avons vu précédemment que chaque mesure nouvelle trouve à un moment son effet maximum une fois les usagers acquis à son utilisation. Placé dans un environnement plus sûr, l'usager doit encore faire preuve de civisme et être capable de choisir les solutions les moins dangereuses pour lui et pour les autres. Il est donc nécessaire pour gagner encore en sécurité et diminuer le nombre de victimes de la route, de s'adapter continuellement aux risques nouveaux qui apparaissent, de renouveler les messages de prévention et les points de vue à adopter sur les risques déjà identifiés pour faire de la sécurité routière une véritable culture commune.

Seule une éducation en continu peut permettre d'atteindre tous les usagers à tous les moments de leur existence. Notamment l'ensemble des associations trouverait là leur juste place, dans l'accompagnement continu des différents publics dans la durée de leur vie d'usagers.

C - AGIR SUR LES COMPORTEMENTS DES USAGERS POUR MIEUX GÉRER LES RISQUES

La politique du contrôle/sanction connaît des limites au-delà desquelles elle n'est plus efficace. L'action sur les comportements implique de trouver de nouvelles façons de modifier en profondeur les modes d'action des conducteurs face au risque routier. Pour ce faire, il faut sans doute arriver à prendre en compte l'usager, et pas seulement le conducteur. **La conduite automobile intervient dans un long processus progressif d'apprentissage à l'autonomie.** Informer par rapport aux risques, diffuser des solutions permettant d'éviter l'infraction, accompagner les messages destinés aux publics cibles de campagnes pédagogiques, éduquer au respect d'autrui de façon générale sont des moyens d'agir sur les comportements de l'ensemble des personnes susceptibles de conduire un jour ou l'autre.

1. Les comportements des jeunes conducteurs

Les comportements fautifs ne sont pas les mêmes suivant les âges de la vie.

On sait ainsi que le sur-risque accidentel encouru par les jeunes gens existe depuis toujours et dans tous les pays, et que ce phénomène général dépasse le culturel et le simple domaine de la sécurité routière. Les jeunes de 15 à 25 ans représentent 15 % de la population française, mais 25 % des tués sur la route et 33 % des blessés graves.

L'exposition particulièrement élevée aux accidents de cette tranche d'âge s'explique par de multiples facteurs : l'inexpérience de la conduite qui ne permet pas de résoudre des situations complexes, des automatismes encore incertains, la sous-estimation du risque ou la recherche de sensations fortes. Dans le même temps, ces jeunes conducteurs peuvent à la fois surestimer leurs capacités de contrôle des situations, surtout s'ils ont bu, et leur besoin d'autonomie peut s'exprimer dans la prise de risques.

Les jeunes garçons en particulier peuvent être à la recherche de sensations fortes et vouloir affirmer leur virilité. Il est important pour eux de donner et avoir une « bonne » image d'eux-mêmes, d'être populaires, et de susciter l'admiration de leurs amis. C'est en prenant des risques qu'ils s'imaginent acquérir tout cela.

Une stratégie de sécurité routière doit tenir compte de la complexité de la relation entre la personnalité d'un individu et son comportement sur la route.

« Les choix individuels en matière de sécurité routière sont indissociables d'autres choix comportementaux. Le respect des règles, les préoccupations de prévention ou de sécurité, font partie de la personnalité et le constat d'attitudes "polyinfractionnistes" en matière de sécurité routière indique l'existence de liens entre les facteurs d'insécurité.

Quand un conducteur est accidenté à la suite d'un excès de vitesse, que son alcoolémie dépasse le taux légal et qu'il n'est pas ceinturé, l'association de ces trois facteurs de risque n'est pas le fait du hasard ou de la seule absorption excessive d'alcool. Elle traduit une personnalité dont la relation avec la vie et le risque ne dépend pas prioritairement des règles de la sécurité routière.

*Il serait cependant abusif de classer les usagers en deux groupes, les asociaux ou les insoucians qui ne respectent pas les règles et ceux qui tentent de le faire avec constance, les études de situations à risque prouvent que les attitudes ne sont pas permanentes et homogènes ».*³⁵

L'insécurité chez les jeunes hommes est systémique mais les études montrent que les mesures générales adoptées, qu'elles soient répressives ou éducatives, fonctionnent avec ce public comme avec les autres. **Quand l'environnement est dangereux, les comportements des jeunes sont dangereux, quand l'environnement est apaisé, les comportements le sont aussi.**

³⁵ Audition du Professeur Claude Got devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire le 22 novembre 2006.

Il y a donc moyen de réduire, même avec cette catégorie spécifique d'usagers, les risques de la conduite en adoptant des mesures d'ordre général.

L'étude des comportements des utilisateurs montre également une forte différenciation entre les sexes : pourquoi les femmes sont-elles spontanément plus prudentes et plus respectueuses des codes ? Chez les 15/25 ans, sur 10 tués, 8 sont des hommes ou des jeunes gens. Si l'on regarde la responsabilité en cas d'accident dans la même tranche d'âge, dans 9 cas sur 10, c'est un conducteur qui porte la faute.

Il y a donc sans doute là aussi des mesures possibles à adopter : pourquoi apprendre à conduire aux jeunes gens et aux jeunes filles de la même façon alors qu'ils fonctionnent différemment, n'apprennent pas de la même façon, n'ont globalement pas les mêmes compétences (les filles sont en moyenne plus mal à l'aise sur la technique de conduite, les garçons surévaluent leurs compétences...) et n'encourent pas les mêmes risques une fois placés derrière un volant ?

Quand les hommes se tuent sur la route, on se situe généralement dans le domaine de l'infraction, alcool, vitesse, non respect du Code de la route. Quand une femme se tue, ce qui est rarement le cas, on se situe plutôt dans le domaine de l'erreur d'appréciation. *« Il y a quelque chose qui résiste très profondément chez la femme à la mise en danger de soi et à la mise en danger de tiers »*.³⁶

Même s'il est probable que les moniteurs adaptent déjà leur enseignement aux caractéristiques de leurs élèves, pourquoi ne pas analyser plus précisément ces différences et travailler sur des **modules d'apprentissage différenciés** à partir d'un tronc commun d'objectifs à atteindre et d'un diagnostic évolutif au fur et à mesure du parcours d'apprentissage.

On sait maintenant également que, davantage que de l'apprentissage de la conduite, **le comportement sur la route des jeunes conducteurs dépend du modèle familial observé** quand ils ne conduisaient pas encore. N'y a-t-il pas une réflexion à envisager avec les parents et les auto-écoles sur des comportements, des attitudes, un savoir être à privilégier de façon consciente ?

Il est sans aucun doute important de travailler de façon générale sur les mécanismes sous-jacents au respect d'autrui sur la route afin que les jeunes gens puissent tôt dans leur parcours personnel intégrer le respect de la loi et socialiser l'espace de la circulation comme les autres, ou davantage que les autres.

2. Travailler sur les mécanismes sous-jacents au respect d'autrui

- **Comprendre le principe de la boucle d'apprentissage de la conduite**

Le comportement de conduite sur la route ressemble à un système où des niveaux supérieurs commandent les niveaux inférieurs.

Le principe de ce système est qu'il fonctionne en boucle et que chaque niveau met la pression sur les niveaux inférieurs. Si l'on entraîne des personnes uniquement au pilotage, on en fait des pilotes expérimentés et ils arriveront à des

³⁶ Audition de M. Jean-Pascal Assailly, docteur en psychologie, chargé d'études à l'INRETS, devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire le 18 octobre 2006.

comportements du type « *puisque je suis meilleur que les autres en pilotage (niveau 1 du système), je peux bien augmenter ma vitesse (niveau 4)* ».

De la même façon, des personnes pour qui la vitesse n'a aucune importance, même avec de mauvaises techniques de pilotage ont une conduite apaisée et, même avec de mauvaises perceptions, peuvent gérer la situation. Ainsi des personnes censées être de mauvais conducteurs ont moins d'accidents que celles censées être de bons conducteurs.

Encadré 5 : La boucle cybernétique d'apprentissage

Ce système sur lequel il existe un consensus entre chercheurs européens peut être défini de la façon suivante :

Le niveau inférieur est la maîtrise des manœuvres, la maîtrise technique du véhicule, freiner, accélérer... C'est ce qu'on apprend à l'auto-école

Le deuxième niveau est la compréhension des scénarii routiers qui s'acquiert avec l'expérience, au bout de cinq à sept mille kilomètres environ : prévoir le comportement d'autrui, se rendre soi-même prédictible, toutes choses qui ne sont pas acquises au moment de l'examen du permis de conduire.

Le troisième niveau concerne les objectifs de la conduite, c'est la question de la dépendance à la voiture et de la mobilité au sens large : quel type de conducteurs est visé dans la formation à la conduite ? Des personnes qui conduisent dix mille kilomètres par an, ou plus ? Est-il nécessaire de prendre sa voiture pour le moindre déplacement ou existe-t-il d'autres solutions ?

Le quatrième niveau concerne les objectifs existentiels, les objectifs de vie et le rapport du conducteur aux grands facteurs de risque. À ce niveau, se situe la question du rapport du conducteur aux psychotropes, à la mort, à la peur ou au respect d'autrui.

Plus on va vers les niveaux supérieurs - objectifs de la conduite ou objectifs existentiels -, moins l'auto-école est à même d'intervenir puisque ces éléments ne font pas partie de son domaine de compétence, et se situent en dehors de son champ d'action.

Pour introduire une amélioration du système, et former des conducteurs compétents et responsables, il faut arriver à intervenir sur tous les niveaux et pas seulement sur la maîtrise technique du véhicule.

Mais la question du rapport au risque relève de la construction personnelle du sujet et ne s'apprend ni à l'école ni à l'auto-école. On peut penser que, d'une certaine façon, quand le futur conducteur arrive en formation, l'apprentissage révèle ou met en évidence des comportements ou des attitudes qui se sont construits progressivement au fil des années.

La principale difficulté du système éducatif actuel porte sur la question de la connaissance de soi : les jeunes, bombardés d'informations et de savoirs, n'ont pas progressé de la même façon dans le domaine de la connaissance d'eux-mêmes. Ils entretiennent alors un système d'illusions, « *je tiens bien l'alcool* », « *le cannabis me détend* », « *je maîtrise la vitesse de mon véhicule* », qui les

place dans un monde virtuel qui n'a rien à voir avec la réalité et les empêche de gérer le risque de façon réaliste.

La route est un espace social où les individus évoluent dans un ensemble de règles complexes et où la connaissance de soi est un impératif pour ne pas devenir un danger pour les autres.

- **Mettre en place des modules éducatifs renforçant la connaissance de soi**

Cette question de la connaissance de soi ne concerne pas que les jeunes adultes, ni seulement le domaine de la sécurité routière. Mais elle influe considérablement sur la gestion collective du risque au sens large et doit être prise en compte au sein du système éducatif de façon à faire évoluer en parallèle l'apport de savoirs et la connaissance de soi. Il s'agit d'une éducation au sens premier du terme dont les effets ne peuvent être perceptibles immédiatement.

Par contre, **l'introduction au sein du cursus scolaire de tels modules éducatifs portant sur la connaissance de soi et le respect d'autrui** auraient sans doute des conséquences sur l'ensemble des comportements des jeunes ainsi touchés et seraient positifs dans de nombreux domaines.

Des modules portant sur les valeurs, la solidarité, la citoyenneté, l'accomplissement personnel, la recherche d'une identité propre, le droit d'être soi et d'être différent, de refuser la pression du groupe, tenant compte de la difficulté des garçons à imaginer des conséquences néfastes de leurs comportements, et s'appuyant sur la résistance des filles à la prise de risque sur la route et aux comportements infractionnistes, redonnant une place à l'information objective et transparente, rappelant la règle en réponse à la demande de repères, devraient pouvoir être proposés en classe tout au long du cursus scolaire.

Si, pour le risque vitesse, la peur de la sanction et le contrôle automatisé ont permis de montrer ce qui arrive quand un grand nombre de conducteurs modifient leurs comportements de la même façon et au même moment, d'autres risques, en particulier l'alcool, fonctionnent de manière différente. La peur de la sanction et du contrôle ne suffit pas en elle-même à détourner de l'alcool un nombre suffisamment important d'usagers. La consommation d'alcool met en jeu des comportements sociaux différents.

Il est intéressant d'examiner en détail ce que pourrait donner une analyse systématique de la façon de modérer l'infraction alcoolique.

3. Le modèle de l'infraction à l'alcool.

- **Les quatre étapes de l'infraction à l'alcool**

Lors de son audition, le psychologue Jean-Pascal Assailly, chargé de recherche à l'INRETS, analyse le schéma de l'infraction à l'alcool suivant un modèle comportant quatre étapes :

- la première est la décision par l'utilisateur d'associer l'alcool à ses loisirs à un moment donné, la soirée du samedi par exemple ;

- la deuxième est la gestion par le même usager de sa consommation d'alcool ;
- la troisième est sa décision de prendre le volant ;
- la quatrième ce sont les conséquences comportementales de cette décision. À consommation égale, les comportements vont être différents suivant les individus, certains vont devenir incontrôlables ou agressifs, d'autres vont au contraire ralentir ou conduire n'importe comment.

Pour l'ensemble des quatre séquences, il est possible d'envisager d'intervenir et d'agir de façon formelle ou informelle, même si longtemps il a été sous-entendu que le contrôle formel (faire agir des professionnels payés pour réprimer l'infraction) était la seule solution possible. Il s'avère que **l'informel (le contrôle exercé par la famille ou les pairs) est à terme et dans la durée sans doute plus efficace.**

Pour l'étape 1, l'introduction de l'alcool dans la vie des usagers, le contrôle formel va consister à mettre en place une politique de l'alcool, de sa disponibilité, de son prix, ou de son mode de diffusion qui va limiter ou pas la possibilité d'y avoir accès facilement. Le mode d'intervention informel va consister à aider les parents ou les proches à intervenir.

Pour l'étape 2, la gestion de la consommation, les contrôles aléatoires de la police, l'accès différé au droit à la conduite comme cela existe aux États-Unis peuvent être des modes formels d'intervention. La formation des barmen et des établissements à la détection des intoxications excessives, l'auto contrôle par la présence d'éthylotests dans les voitures ou dans les établissements, les anti-démarrateurs sur les voitures sont des exemples de modes informels de contrôle de la gestion par les individus ou par leurs proches de leur consommation.

Pour l'étape 3, la décision de prendre le volant sous l'influence de l'alcool, le travail effectué par les municipalités sur les transports collectifs de nuit est un exemple de contrôle social formel. Par contre, la pratique du conducteur désigné est une pratique non formelle qui fonctionne bien comme on a pu le voir précédemment.

Pour l'étape 4, le contrôle de l'état alcoolique et la sanction sont le mode de contrôle formel mis en place. Pour être efficace, la sanction doit être inévitable, équitable et rapide.

Sur l'ensemble de ce risque, on voit donc qu'il existe des interactions possibles entre les différents acteurs, institutionnels ou non, afin de modérer l'infraction ou de l'éviter.

Cela suppose de mener une réflexion globale, de trouver une cohérence entre les interventions formelles ou informelles, les messages diffusés, auprès des « *infractionnistes* » potentiels mais également de leur environnement social ou familial, et les diffuseurs de ces messages pour que tous ces éléments se renforcent mutuellement. De cette façon, une dissuasion s'exerce en continu sur

la possibilité d'infraction et ses conséquences, quand malgré tout l'infraction a lieu, sont limitées.

Le regard porté sur le risque et les comportements des usagers se situe ainsi dans une perspective plus large. Il oblige à saisir l'ensemble des facteurs qui conduisent à l'infraction (afin d'agir par l'intermédiaire d'un faisceau de messages convergents).

- **Généraliser ce modèle d'analyse à chaque risque identifié**

Généraliser cette analyse pour chaque risque identifié et travailler sur un ensemble de mesures homogènes et pas seulement ponctuelles devrait permettre de disposer d'un ensemble cohérent de mesures de dissuasion, agissant à la fois sur les usagers potentiels mais également sur leur environnement et sur la perception sociale du risque.

Proposer à chacun et pour chaque risque identifié (alcool, drogue, addictions diverses, auxquelles on peut ajouter le risque généré par l'usage du téléphone au volant) un ensemble de solutions d'évitement, connues par tous et adaptées aux circonstances peut permettre de faire baisser de façon importante les comportements imprudents ou dangereux.

4. Utiliser un faisceau de messages convergents

La pression médiatique est sans doute l'une des raisons qui explique la baisse des accidents de ces dernières années.

Pour être entendu, un message doit être « *acceptable* » pour sa cible mais il doit surtout toucher le public auquel il est destiné et est d'autant plus efficace qu'il est relayé par de multiples canaux proches de la cible visée. **Ce qui implique une politique de communication et d'information soutenue et constante pour les différents risques et adaptés aux publics concernés.**

On peut ainsi imaginer une campagne pour attacher les ceintures à l'arrière, s'adressant aux enfants d'âge scolaire pour leur rappeler les bonnes raisons de s'attacher, aux jeunes conducteurs pour évoquer leur responsabilité par rapport à leurs passagers, aux jeunes parents pour la sécurité de leurs enfants, et aux personnes âgées pour celle de leurs petits enfants. Si en même temps dans le continuum éducatif, il est rappelé l'obligation pour tous les passagers d'être ceinturés, que l'infraction est verbalisée systématiquement et que des études spécialisées permettent d'informer sur le risque lors d'une campagne télévisée, on peut penser que ce message multiplie ainsi ses chances de rejoindre les préoccupations des conducteurs.

Ceci demande de dégager des moyens importants, d'adopter une politique volontariste et réfléchie de diffusion de messages dans la durée et d'appuyer ceux-ci pour qu'ils ne disparaissent pas une fois la campagne de communication terminée.

Les campagnes de communication pourraient ainsi être doublées d'outils pédagogiques à destination des différents acteurs de la sécurité routière que constituent les écoles, les auto-écoles, les entreprises, les stages de conduite ou de récupération de points, qui permettent de les prolonger par une action éducative, de les compléter et de les adapter à la pratique des usagers concernés.

Ainsi elles ont une chance de durer et d'être efficaces au plus près des personnes concernées.

Pour accompagner la diffusion de ces messages et renforcer l'action sur les comportements des usagers, il est nécessaire d'intervenir à l'égard de chaque catégorie d'usagers et, dans le même temps, de sortir d'une vision trop spécialisée qui enferme l'usager dans des catégories trop réductrices : les piétons, les motards, les personnes à risque, les usagers de deux-roues. **Chacun est tour à tour piéton et conducteur, utilisateur de deux-roues et personne à risque en raison de son âge, ou conducteur en formation et usager de la route.**

5. Disposer d'une formation généraliste complétée de formations spécialisées

Le Code de la route ne constitue pas la totalité de la formation à l'usage de la route même s'il est indispensable pour chacun d'en maîtriser les règles. L'apprentissage du **code de la rue** à l'ensemble des utilisateurs de cet espace est l'un des éléments qui le compléterait de façon efficace. Un groupe de réflexion a été mis en place en ce sens par le ministre des transports en avril 2006.

Apprendre à traverser en sécurité est, par exemple, indispensable dans une formation pratique des élèves du primaire mais ils seront sans aucun doute un jour derrière un volant. Le point de vue du piéton leur est nécessaire, l'apprentissage des règles aussi, mais il est possible de les aider à envisager également le point de vue de l'automobiliste, du cycliste ou du motard dans la même situation, les interactions entre les uns et les autres, et les différents scénarii possibles de cette action en apparence plutôt simple.

Une formation généraliste proposée dans un continuum éducatif, du plus jeune âge à l'après permis, complétée par des informations ou des accompagnements spécifiques par type de risques ou par catégories d'usagers, encadrés par des associations, permettrait à chacun de disposer d'un minimum de vocabulaire et de culture communs et pas seulement de l'apprentissage d'une pratique.

II - CRÉER LES CONDITIONS DE L'ÉMERGENCE D'UNE VÉRITABLE CULTURE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE GRÂCE À L'ÉDUCATION ET À LA PARTICIPATION DE TOUS

Faire diminuer le risque sur la route pour tous les usagers passe par une série de mesures techniques et un contrôle/sanction efficace mais la répression ne peut croître indéfiniment et les mesures techniques trouvent leur limite rapidement si les usagers ne sont pas persuadés de l'intérêt de changer de comportements sur la route.

Les conducteurs français sont sans doute plus indisciplinés, plus réfractaires à la loi que les habitants des pays du nord de l'Europe mais ils sont accessibles à l'information et à l'éducation. Les comportements infractionnistes diminueront quand une véritable culture de la sécurité grâce à des actions de

prévention et d'éducation imprégnera l'ensemble de la société et pas seulement quelques convaincus bien informés.

Ainsi que l'a indiqué Mme Cécile Petit³⁷, « *La plupart des Français ont encore une inculture de la sécurité routière. Je pense, mais ce sera aux spécialistes de l'analyser, que nous devons arriver à des vitesses moins importantes... il faut aussi que nous conjugions nos efforts pour la pédagogie et la communication. On a vu les résultats en ce qui concerne le tabac : tout le monde fumait il y a quelques années, maintenant celui qui fume est "ringardisé". Pour la sécurité routière, il faut qu'il en soit de même : celui qui ne respecte pas les règles ... doit être considéré comme quelqu'un qui n'a pas compris les règles de vie en société... Notre nouvelle ambition est de promouvoir une nouvelle génération de sécurité routière partageant une route apaisée* ».

A - FAIRE ÉVOLUER LA PLACE DE L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS L'ÉDUCATION FORMELLE

Mettre en place les conditions du partage d'un espace commun, la route, par l'éducation dès la maternelle, par un apprentissage de la conduite adapté aux personnes, et une éducation à la citoyenneté pour tous, telles sont les conditions nécessaires pour que la culture de la sécurité routière trouve toute sa place dans l'éducation formelle.

1. Développer le continuum éducatif

• Un enseignement obligatoire

Le continuum éducatif sur la sécurité routière doit prendre une plus grande place dans la vie des élèves, s'étendre à l'ensemble de la scolarité, être balisé par les étapes qui existent déjà (ASSR...) mais **devenir obligatoire, faire partie des heures normales du programme** et être enseigné par des professeurs spécialisés. Il doit également pouvoir être évalué et s'inscrire dans une continuité au fur et à mesure du développement des élèves en incluant non seulement un apprentissage pratique mais aussi une éducation aux risques et à la responsabilité.

L'évolution du programme du continuum éducatif peut sans doute accompagner le développement de l'enfant et aider à anticiper sur ses pratiques futures ou à ancrer celles de son présent dans une plus grande connaissance. **Il ne s'agit pas de transformer la sécurité routière en un catalogue de pratiques scolaires mais d'éduquer**, c'est-à-dire de donner du sens à un apprentissage dans la durée et de le relier à toute une série d'autres apprentissages dans le but bien précis de l'intégrer complètement à la vie des enfants et à leur acquisition de l'autonomie.

L'informatique est rentrée depuis quelques années à l'école sous l'angle de la nécessité de maîtriser cette compétence dans la vie courante. Piloter un clavier est aussi indispensable que savoir piloter une auto ou une moto. Dans les deux cas, il s'agit de facteurs d'exclusion quand la personne est coupée de la

³⁷ Audition de Mme Cécile Petit, déléguée interministérielle à la sécurité routière devant la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire le 14 février 2007.

possibilité d'acquérir ou de pratiquer ces compétences, et de savoirs indispensables à la vie sociale. Mais la différence majeure se situe en termes de risque.

Il y aurait sans doute moins de difficultés dans la façon d'envisager le permis de conduire et l'apprentissage de la conduite de la part des jeunes (« *je m'inscris dans une auto-école = j'achète un droit à conduire pour toujours* », comme le constate le député Jean-Michel Bertrand) si, depuis leur plus jeune âge, le domaine de la sécurité routière était associé pour eux à un ensemble de pratiques à maîtriser, de connaissances à acquérir et à une maîtrise de soi et de son environnement : soit un savoir, un savoir-faire et un savoir-être.

- **Faire apparaître la sécurité routière dans les apprentissages fondamentaux**

De ce point de vue, il n'est pas inutile que les questions de sécurité routière, de circulation au sens large, de partage de la route, et pour tous les modes de déplacement, apparaissent également dans les apprentissages fondamentaux, sous forme de questions de société, et pas seulement en cours de mathématiques dans des problèmes de croisements de véhicules. Les liens entre l'accidentologie, la physique et la chimie, par exemple, sont évidents. Sans transformer les cours de physique au collège en études de crash test, il s'agirait de constater qu'il existe des applications pratiques immédiates à des concepts physiques parfois un peu abstraits qui pourraient donner une autre image de leur corps aux adolescents.

Exclure la sécurité routière des problématiques abordées en classe revient à l'heure actuelle à s'en remettre au hasard d'une éducation parentale pour donner une culture commune aux enfants et aux jeunes, alors que les parents ne bénéficient pas tous eux-mêmes de cette culture et que rien n'est fait pour les aider dans ce domaine.

Faire de l'éducation routière un véritable continuum éducatif, sous la forme d'un ensemble de savoirs, de pratiques et de comportements à maîtriser permettrait de donner une base culturelle commune à l'ensemble des tranches d'âge passant par l'école. Ainsi, il est possible de commencer à raisonner en termes d'évaluations, de repères, ou de formation continue par la suite.

Le continuum éducatif pourrait constituer la base de référence commune, les autres apports venant en complément de cet apprentissage initial.

2. Réformer l'apprentissage de la conduite

L'apprentissage de la conduite est actuellement chargé de multiples fonctions qu'il ne peut assumer entièrement à lui tout seul : faire acquérir la maîtrise de gestes techniques à de futurs conducteurs, les mettre en situation réelle pour commencer à acquérir l'expérience nécessaire, les prévenir des risques potentiels et faire reconnaître différentes situations dangereuses, initier à une pratique citoyenne de la route, passer d'une théorie du Code de la route à une pratique usuelle, etc. Le tout pour un prix raisonnable et dans une durée

limitée qui doit à la fois permettre d'accumuler de l'expérience mais en même temps ne pas décourager les candidats.

Aujourd'hui, la formation à la conduite est un système dont l'objectif essentiel est la réussite des candidats lors de l'examen et l'échec n'est envisagé ni en termes d'accompagnement ni en termes de solutions de remplacement.

- **Replacer l'apprentissage de la conduite dans une perspective plus vaste**

L'éducation à la sécurité routière et l'apprentissage des comportements prudents se font par un double apprentissage : un apprentissage technique - le savoir-faire - et un apprentissage de soi, sur soi et les autres, beaucoup plus difficile à réaliser. Il faut donner aux jeunes les capacités à réagir dans des situations concrètes en améliorant leurs compétences personnelles.

Il est nécessaire de replacer l'apprentissage de la conduite dans une visée plus générale et de redonner à l'examen sa place dans la vie d'un conducteur, celle d'une étape parmi d'autres.

Si cet apprentissage n'est plus le moment unique où se concentre presque toute la formation de l'usager, s'il existe un avant et un après en termes de formation (un continuum éducatif prenant en charge l'apprentissage d'un certain nombre de connaissances et de pratiques de base, par exemple), il est possible de le faire exister différemment de ce qu'il est à l'heure actuelle, de lui redonner une mission spécifique et de le décharger de ce qui ne lui appartient pas.

- **Une évaluation de la partie théorique au sein du cursus scolaire**

On pourrait imaginer une **première étape au sein du cursus scolaire**, une évaluation du Code de la route sanctionnée par une reconnaissance officielle lors des années de fin d'étude, puis une deuxième accomplie ensuite et parallèlement : **un apprentissage de la technique de la conduite plus important en nombre d'heures** avec des moniteurs ou des parents accompagnateurs soutenus par quelques outils simples, évoluant d'un apprentissage formel, différencié par sexe, à l'autonomie en développant lorsque c'est possible quelques heures de conduite sur circuit.

Le permis de conduire pourrait enfin être réformé en incluant une troisième étape formelle : **des étapes d'évaluation post-examen**, six mois, un ou deux ans après, avec des validations intervenant à des moments clés. On sait que le premier accident intervient souvent un an après l'obtention du permis, le temps pour le conducteur débutant de prendre confiance en lui et de commencer à prendre des risques. On sait également qu'il lui faut rouler au moins cinq mille kilomètres pour acquérir l'expérience de scénarii routiers diversifiés.

- **Une troisième étape**

Pourquoi ne pas utiliser ces deux éléments comme points de repère dans **une évaluation post-examen intégrant un accès progressif à la conduite** comme il en existe dans plusieurs pays : au début, les jeunes conducteurs n'ont pas le droit de conduire de nuit, n'ont pas accès à l'ensemble du réseau routier, ou font l'objet d'un taux d'alcoolémie spécifique.

Ces mesures d'accès progressif à la conduite, préconisées par le député Jean-Michel Bertrand dans son rapport, pourraient être adaptées et le passage à une conduite plus complète marquée par une ou deux évaluations suivant l'examen permettant de compléter une formation et d'accompagner les nouveaux conducteurs du statut de jeune conducteur à celui de conducteur expérimenté. Ce pourrait être de simples rendez-vous pédagogiques, centrés autour d'une auto-évaluation, et de mini-formations à la carte dans un catalogue disponible.

3. Mettre en place un système d'auto-évaluation permanente

Il y a quelques temps, un projet de visite médicale destinée à contrôler l'aptitude à la conduite des personnes âgées a été élaboré puis abandonné, même si des expériences sont encore conduites (bilans vigilance effectués par certaines caisses primaires d'assurance maladie). Le permis de conduire est attribué pour la vie, sauf infractions graves sanctionnées, et les aptitudes des conducteurs ne sont plus jamais évaluées tout au long de leur vie d'automobiliste ou de motards, qui peut être longue.

En testant les connaissances théoriques des participants volontaires aux stages de récupération de points, on peut mesurer l'écart entre la perception que les conducteurs ont de leurs savoirs, connaissances qu'ils utilisent tous les jours ou presque, et la réalité. L'écart est extrêmement important et, si ces volontaires devaient repasser à ce moment là l'épreuve théorique du permis de conduire, la plupart ne l'obtiendrait pas.

Il est impossible pour un conducteur, quel qu'il soit, de savoir où il se situe en terme de compétences, de pratiques ou de connaissances. Il faut des circonstances dramatiques comme un accident ou des conditions de circulation particulières, très mauvaises météo par exemple, pour se rendre compte d'une incapacité à réagir comme il le faudrait : « *je n'ai rien vu* », « *j'ai eu le mauvais réflexe* » ou d'une incapacité technique, « *j'allais trop vite* », « *j'ai freiné trop tard* »... Telles sont les phrases qui reviennent le plus souvent après le choc d'un accident même peu grave.

Pour permettre à l'ensemble des usagers de la route d'être au clair sur leurs compétences et leur performance, et donc éventuellement d'émettre un diagnostic permettant une formation là où des manques graves sont constatés, n'est-il pas possible **d'imaginer un système d'auto-évaluation ou d'auto-contrôle permettant à chaque personne de faire régulièrement le point sur son potentiel de conducteur ?**

Pourquoi ne pas adjoindre dans les centres de diagnostic pour les véhicules, dans les concessions auto et moto, dans des centres de contrôle techniques et dans certaines lieux publics, des lieux où les usagers des véhicules pourraient tester leurs connaissances et leurs capacités grâce à un logiciel pédagogique sur un ordinateur ?

Le système peut n'être pas contraignant et trouver un rythme dans la vie des conducteurs : une fois tous les dix ans, faire évaluer ses capacités et, si un manque important est constaté, aller passer deux heures dans un centre agréé sur un simulateur de conduite à tester des mises en situation et des solutions possibles ou aller consulter un médecin.

Parallèlement, les visites médicales obligatoires au sein des entreprises et des administrations pourraient mettre l'accent régulièrement ou inclure dans leur protocole les conditions d'une bonne pratique de la conduite : vue, audition, non addiction, état général, comme cela existe déjà dans certains endroits.

S'il est possible de continuer à acquérir des connaissances et des compétences de conduite à partir d'auto-évaluations tout au long de sa vie, sans que cela soit pris pour une sanction, nul doute que l'idée d'une visite de contrôle pour les personnes âgées ne paraîtra plus insurmontable et, sans doute, ne sera-t-elle même plus nécessaire.

Il convient toutefois d'être très attentif aux conséquences d'une telle évaluation : par exemple, sur les décisions des assureurs en cas de lacune importante portée à leur connaissance ou sur le permis de conduire s'il apparaît que le manque constaté ne peut être comblé.

B - DONNER UNE PLACE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS L'ÉDUCATION NON FORMELLE

La sécurité routière doit également entrer dans les habitudes des usagers et pas seulement en termes de formation obligatoire, ou d'éducation, mais de façon informelle comme une culture ambiante dans laquelle baigne l'ensemble de la société.

Aujourd'hui, un conducteur peut passer toute sa vie, une fois terminée la phase d'apprentissage, sans jamais être informé directement d'une modification au Code de la route ou s'entraîner à un nouveau comportement obligatoire.

Une personne qui, pour une raison ou une autre, n'a pas appris à conduire, peut se déplacer en vélo ou en véhicule sans permis, sans avoir jamais bénéficié d'aucun apprentissage systématique du Code de la route, sans être en infraction avec une quelconque réglementation ou dans l'obligation de s'informer ou de se former avant de circuler. Et si elle veut s'informer, tester ses connaissances, où peut-elle se rendre ? À quel endroit trouver une information objective, claire et complète ?

En dehors de l'école et des quelques heures non obligatoires qui sont consacrées à l'apprentissage d'un certain nombre de règles, des temps d'apprentissage payants réservés à l'apprentissage de la conduite auto ou moto, ou des stages spécialisés réservés à un public d'amateurs de la conduite sportive, il n'existe que peu ou pas de lieux pour s'informer, pour s'auto-évaluer, traiter du domaine de la sécurité routière ou se former volontairement.

Il faut trouver une approche spécifique qui ne soit ni pénalisante financièrement parlant, ni répressive pour traiter ces cas spécifiques et inciter à une formation tout au long de la vie dans le domaine de la sécurité routière.

Dans quel autre domaine que la route, existe-t-il en effet aussi peu de contraintes posées pour autant de risques potentiels ? Et aussi peu de possibilité pour les personnes intéressées d'améliorer leurs connaissances ou leurs pratiques ? Ne faudrait-il pas développer pour elles des possibilités d'améliorer ou de développer leurs connaissances et leurs pratiques dans des sessions de formation, dans des lieux dédiés à l'information, ou au cours de manifestations publiques spécifiques ?

1. Faire entrer la sécurité routière dans la vie sociale et culturelle

L'éducation routière fait partie intégrante d'une éducation à la vie citoyenne. L'apprentissage des règles de la sécurité routière contribue de la même façon à une meilleure participation des jeunes à la vie sociale.

On peut envisager de faire entrer la sécurité routière dans la culture commune et dans la vie sociale par différents moyens : s'il existe une journée sans voiture, il est également possible d'envisager des journées d'information et de formation gratuite à la conduite des différents véhicules, un grand prix national de la conduite sûre pour les jeunes conducteurs, un trophée de l'espace partagé pour récompenser les aménagements de la circulation les plus prometteurs, un hit parade des équipements de sécurité les plus performants, une information attractive et ludique sur les enjeux de la sécurité routière dans les bibliothèques et les médiathèques, un grand prix des villes les plus sûres, un domaine réservé à la sécurité routière dans les journées de la science.

Il semble judicieux de proposer **une politique sociale** où les récompenses sont plus efficaces que les sanctions et **où le domaine de la sécurité routière est associé à une vision positive et pas seulement à la répression.**

Le succès de trophées comme « *Entreprise et sécurité routière* », « *Prévention Jeunes* » ou celui des « *Casques d'argent* » organisé par les pompiers de Paris sous l'égide de la Fédération française de motocyclisme montrent qu'une approche sur un mode positif et du volontariat peut être aussi efficace.

Il serait opportun de **mettre en place une information permanente par risque**, d'analyser la place de chaque risque dans la vie sociale et de diffuser de façon large des solutions adaptées pour limiter les infractions et les comportements inadaptés.

Cette information pourrait se décliner sur la base de journées à thèmes, de sites Internet dédiés, de bases de données consultables gratuitement, de sites de réponse aux questions, d'expositions tournant dans les lieux publics, d'ateliers d'animation dans les centres culturels et de loisirs, de formalisation des temps proposés en auto-écoles ou lors des stages de remise de points et de publication de ces outils à destination des professionnels des associations.

2. Créer des synergies entre les politiques publiques

Articuler la politique de contrôle/sanction et la politique de prévention et d'information en santé publique permettrait également de créer des passerelles et des liens entre des domaines qui peuvent se combiner pour une meilleure approche du risque et **une prise en charge suivie des comportements dangereux liés aux addictions ou à des problèmes psychologiques.**

Le dispositif de soins consacré à l'alcool par exemple est encore peu organisé et peu efficace. Les structures de soins sont insuffisantes en nombre, les formations permanentes trop rares ; la formation durant le cursus initial a été mise en place récemment dans les années 2000. Certains comportements à risques qui relèvent de problèmes psychologiques, voire psychiatriques, pourraient être plus largement pris en charge. Enfin, comme c'est souvent le cas, des facteurs de désocialisation expliquent certaines prises de risque, souvent par négligence ou fatalisme, faute d'avoir un avenir social ou professionnel. Des politiques sociales pourraient alors relayer efficacement celles de santé publique.

De la même façon, les condamnations avec obligation de traitement sont rarement respectées sur le terrain et aucune obligation de suivi n'existe. La formation des magistrats et des élus des collectivités locales ou territoriales en matière de sécurité routière doit être adaptée à leurs fonctions, programmée et actualisée pour leur donner les moyens d'exercer leurs responsabilités correctement mais également de devenir à leur tour capables d'actions. Une approche pédagogique de la sanction et de son explication doit être couplée avec un dispositif permettant un réel suivi de l'application de la sanction ou de l'obligation de soins dans chaque juridiction sous peine d'être inefficace au quotidien.

La politique de santé publique n'est pas suffisamment axée sur les conséquences des blessures par accidents. Le traitement de la douleur, des séquelles physiques et psychologiques devrait pouvoir être envisagé à la hauteur du problème : 20 000 à 30 000 blessés graves et plus de 100 000 blessés légers par an. Aucune politique publique n'est actuellement suffisante en matière de sécurité routière primaire (avant l'accident) ou secondaire (après l'accident). Mais il est sans doute possible de créer des synergies, comme sécurité routière et santé publique, ou sécurité routière et politique de la ville (programme « *École ouverte* »), pour potentialiser ce qui existe déjà et créer des cultures communes du risque et de sa prévention.

La sécurité routière a ceci de particulier qu'elle concerne aussi bien l'usager de tous les jours, piéton, automobiliste, ou cycliste au quotidien que le spécialiste très pointu dans une discipline très technique. Elle possède cette qualité de pouvoir rassembler des populations très diverses à de très nombreux titres et de faire déjà coexister tous les acteurs de la société civile d'une façon originale. C'est sans doute une chance à développer encore davantage : elle ne deviendra un réflexe naturel et il ne sera possible de progresser encore davantage qu'au prix d'une participation accrue de l'ensemble des acteurs concernés et en premier lieu des usagers eux-mêmes.

Gagner l'adhésion des citoyens, les faire se sentir partenaires de la sécurité routière est le vrai défi de la divulgation d'une culture commune de la route.

C - INSTAURER LES CONDITIONS D'UNE PARTICIPATION ACTIVE DES USAGERS

L'enjeu est de passer d'une situation où les conducteurs, quel que soit le type de véhicule utilisé, ont le sentiment d'être victimes (d'une réglementation inadaptée, ou d'un contrôle/sanction injuste) à des usagers responsables et informés. C'est en les informant clairement et en les impliquant dans la résolution des problèmes qui les concernent qu'il sera possible de les faire évoluer d'une situation à l'autre.

1. Associer les usagers à l'effort de sécurité routière par une information claire

Informers les usagers de la route des risques encourus, des dangers, des tolérances admises pour qu'ils soient conscients des risques auxquels ils s'exposent, tel est le minimum nécessaire pour assurer à chacun la connaissance de la politique menée en matière de sécurité routière. Cette connaissance est la base à partir de laquelle il est possible de contribuer à l'effort général.

Pour que chacun puisse disposer d'une information claire, de grands efforts sont encore à faire : rapprocher l'information des usagers, établir la liste des arguments scientifiques destinés à appuyer cette information, choisir les voies de diffusion et de communication à privilégier pour mener à bien une politique de communication efficace et pérenne, et trouver les moyens de cette politique.

Si quelques-uns d'entre eux ont été évoqués dans d'autres chapitres, il n'en reste pas moins que permettre à chacun d'accéder à une information juste, claire et pratique nécessite une volonté politique, une pérennité des moyens à attribuer à la politique de prévention avec des résultats peu lisibles à court terme et une coordination des niveaux nationaux et locaux, qui n'ont encore jamais été engagés de façon durable jusqu'à présent.

La société peut limiter le risque humain par une formation initiale privilégiant la sécurité et une action continue associant l'information et la dissuasion, mais **au prix d'un effort constant et d'une application continue qui ne sont pas obligatoirement en phase avec les calendriers politiques ou les soubresauts de l'actualité.**

Si certaines municipalités comme celle de Bourg-en-Bresse ou des départements comme l'Isère se sont engagés en diffusant chaque année auprès de leurs habitants un bilan local de sécurité routière, ils sont encore trop peu nombreux à le faire, alors que les effets positifs de telles pratiques se font immédiatement sentir sur les comportements des usagers. En contribuant à sensibiliser largement les populations à des moyens d'agir sur leur environnement proche, et à montrer les effets positifs de mesures locales très précises, ces informations posent également la question de la qualité des comportements individuels.

L'information des usagers peut également se faire de façon pragmatique en les associant localement à la résolution de problématiques de sécurité routière comme cela s'est fait en Grande-Bretagne ou existe déjà dans certaines communes françaises.

2. Associer localement la population à la résolution de problématiques de sécurité routière

Certaines instances locales et territoriales ont su trouver et organiser l'espace de consultation et de participation nécessaire pour faire de la sécurité routière un domaine où la créativité des citoyens et des associations vient aider à résoudre des problématiques locales.

Consulter les habitants d'un quartier sur un aménagement de l'espace, organiser avec les élèves et les parents des groupes de travail sur les espaces de sécurité à mettre en place autour d'une école, travailler ensemble, experts, décideurs et usagers à l'aménagement d'un carrefour dangereux ou d'une rue accidentogène, contribue à faire évoluer les habitudes et à diffuser l'information de façon pratique.

La sécurité routière est devenue dans de nombreuses collectivités locales ou territoriales un laboratoire de la démocratie participative qui, en même temps, contribue à élever le niveau d'information et de connaissances des usagers. S'impliquer dans la résolution d'un problème donne de la motivation et du recul : on ne peut pas discuter sur le positionnement d'un passage piéton à la sortie d'une école comme parent d'élève et, en tant que conducteur, continuer à ne pas ralentir sur les autres passages protégés.

L'effet positif de ces groupes de travail partagés est donc multiple, tant en terme de participation que de connaissances ou de motivation et contribue à répandre une idée moins abstraite de la sécurité. Des réunions de quartier où les questions de sécurité routière sont débattues puis remontent vers les municipalités, des consultations ponctuelles sur des expériences à généraliser, sont des façons d'impliquer les usagers et de diffuser une culture de la sécurité.

Pourquoi ne pas étendre ces expériences ayant lieu essentiellement en milieu urbain à l'ensemble du territoire et en généraliser le modèle, groupes d'experts et associations d'usagers en concertation, à certaines problématiques comme celle de la cohérence de la signalisation routière, ou à d'autres niveaux comme celui du département ? À noter que le Comité interministériel de sécurité routière du 8 novembre 2006 a décidé la mise en place auprès de chaque préfet de « *commissions consultatives de usagers* » avec pour mission d'associer les populations à la recherche de solutions à partir de cas concrets.

3. Attribuer aux associations un rôle bien défini dans la politique de sécurité routière

La part des associations est importante à l'heure actuelle dans la lutte pour la sécurité routière. Dans bien des secteurs et à bien des moments, elles ont été des éléments moteurs tant dans l'analyse que dans la mobilisation de la société et l'information des usagers. Elles représentent la part dynamique et mobilisée des usagers de la route.

Il est possible de les associer de façon formelle dans les différents conseils au niveau national et local, de leur donner une place dans les départements et les régions dans les instances de décision et de mise en œuvre, de leur attribuer des responsabilités de mise en œuvre dans la formation et l'information sur les différents risques ou de leur confier des publics spécifiques (piétons, motards, cyclistes, rollers...), tant au niveau de l'information que de la formation.

Mais on peut le constater au fur et à mesure qu'avance cette réflexion, le décalage existant entre le niveau local et le niveau national en termes de créativité, de participation ou de moyens pose de façon criante la question de la cohérence entre les différents niveaux politiques. Le déficit global d'analyse de la situation, le manque de critères d'évaluation ou de points de repère reconnus fait que le système lui-même n'est pas interrogé dans son fonctionnement.

La mise en place d'une politique apte à répondre aux défis nouveaux de la sécurité routière ne pourra pas faire l'économie d'une réflexion sur la performance d'un système qui n'est pas à la hauteur de ses ambitions et qui, par moment, semble obtenir des résultats en dépit de sa propre architecture.

III - RENFORCER LA COHÉRENCE ET LES MODALITÉS D'ÉVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Depuis trente ans, l'État a mis en place une politique nationale de sécurité routière. La décentralisation, qui a conduit à transférer de nombreuses compétences aux collectivités locales, a modifié et complété cette politique, créant ainsi une nouvelle donne en matière de sécurité routière. Aujourd'hui, l'émergence des acteurs locaux et territoriaux amène à penser davantage en termes de transversalité et de coordination.

La dispersion des compétences qui est la marque de la sécurité routière et en même temps son atout quand il faut inventer de nouvelles formes de participation, pèse d'un poids important quand il s'agit d'harmoniser, de coordonner ou de faire des choix de priorités.

Un des défis majeurs lancé à la sécurité routière se pose désormais en termes de cohérence : renforcer la cohérence des diverses politiques menées tant au niveau national que local et européen et, au-delà des défis que portent les usagers et leur environnement au sens large, faire évoluer l'ensemble du système vers une plus grande coordination pour davantage de performance et d'efficacité.

Le nouvel élan donné depuis 2002, parce qu'il permet d'imaginer que la mort sur la route n'est pas une fatalité, parce qu'il met en lumière l'efficacité d'une volonté politique forte couplée à une nouvelle forme de contrôle, doit permettre de faire avancer l'idée même d'une autre politique de sécurité routière : plus cohérente dans son fonctionnement, plus large dans ses concepts, capable d'évaluer son impact, plus spécialisée, et dotée de moyens dédiés.

A - RENFORCER LA COHÉRENCE DE LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN LUI ATTRIBUANT DAVANTAGE DE MOYENS DÉDIÉS

La délégation interministérielle à la sécurité routière bénéficie des avantages liés au fait qu'elle est rattachée directement au premier ministre et qu'elle est transversale à tout un ensemble de ministères. C'est une nécessité quand on consulte la longue liste des administrations et des experts concernés par les problématiques de la route.

Mais elle souffre en contrepartie d'un émiettement de son administration et sans doute d'une difficulté pour accumuler de l'expérience et s'inscrire dans la durée nécessaire. La délégation interministérielle ne bénéficie pas du grand pôle d'expertise ou du personnel spécialisé dont elle a besoin pour assurer sa mission au long cours. De la même façon, elle ne bénéficie d'aucun relais spécifique avec les niveaux locaux ou territoriaux. Son message a tendance à se diluer entre les nombreuses instances consultatives ou décisionnelles qui agissent dans le cadre de la sécurité routière.

Il importe de la renforcer dans ses compétences propres en lui attribuant davantage de moyens, en la laissant produire de l'expertise et, en même temps, de renforcer ses capacités à coordonner. Il importe aussi de mettre à la disposition de la politique nationale de sécurité routière les personnels spécialisés dont elle a besoin.

1. Attribuer à la politique nationale de la sécurité routière davantage de moyens

• Doter la sécurité routière de personnels dédiés

Les unités de police et de gendarmerie implantées au niveau d'une agglomération ou d'un canton, ont un rôle important dans le domaine de la sécurité routière mais il est cependant difficile de conduire simultanément des actions de prévention et de répression en plus des missions quotidiennes affectées à ces unités et qui remplissent déjà à elles seules la majeure partie de leur temps.

Des unités spécialisées permettraient d'associer une indépendance dans l'action à un professionnalisme rendu indispensable par le développement de matériels spécifiques de plus en plus performants et d'actions de contrôle, d'éducation, et de prévention adaptées aux besoins de différents types de publics.

On imagine immédiatement la difficulté de créer des unités mixtes associant des policiers et des gendarmes, ou de créer un corps nouveau avec ses statuts, ses rigidités, et la perspective de longs délais avant que la mise en œuvre ne soit effective. Par contre, il est possible d'envisager des unités spécialisées

départementales avec des statuts police ou gendarmerie, ayant la capacité d'opérer sur l'ensemble des routes du département. Cette dimension dans la zone d'action permettrait de s'appuyer sur une logistique optimisée et de supprimer l'émiettement des moyens entre des unités qui n'atteignent pas la taille critique.

La spécialisation de certaines unités permettrait d'assurer une formation de qualité, des investissements en matériel mieux utilisés, et une pratique plus homogène au niveau d'un département pour la mise en œuvre de plans de contrôle et de sanctions définis avec les autorités judiciaires et préfectorales. Une tâche aussi importante que la sécurité routière impose d'avoir des personnels qui ne soient pas distraits de leur fonction dès qu'un problème d'actualité mobilise policiers et gendarmes d'unités non spécialisées. La création d'un corps spécifique est une garantie de meilleure prise en compte de la première cause de mortalité violente évitable en France.

Une des solutions préconisées, qui peut être rapidement opérationnelle, car elle n'impose pas la création d'un nouveau statut, consisterait à affecter des unités spécialisées de gendarmes plutôt dans les départements à prédominance rurale et de policiers plutôt dans les départements à prédominance urbaine.

Pour effectuer ces choix, il faut tenir compte des effectifs de personnels déjà spécialisés dans ces fonctions de police routière et de la fraction des accidents corporels et mortels observée dans les zones territoriales dépendant actuellement de la police ou de la gendarmerie.

Une fois le choix effectué, il resterait à déterminer et à renforcer l'ensemble des moyens, financiers, en personnel, en matériel, ou en locaux. Des formations communes devraient alors être assurées pour garantir une homogénéité des pratiques indispensable pour qu'elles soient considérées par les usagers comme une référence constante et crédible. Il est nécessaire également d'envisager de produire des textes donnant à ces unités spécialisées une compétence territoriale sur l'ensemble des voies d'un département.

- **Renforcer et unifier la formation des personnels**

Une formation des personnels continue, unifiée, et renforcée doit par ailleurs permettre d'améliorer le niveau général des professionnels (policiers, gendarmes, ou magistrats) et de leur donner une base de connaissances scientifiques communes. En effet, le développement de l'accidentologie ne s'est pas accompagné de celui de la transmission du savoir acquis auprès des professionnels qui ont à agir en fonction de ces connaissances.

Les convictions des magistrats, des policiers ou des gendarmes doivent se fonder sur un savoir scientifique et non sur leur auto-expertise de conducteur comme c'est souvent le cas. La formation aux nouvelles solutions techniques développées ou inventoriées ferait partie de cette mission importante de mise à niveau permanente des acteurs de terrain dans un domaine en évolution rapide.

- **Dégager des moyens de communication et d'information adaptés à l'ampleur de la tâche**

Ces dernières années, l'ampleur médiatique donnée à la réforme du contrôle/sanction et aux évolutions des comportements des conducteurs a contrebalancé la faiblesse des moyens attribués à la communication, mais cet état risque de ne pas durer. Pour promouvoir dans la durée une communication efficace et cohérente, il faut envisager de **donner à la délégation interministérielle les moyens financiers dont elle a besoin pour promouvoir des campagnes de communication de grande envergure** et parallèlement **les moyens pour mener à bien une pédagogie de l'accompagnement des usagers.**

Jusqu'à présent, les moyens alloués à la communication et à l'information ont été en permanence soumis aux aléas budgétaires réservés aux domaines non prioritaires de la politique nationale. Si la publicité médiatique de ces dernières années peut compenser un certain nombre de faiblesses de la communication nationale, elle ne remplace ni une pédagogie choisie par publics spécialisés ni des campagnes ciblées.

De la même façon, il est temps qu'un partenariat soit défini avec l'Éducation nationale, pour fixer en commun les termes de sa mission en matière de sécurité routière, déterminer la place de cet enseignement au sein des programmes et la qualification et la formation des enseignants responsables de ce nouveau domaine.

- **Renforcer les capacités d'expertise au service de la sécurité routière**

Former et informer professionnels et usagers suppose de pouvoir s'appuyer sur une véritable expertise scientifique sur le sujet de la sécurité routière. Cette exigence rend nécessaire la constitution **d'un corps de connaissances reconnues**, en collaboration avec les organismes de recherche, l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR), les structures de formation des policiers, des gendarmes et des juges. Des enseignants spécialisés seraient alors capables d'intervenir dans les différents établissements de formation sans interférer avec leur autonomie en assurant une coordination indispensable entre ces formations. Cela permettrait, dans la durée, de faire le lien entre les différents acteurs, d'assurer une formation commune des professionnels et d'identifier à terme une compétence technique généraliste reconnue dans les différents domaines intéressant la sécurité routière.

Il serait également intéressant de parvenir à la **mise en place de relais entre le niveau national et les niveaux locaux**, soit sur la base de correspondants décentralisés effectuant des missions de coordination et de formation au niveau régional ou départemental, ce qui pourrait être le rôle des quinze pôles d'animation sécurité routière actuels, soit sur la base d'un système d'évaluation et de remontées d'informations permettant la constitution d'une base de données scientifiques nationale utilisable par tous. De la même façon, dans le sens des souhaits exprimés par les instances européennes, la France pourrait participer à l'échange de données dans le domaine de la sécurité routière avec d'autres instances européennes, existantes ou à créer.

2. Identifier des relais entre le niveau national et le niveau local

Actuellement, la multiplicité des acteurs et des pôles de responsabilité freine la visibilité et l'efficacité du système. Paradoxalement, il semble en même temps manquer un relais entre le niveau national et le plan local. Les décisions nationales et locales peuvent être cohérentes entre elles ou se situer dans des logiques différentes sans qu'entre ces deux plans existe un niveau de concertation, d'information, ou d'évaluation de l'action des politiques publiques menées.

Le niveau national manque de retours ciblés pour évaluer l'efficacité de son action, les niveaux locaux manquent d'informations fiables et triées pour engager des actions pertinentes, efficaces, financièrement adaptées à leurs moyens et complémentaires de celles déjà engagées dans les territoires voisins ou à d'autres niveaux.

Il est sans doute opportun d'identifier des relais, existant déjà ou à créer, pôles d'expertise et d'évaluation, créatifs dans la mise en œuvre et le conseil, remplissant ces fonctions entre le local et le national qui permettraient d'éviter des gaspillages coûteux et de rapprocher la thématique de la sécurité routière au plus près des pôles de décision. Ce pourrait être par exemple le rôle des **observatoires régionaux et départementaux de la sécurité routière à condition d'élargir leur mission à la formation, et à l'évaluation** et pas seulement à l'observation et au conseil.

De la même façon, les services déconcentrés de l'État qui ont pour vocation d'être les services référents de l'État dans le domaine de la sécurité routière, n'ont pas de vocation de coordination entre les territoires ou entre les différents acteurs. Il y a sans doute moyen d'articuler les missions des uns et des autres de façon à disposer de pôles techniques au service des politiques nationales et locales, au sein d'une coordination assistée de conseils de représentants des acteurs impliqués.

Dans un système où tant d'acteurs différents interviennent, **le système des conseils tel qu'il est pratiqué au niveau national est sans doute la meilleure façon d'impliquer et de faire travailler ensemble des personnalités et des structures très éloignées les unes des autres.** Mais on ne retrouve pas d'équivalent au niveau régional ou départemental alors qu'avec la décentralisation, les responsabilités des acteurs territoriaux ne font que croître.

L'articulation entre les différents pôles de décision, du local au national et du national au local, est au cœur d'un fonctionnement qui semble devenu trop étroit, construit au fur et à mesure des évolutions de la politique nationale et qui doit évoluer pour s'adapter à la nouvelle priorité qu'est devenue la sécurité au sein de notre monde.

Si la sécurité routière a longtemps été un facteur secondaire de la politique de circulation, aujourd'hui sa place a grandi dans les préoccupations des citoyens et dans les politiques publiques jusqu'à devenir un véritable indicateur de l'efficacité des politiques locales et nationales. Le système doit nécessairement évoluer pour renforcer des cohérences qui font défaut, intégrer la décentralisation

et permettre à cette thématique de disposer des moyens correspondant à l'importance qu'elle a prise dans l'opinion publique.

B - RENFORCER LA COHÉRENCE ENTRE LE NIVEAU NATIONAL ET LES NIVEAUX TERRITORIAUX

C'est l'ensemble du fonctionnement du système qui doit évoluer de façon coordonnée pour que les différents acteurs, délégation interministérielle, préfets, conseils généraux, municipalités, puissent évoluer ensemble de façon complémentaire et en synergie afin d'éviter de disperser leurs moyens respectifs et d'émettre leurs interventions.

Il faut permettre aux élus locaux de disposer des moyens de décider en fonction des besoins réels et en coordination avec les territoires voisins. Pour ce, faire une double démarche, d'évaluation d'une part, et de coordination d'autre part, semble s'imposer.

1. Renforcer les modalités d'évaluation et la cohérence de la politique de sécurité routière

La pratique de l'évaluation n'est pas très répandue dans l'administration nationale ou territoriale, encore moins pour une politique interministérielle même si un guide de l'évaluation locale a été rédigé en 1997.

Il n'y a pas de reconnaissance de la qualité d'une activité humaine sans évaluation objective de ses résultats. L'évaluation est une nécessité pour un système efficace nourri par les retours d'informations, seuls capables de corriger les erreurs ou les insuffisances, et de produire des résultats de meilleure qualité. Quand de nombreux acteurs de terrain ont à mettre en œuvre sur le terrain une politique, il est indispensable de disposer d'indicateurs permettant les comparaisons à des niveaux territoriaux correspondant au bon niveau de responsabilité et d'action. Si ces indicateurs sont bien choisis, ils permettent le développement d'une évaluation objective de la qualité de l'action.

Appliquée à la sécurité routière, une telle pratique implique une bonne identification des indicateurs utilisables et leur publication au niveau national et territorial adapté à la responsabilisation des acteurs. Cette démarche nécessite de traduire les grandes orientations de la sécurité routière en objectifs mesurables par et pour les différents acteurs du dispositif et de dégager ensuite les indicateurs qui permettront leur évaluation et la comparaison entre les différents territoires.

• Trouver les bons indicateurs

L'évaluation ne repose pas uniquement sur l'usage d'indicateurs quantitatifs. Des procédures d'expertise qualitatives, véritables audits orientés vers la qualité des pratiques, sont également utilisables.

Ces dernières années, l'incapacité à généraliser les expérimentations développées et à les transformer en acquis du fait d'un manque de continuité de l'action politique, et la difficulté à mettre en relation des indicateurs de moyens (par exemple le nombre de points retirés ou de PV dressés) et des indicateurs de résultat (nombre d'accidents, de blessés, de tués par accidents, typologie des

accidents) n'ont pas permis d'établir réellement les bases d'une évaluation qualitative.

Pour cela, il est nécessaire de passer par **des indicateurs de comportements** simples, faciles à mettre en œuvre, fiables et indiquant aux décideurs locaux l'efficacité de leurs actions. Par exemple :

- documentation mensuelle du taux de port de la ceinture dans une agglomération disposant de services de police ;
- publication dans des délais courts du nombre et de la proportion de blessés avec ou sans ceinture dans la zone concernée ;
- documentation des mêmes données au niveau d'un département par les services de la gendarmerie nationale ;
- documentation de l'usage des dispositifs de retenue des enfants ;
- documentation du port du casque par les usagers de deux-roues à moteur ;
- documentation des dépistages préventifs de l'alcoolisation excessive...

Proposer des indicateurs fiables, accompagnés d'un mode d'emploi pour leur mise en place et leur suivi, publier les résultats, faire des comparaisons et des analyses permettrait de dresser un premier constat de l'efficacité des politiques menées et de dresser des comparaisons documentées entre territoires proches ou similaires afin d'assurer les bases d'une coordination qui pour l'instant n'existe pas.

- **Diffuser les bonnes pratiques et les normes existantes ou en préparation**

De la même façon, pour faciliter la prise de décision des élus et l'inscrire dans un cadre juridique et technique normé, il serait opportun de mettre à leur disposition **un guide des bonnes pratiques en matière de sécurité des infrastructures et des aménagements** sur la base des fiches de la DDE existant déjà, par exemple, mais également **un catalogue des normes existantes au niveau national et européen et celles en projet concernant les différents domaines d'action de la sécurité routière** : infrastructure, véhicule, comportements des usagers, circulation au sens large, pour une meilleure anticipation des actions dans les différents territoires.

L'évolution des bonnes pratiques dans le domaine de l'aménagement des infrastructures destinées à améliorer la sécurité demeure une affaire de spécialistes. Les décideurs locaux, notamment au niveau communal, n'ont pas une vision claire de l'ensemble des solutions disponibles pour répondre aux problèmes qui leurs sont posés. Le recours aux cabinets d'études spécialisés demeure limité et souvent le conseiller n'a pas la compétence requise pour proposer les meilleures solutions.

Développer la vulgarisation des dispositifs de sécurité routière relevant de l'infrastructure, pour faciliter l'action des services techniques des municipalités et contribuer au développement d'un corps de données reconnues dans ce domaine difficile et parfois discuté du fait de l'insuffisance des études sur l'optimisation des solutions, **est un minimum nécessaire**.

Rationaliser la mise en œuvre de la sécurité par l'infrastructure en évitant notamment les fausses bonnes solutions qui comportent un rapport avantages/inconvénients peu avantageux voire franchement défavorable du fait des risques induits est le second volet de cette information destinée aux responsables locaux et territoriaux. La cohérence d'un aménagement, la prise en compte des différents types d'usagers, relèvent d'une technologie rigoureuse qui doit être mise à la disposition des acteurs pour qu'ils réalisent pleinement les conséquences de leurs choix.

Aider les élus à baliser leurs choix et à l'inscrire dans un cadre technique, juridique, économique et politique normé pourrait être le rôle essentiel d'un **organe de coordination et de conseil**. Il n'y a pas de politique suivie et efficace sans un cadre de responsabilité strictement défini et sans moyens d'évaluer l'efficacité des actions entreprises.

Il faut encore améliorer le cadre des politiques locales et territoriales en le définissant plus précisément et en permettant aux décideurs d'exercer leurs responsabilités dans toutes leurs dimensions, du plan technique au plan politique. Cette difficulté à distinguer une cohérence des politiques territoriales de sécurité routière, en dehors d'une liste d'actions intéressantes menées à divers endroits du territoire, pousse à **envisager la mise en place d'une organisation territoriale et locale lisible et efficace, articulée avec celle du niveau national** grâce à une coordination porteuse d'une expertise reconnue.

Ainsi en Espagne, il existe un conseil supérieur de la sécurité routière pour intégrer tous les niveaux de l'administration et des territoires, des commissions régionales et des commissions urbaines de la sécurité routière. Un plan de sécurité est obligatoire pour toutes les villes de plus de 40 000 habitants et les entreprises sont intégrées dans le plan général de sécurité routière. Les représentants des associations siègent au sein des conseils de sécurité routière avec l'ensemble des acteurs, associations de victimes, représentants des constructeurs, organisations professionnelles ou automobiles clubs qui ont une importance historique dans le pays.

- **Trouver le lieu d'une coordination d'ensemble**

Pour répondre à l'ensemble des tâches nécessitées par la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, accumuler et diffuser une expertise scientifique sur le sujet, former et informer professionnels et usagers, relayer, évaluer l'ensemble de ces actions et assurer leur cohérence, l'existence d'un lieu de rencontre et de coordination entre tous les acteurs et tous les échelons d'intervention est donc indispensable.

Le découpage ministériel traditionnel de l'administration française se prête mal à la mise en œuvre d'actions interministérielles. La décentralisation, conjuguée avec l'implication croissante de collectivités territoriales dont l'autonomie est affirmée par la loi, en accroissant encore la dispersion des compétences, ne facilite pas non plus la conduite d'interventions cohérentes partout et à tous les niveaux.

Une structure de coordination, dotée des outils nécessaires à l'action et à l'acquisition de connaissances, et disposant d'un financement adapté, permettrait à la fois de **faire face à de nombreux problèmes techniques et de fonctionnement, d'assurer la pérennité nécessaire à une politique efficace et de lui donner la crédibilité technique et scientifique dont elle a besoin.**

Une politique nationale ou territoriale ne se bâtit pas sur une liste même utile d'aménagements à financer mais sur une vision globale des besoins et des enjeux de société à venir. C'est une démarche que ne permet peut-être plus le concept même de sécurité routière.

2. Évoluer vers le concept de mobilité durable

De même que le concept de trafic s'est un jour avéré trop restrictif pour prendre en compte tous les besoins inhérents aux déplacements urbains, de même les concepts de « *sécurité routière* » et de « *circulation* » sont peut-être insuffisants pour couvrir tous les activités liées aujourd'hui à ces thématiques.

Dans les perspectives du développement durable, le concept de mobilité durable émerge pour faciliter la prise compte de la complexité des problèmes de circulation, de transports et de gestion des déplacements au sens large dans l'Union européenne.

Une idée comme celle de mobilité durable avec ses volets environnementaux, sociaux et techniques, est sans doute plus à même de créer un cadre adapté à la vision moderne de la circulation et aux aspects de la sécurité qu'elle génère en propre, outre le fait qu'elle permet de prendre en compte des aspects jusqu'alors antagonistes entre le développement d'actions liées à la sécurité routière et celles d'une vision à long terme des déplacements et de la circulation.

Cela revient à sortir d'une vision répressive et restrictive de la sécurité routière pour l'insérer dans la perspective dynamique d'un développement possible.

La mutation des transports, au-delà de l'intermodalité, est liée à l'aménagement urbain et à la façon dont sont pensés les villes et les déplacements (l'effet Zahavi montre que si l'on augmente la vitesse des transports en commun, il n'y a pas de diminution des temps de parcours, mais un temps identique et donc un allongement des distances ! C'est en fait une consommation stable, et donc un accroissement des kilomètres qui est constaté (on se déplace plus, et plus loin)).

Concrètement, cela pourrait conduire à sortir la sécurité routière des conseils de sécurité départementaux, à en faire un domaine à part entière d'une politique de la mobilité, en zone urbaine ou pas, à instaurer des liens entre les instances actuelles chargées des plans de circulation en zones urbaines et les dispositifs locaux et nationaux de sécurité routière, ou à faire de la mobilité durable une priorité locale en utilisant tous les moyens d'une démocratie participative.

Encadré 6 : Qu'est ce que la mobilité durable ?

L'idée directrice principale de la mobilité durable est la recherche d'un équilibre entre l'économique, le social et l'environnemental. *« Du point de vue de l'environnement, il vaudrait mieux... qu'on se déplace assez peu. Or, du point de vue social, les plus démunis doivent pouvoir se déplacer davantage qu'aujourd'hui. Enfin, du point de vue économique, les échanges doivent être favorisés. La mobilité durable est un compromis entre ces impératifs antagonistes ».* (Sciences et Avenir, n° 669, novembre 2002)

Trouver l'équilibre entre les demandes de gestion environnementale et les pressions pour le développement, dans le but d'obtenir des bénéfices durables pour la collectivité, en tenant compte des besoins de mobilité des personnes et des impératifs économiques pour un transport efficace et efficient des marchandises, est un sujet de préoccupation croissant.

L'Association internationale des transports en commun (UITP) considère qu' *« il est clair que les modèles actuels de fourniture et de consommation de mobilité ne sont pas soutenables. Cela est particulièrement évident dans les situations urbaines, car les villes souffrent partout dans le monde de niveaux élevés de congestion et de pollution liés au trafic. Cependant, aucun moyen de transport ne peut à lui seul satisfaire tous les besoins urbains aujourd'hui ou à l'avenir. Par conséquent, un équilibre doit être trouvé entre les transports collectifs et individuels, les questions économiques, environnementales et sociales afin d'atteindre un certain niveau de développement durable. Répondre de manière juste et proportionnée aux défis très complexes de la mobilité durable dépend de la bonne coordination de toutes les parties prenantes ».*

L'exemple de Strasbourg est à cet égard éclairant. Partant du constat qu'en matière de déplacements, le contexte a profondément évolué au cours des vingt dernières années, la Communauté urbaine de Strasbourg a estimé qu'il convenait aujourd'hui *« de passer du statut d'automobiliste à celui d' « écomobiliste ».* *« L'écomobilité est la clé de voûte d'une nouvelle politique des déplacements. Exemplaire et cohérente, elle s'inscrit pleinement dans une politique de développement durable où le bien vivre des citoyens, l'attractivité économique et la valorisation de l'environnement sont garantis dans un juste équilibre au sein de notre agglomération ».*³⁸

³⁸ L'ÉcoMobilité en actions, communauté urbaine de Strasbourg

La Communauté urbaine a en conséquence mis en place un certain nombre d'initiatives. Celles-ci visent conjointement à accroître la place des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture (plus large partenariat avec les entreprises pour faciliter les déplacements domicile-travail, usage du vélo encouragé avec plus de pistes cyclables et de parkings spécifiques...), à rendre la ville plus accessible dans le respect de l'environnement (accroissement de l'offre de parkings publics en périphérie...) et à renforcer, dans la rue, civisme et sécurité (actions pour protéger les enfants et les personnes à mobilité réduite, lutte contre le stationnement gênant, sécurisation des traversées vélos et piétons...). *« De même que la sécurité, le respect de l'autre, le civisme, la courtoisie sont plébiscités par les habitants... Ce sont les maîtres mots pour faire de la rue un espace à partager entre tous ».*

La notion de mobilité durable dans la logique de celle du développement durable permettrait de rejoindre ce qui se met progressivement en place au niveau de l'Union européenne.

La plupart des normes techniques édictées dans les différents domaines de la sécurité routière provenant de décisions européennes, une harmonisation et une meilleure coordination entre le niveau national et le niveau européen ne peut être que profitable, renforçant des synergies qui ne demandent qu'à exister.

C - RENFORCER LES COOPÉRATIONS ENTRE LE NIVEAU NATIONAL ET LE NIVEAU EUROPÉEN

Afin de mettre en place des synergies avec l'Union européenne pour une meilleure sécurité routière, il est sans doute nécessaire comme dans d'autres domaines d'informer davantage sur l'ensemble des actions entreprises par la Commission européenne. Alors que l'Union semble décidée à renforcer ses actions visant à modifier les comportements des conducteurs, renforcer la sécurité des véhicules, lutter contre les points noirs et augmenter les budgets y afférant, son action est peu connue du grand public, peu visible dans les médias et peu utilisée en complément des actions nationales ou locales sauf en termes de financement.

Elle dispose pourtant de commissions et de groupes d'experts dont le travail et l'expertise sont un atout précieux dans les choix nationaux ou locaux de politique de sécurité routière.

1. Favoriser les échanges d'information et de bonnes pratiques

Favoriser les échanges d'informations et de bonnes pratiques au niveau des politiques nationales, comme lors des *« Journées parlementaires européennes de la Sécurité routière »*, est une étape qui permettrait de renforcer les actions et d'agir à partir d'une base commune d'expérimentations en échangeant les *« recettes »* qui fonctionnent, en s'épargnant des expérimentations coûteuses et en disposant d'un réservoir de solutions à adapter déjà reconnues comme efficaces. Inutile de chercher à tout prix l'originalité quand existe juste à côté un réservoir d'informations utiles et testées, réservoir non encore utilisé.

Créer des lieux de rencontre et de passerelles entre chercheurs et politiques, entre politiques européens de différents niveaux et de différents pays, pour améliorer l'information et faire émerger les bonnes pratiques, permettrait d'améliorer l'éventail des solutions disponibles et de développer la créativité des décideurs à moindre coût.

Parallèlement au développement des échanges entre pays ayant les mêmes problématiques, **créer une banque de données européennes accessible aux décideurs nationaux et locaux** sur la sécurité routière comme celle qui fonctionne pour les accidents dans le cadre de la banque de données européennes CARE sur les accidents et demain dans celui de l'Observatoire européen de la sécurité routière serait un atout essentiel pour concevoir des mesures efficaces et proportionnées fondées sur des données statistiques solides.

2. Aller vers une politique européenne harmonisée de sécurité routière

La mise en place d'un permis de conduire européen d'ici 2012, d'un référentiel de capacité pour les formateurs à la conduite devrait accélérer l'harmonisation des réglementations européennes à terme.

Peu à peu, des constantes se dégagent en faveur d'un permis à point, de limitations de vitesse ou de seuils d'alcoolémie qui vont sans doute se ressembler de plus en plus. La vitesse est ainsi limitée partout en Europe à 50 km/h en ville même si ailleurs les différences sont encore prédominantes.

L'approche intégrée qui est celle de la Commission européenne gagnerait sans doute à appliquer les recettes qui ont bien fonctionné dans de nombreux pays : créer une agence européenne de la sécurité routière, nommer un délégué à la Sécurité routière qui soit le référent unique et le porteur d'un projet intégré, mettre place d'une harmonisation progressive des politiques nationales en ce qui concerne les mesures de sécurité les plus importantes (vitesse, port de la ceinture, taux d'alcoolémie et principaux risques au volant). De la même façon, une harmonisation de la signalisation et des codes utilisés dans chaque pays faciliterait le repérage des conducteurs et la mise en œuvre d'une culture commune.

3. Informer et diffuser les programmes d'actions européennes

Si un programme d'actions européennes existe déjà, à mener auprès des conducteurs, des constructeurs de véhicules ou des infrastructures, ce catalogue souffre pour l'instant d'un manque de diffusion au niveau national et mériterait d'être mieux connu et soutenu par des actions complémentaires au niveau local ou national.

L'application et l'information commentée sur les normes édictées justifieraient à elles seules un site dédié pour informer les usagers, aussi bien simples citoyens que décideurs et un relais national de la politique européenne ne serait pas inutile, de l'Union européenne vers le territoire national comme de la France vers l'Union européenne.

CONCLUSION

La sécurité routière constitue actuellement un vaste domaine d'analyse de l'efficacité d'une politique publique lorsque les moyens et les objectifs coïncident avec une volonté politique forte et une attente sociale.

Bien sûr, il reste encore de nombreux champs à améliorer. Le constat des attentes des citoyens révèle des contradictions difficiles à lever : plus de sécurité collective mais moins de sanction, plus de sévérité pour les auteurs d'infractions mais plus d'indulgence pour les infractions les plus courantes, des formations moins chères et moins complexes, des parcours moins difficiles mais des examens qui ne soient pas dévalorisés, des véhicules plus sûrs mais moins de contraintes pour leur entretien, des infrastructures plus performantes mais moins d'impôts pour les financer.

Parallèlement, les politiques territoriales et locales de sécurité routière ont su trouver des espaces de liberté pour innover et mettre en place les moyens d'un fonctionnement démocratique local, proche des citoyens et de leurs attentes ; elles ont encouragé une participation effective au service de la résolution de problèmes pratiques et favorisé l'émergence d'initiatives pour la mise en œuvre de projets innovants.

Plus proches des problématiques quotidiennes, les collectivités territoriales ont expérimenté et mis en place des politiques pragmatiques d'information et de prévention et ont su se donner des capacités de réaction rapides à des demandes d'usagers ou de riverains.

« Mais si la lutte contre l'insécurité routière est bien sûr l'affaire de l'État, il n'en demeure pas moins que les collectivités territoriales restent des acteurs privilégiés pour l'amélioration de la sécurité routière. Propriétaires des voies communales, elles peuvent mettre en œuvre des actions à travers leurs compétences et leurs pouvoirs en termes de police, d'urbanisme et d'aménagement. Elles peuvent également mener des actions plus larges comme la prévention, l'éducation ou l'information dans le cadre des Plans départementaux d'actions de sécurité routière » (Association des Maires de France).

Il semble important de favoriser cet aspect des politiques locales et de permettre une diffusion de ces modes de fonctionnement sans nier le caractère indispensable d'une volonté forte au niveau national pour assurer la cohérence et la coordination d'un ensemble où la multiplicité et la disparité des acteurs peut perturber l'efficacité du fonctionnement.

Des mesures sont encore possibles pour réduire le nombre de tués sur les routes et améliorer la sécurité et la fluidité du trafic mais la limite posée réside dans leur acceptabilité par les usagers.

La sanction, le contrôle et l'amélioration des infrastructures ayant leurs limites, il est nécessaire de faire évoluer les comportements collectifs et individuels en faisant de la sécurité routière une culture partagée par tous, ce qui

demande du temps, des moyens conséquents et une détermination inébranlable, en plus d'une croyance positive dans les capacités de changement des individus.

Mieux tenir compte des capacités de l'ensemble de leurs utilisateurs dans la conception des véhicules, réduire les inégalités génératrices de mortalité entre véhicules légers et véhicules plus lourds, sécuriser les itinéraires, mieux former les conducteurs en formation devraient permettre une réduction significative des accidents mais, pour continuer à être efficace, le système doit se réformer lui-même pour porter de nouvelles missions et coordonner les acteurs et les activités multiples qui concourront à une meilleure sécurité de tous sur la route.

Donner davantage de moyens aux instances nationales en charge des questions de sécurité routière, permettre une coordination efficace entre les niveaux locaux, national et européen, assurer les pôles d'expertise dont les décideurs ont besoin pour agir en connaissance de cause et former des personnels spécialisés sont les défis qui sont posés à la puissance publique pour assurer sa mission et capitaliser les bons résultats obtenus ces dernières années.

Si, autrefois, la route était pensée pour la voiture, et uniquement pour elle, il est nécessaire d'intégrer maintenant une multi utilisation de l'espace urbain et à terme de l'espace rural, même si, pour l'instant, il n'est pas autant congestionné. La route et la rue sont à repenser en fonction de leurs nombreux usagers, qui ne sont pas tous motorisés, et qui coexistent parfois difficilement dans un espace commun qui n'était pas conçu pour un trafic de cette importance.

Les choix stratégiques et politiques anciens liés à une énergie peu chère et à une non existence du concept d'environnement sont actuellement remis en cause et la problématique de la circulation reçoit de plein fouet ces nouvelles interrogations. Économiser l'énergie, faire évoluer les modes de transport, redensifier l'habitat urbain sans pour autant perdre en qualité, lutter contre l'effet de serre, mettre en place des projets locaux d'aménagement, les solutions du développement durable prennent de l'ampleur dans les politiques territoriales. Dans cette logique, le concept de mobilité durable utilisé par l'Union européenne pour nommer son projet sur les transports et la sécurité routière permet d'insuffler une nouvelle dynamique à ce domaine en ciblant tous les usagers de la route et pas seulement les conducteurs, en intégrant l'ensemble des problématiques liées aux transports, à la circulation et à la sécurité, en privilégiant et en développant l'ensemble des transports alternatifs et le passage d'un mode de transport à l'autre.

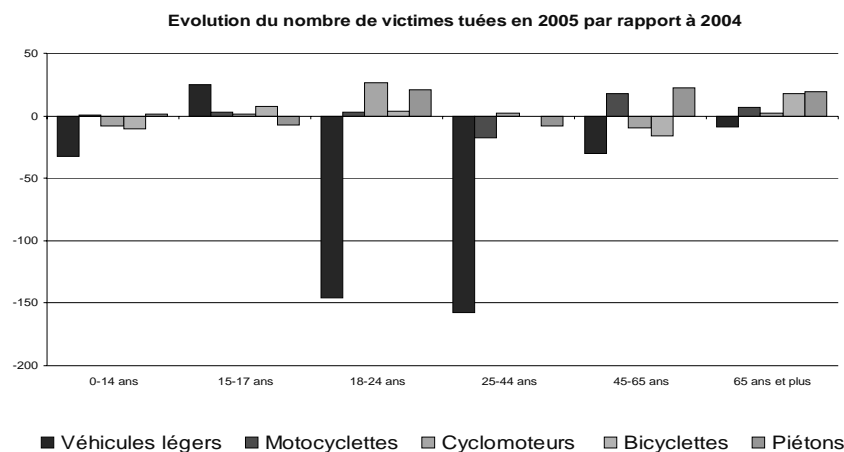
L'usage de la voiture doit être raisonné au sein d'une politique nouvelle de déplacement urbain. Ceci nécessite des changements d'habitude, le développement d'une offre de transports en commun de qualité ainsi que la responsabilisation des usagers.

La question de la mobilité dans son ensemble et les solutions innovantes qui peuvent voir le jour n'occulent pas le fait que la route doit être, quelle que soit sa place dans une politique nationale ou locale, un espace socialisé et sûr pour tous ses usagers.

ANNEXES

Annexe 1 : Résultats 2005, fiches synthétiques ONISR

La baisse des accidents de voitures de tourisme profite surtout à la tranche d'âge 18-44 ans

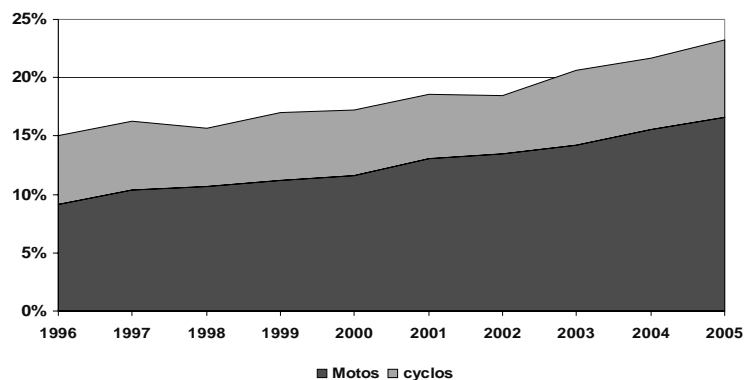


Si l'on décompose la variation du nombre de victimes tuées par âge et par type d'usagers, on obtient le graphique ci-dessus. Deux points méritent d'être soulevés :

- l'impact très fort des progrès sur les véhicules de tourisme sur la tranche d'âge 18-44 ans : peut-être faut-il y voir un effet plus fort sur ces tranches d'âge des gains sur la vitesse, a contrario des plus de 45 ans ?
- des effets très différenciés entre les différentes tranches d'âge de l'évolution des victimes des usagers de deux-roues à moteur : sans doute avec l'apparition de scooters de moins de 80 cm³, les cyclomoteurs ne sont plus réservés aux 15-17 ans ; on remarque aussi le développement de l'usage de la motocyclette chez les plus de 45 ans.

Presque une victime sur quatre chez les usagers de deux-roues motorisés

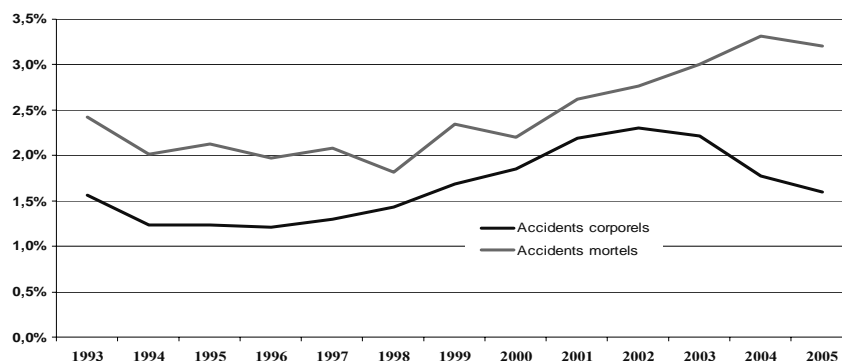
Part dans le nombre des victimes motocyclistes et cyclomotoristes tuées



Les résultats cumulés sur les dernières années (forte baisse pour les véhicules légers, stagnation voire hausse pour les deux-roues motorisés) font qu'aujourd'hui ces derniers représentent près d'un quart des victimes sur la route, les seules motocyclettes dépassant les 16 %.

La baisse de la conduite sans permis constatée dans les accidents

Pourcentage de conducteurs sans permis pour les conducteurs impliqués dans les accidents



La conduite sans permis **constatée dans les accidents corporels** a connu une progression entre 1998 et 2002, suivie d'une baisse en 2003 et 2004 qui s'est nettement confirmée en 2005. L'autre infraction « papiers », la conduite sans assurance, a connu une évolution très similaire. Ces infractions sont très liées entre elles : un tiers des conducteurs sans assurance circulent aussi sans permis valable. Elles concernent soit une population jeune souvent conductrice de deux-roues motorisés, soit une population fortement touchée par l'alcool au volant.

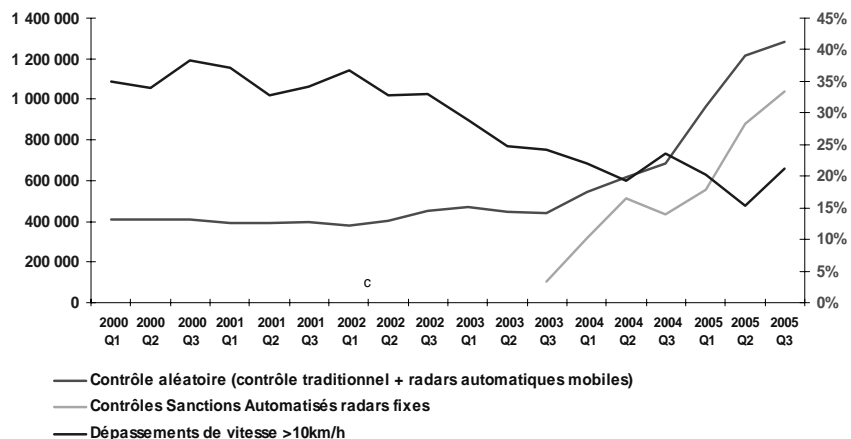
Pour les deux-roues, ce résultat doit être relié à la complexité de la réglementation en vigueur concernant leur conduite (pas de permis pour les cyclomoteurs, permis B avec au minimum deux ans d'ancienneté pour les 125 cm³, permis A pour les plus grosses cylindrées). De plus, la transgression de la règle est moins évidente pour un conducteur de deux-roues qui passe du cyclomoteur à un scooter de plus de 125 cm³ nécessitant un permis spécifique que pour celui qui conduit un véhicule léger sans permis.

Des études montrent que la conduite sans permis n'est pas liée à l'augmentation du nombre de points retirés :

- le nombre de permis invalidés (54 000) ne représente que 0,15 % du nombre des conducteurs circulant ;
- le nombre des conduites sans permis baisse en 2005, alors que le nombre de points retirés augmente ;
- la conduite sans permis concerne une population qui, par ses caractéristiques (jeunes, deux-roues, alcool), est très éloignée de la population des conducteurs qui ont perdu tous leurs points (excès de vitesse).

Des contrôles de vitesse plus nombreux

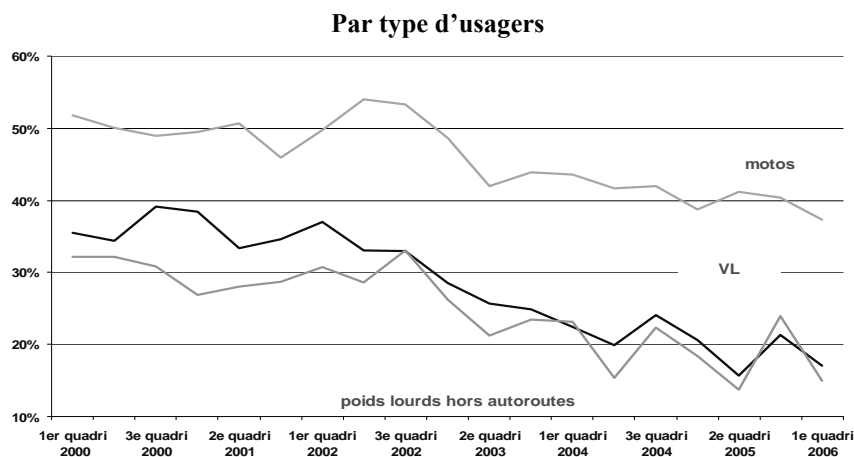
Évolution mensuelle du nombre des procès verbaux pour excès de vitesse



Depuis l'introduction du contrôle-sanction automatisé (CSA), le nombre d'infractions pour non-respect des limitations de vitesse, tous moyens confondus, a été multiplié par près de cinq :

- 1 354 957 en 2002 contre 5 866 543 en 2005, dont 4 135 818 issue du CSA et 1 730 725 traditionnels ;
- si cette augmentation est principalement le fait de l'introduction et du développement du contrôle automatisé, on peut noter que le nombre de procès-verbaux (PV) traditionnels a lui aussi augmenté depuis cette période ; il est de 144 000 par mois en 2005 ;
- depuis l'introduction du CSA (y compris l'effet d'annonce), on note également que les dépassements de vitesse de plus de 10 km/h ont reculé d'environ 10 points, passant d'une proportion d'environ 30 % à environ 20 % (même si l'on constate une légère dégradation en fin d'année 2005).

Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée en baisse



Suite aux campagnes de communication et à la poursuite du déploiement du contrôle-sanction automatisé, la baisse des vitesses amorcée depuis 2000 s'est poursuivie en 2005, exceptée pour les motos, et malgré une détérioration en fin d'année.

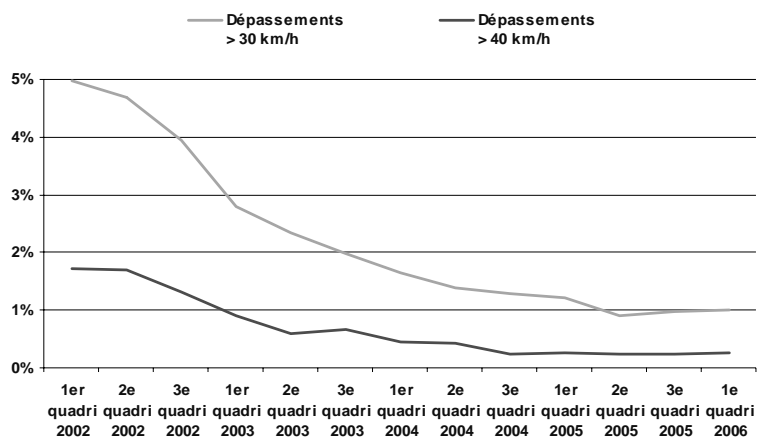
Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée s'élèvent à :

- 18,9 % pour les véhicules de tourisme (contre 21,9% en 2004) ;
- 18,6 %, pour les poids lourds (20,5% en 2004) ;
- 41,8 % pour les motos (contre 40,9% en 2004).

Si l'on compare les vitesses moyennes 2005 par rapport à 2004, on constate une baisse de 1,9 %.

Pour autant, le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en retrait en 2005, reste un comportement de masse puisque c'est le cas de près de 45 % des automobilistes, de plus de 50 % des conducteurs de poids lourds et de 60 % des motocyclistes, tous réseaux confondus.

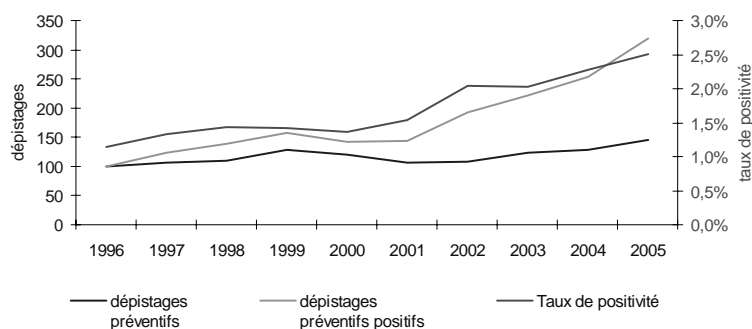
Les grands excès de vitesse en baisse



Les grands excès de vitesse ont considérablement diminué depuis 2002. Ils ont, en effet, été divisés par cinq depuis cette date. C'est ainsi que, fin 2005, la proportion des dépassements de plus de 30 km/h est nettement plus faible que celle des dépassements de plus de 40 km/h trois ans plus tôt.

L'alcool : des contrôles préventifs plus efficaces

Dépistages préventifs (base 100 en 1995) et taux de positivité



Les dépistages d'alcoolémie pratiqués (préventifs ou suite à un accident ou une infraction) ont augmenté de 13 % en 2005. Il en est de même pour le nombre de contrôles préventifs (inclus dans ce nombre total de dépistages) qui est passé de 6,2 millions en 1994 à 9 millions en 2005. Mais c'est surtout l'efficacité de ces contrôles (part des contrôles positifs sur l'ensemble des contrôlés) qui a fortement augmenté pour atteindre 2,5 %, ce qui équivaut à ce que l'on estime être l'alcoolémie ambiante (2,5 %), c'est à dire l'alcoolémie moyenne des conducteurs en circulation.

Cette orientation va dans le sens des préconisations du Comité des experts du Conseil national de la sécurité routière : pas d'alcool zéro, mais un meilleur ciblage des contrôles préventifs à l'instar de la Grande-Bretagne qui arrive au taux de 16 % d'efficacité et un meilleur suivi des alcooliques chroniques (forte part des conducteurs sans permis).

En revanche, il est impossible de donner une évaluation du rôle de l'alcool dans les accidents en 2005 suite à un problème de logiciel de saisie des forces de l'ordre. Cette analyse sera faite dans les prochaines semaines, et sera publiée au cours du mois de septembre 2006.

Des progrès très nets sur le port de la ceinture

	2002	2003	2004	2005
décès imputables au non-port de la ceinture	930	654	625	509
total des tués	7 742	6 126	5 593	5 318
part des tués imputables au non-port de la ceinture	12,0%	10,7%	11,2%	9,6%

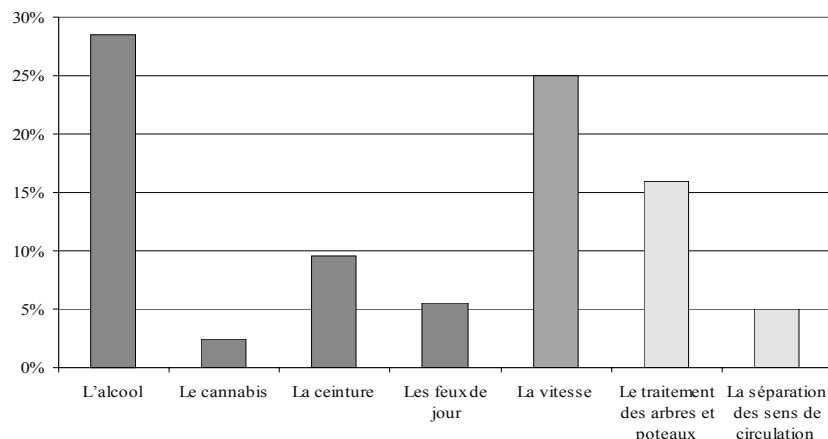
On estime à 509 le nombre de vies qui auraient pu être sauvées en 2005 si tous les occupants de voiture de tourisme avaient bouclé leur ceinture.

Le non-port de la ceinture représente 9,6 % des tués. Pour la première fois ce taux est passé en dessous du seuil des 10 %.

Ces progrès, qui se confirment cette année grâce aux dernières mesures prises concernant le port de la ceinture, sont essentiellement dus aux changements de comportement des usagers, suite aux campagnes de communication et aux efforts des associations ; le nombre de procès-verbaux pour non-port de la ceinture a effectivement nettement diminué (536 086 en 2005 au lieu de 652 036 en 2004).

Des progrès sont encore possibles en France

Facteurs et mesures ayant le plus fort impact sur la sécurité routière



Des progrès sont encore possibles.

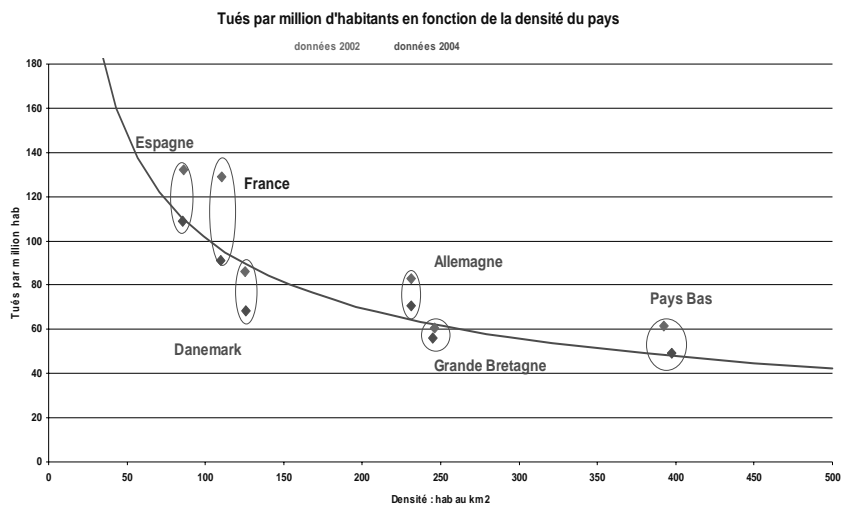
Pour ne citer que les facteurs pour lesquels on dispose d'une évaluation crédible de leurs impacts, et sans être exhaustif :

- l'alcool (25 à 30%) ;
- le cannabis (2,5%) ;
- la ceinture (11 %) ;
- les feux de jour (5,5%) ;
- la vitesse (25 %) ;
- le traitement des arbres et poteaux (16 %) ;
- la séparation des sens de circulation (de l'ordre de 5 % pour les 10 % les plus circulés).

Les cinq premiers facteurs relèvent de l'utilisateur, les trois derniers plutôt du traitement de l'infrastructure ; quant à la vitesse, elle relève des deux catégories (utilisateur et infrastructure).

Certains facteurs pour lesquels on manque de données ne sont pas cités ; c'est notamment le cas de la fatigue ou de la capacité physique.

Les autres pays européens progressent également



La différence de densité de population entre les pays permet d'expliquer en partie les variations de l'accidentalité. Plus la population d'un pays est dense, moins elle est exposée au risque : les distances sont moins longues, la part du transport collectif et du trafic sur autoroute sont plus importante, le trafic est souvent encombré.

Le graphique ci-dessus montre les progrès réalisés par différents pays européens entre 2002 et 2004. Ce sont l'Espagne, le Danemark et les Pays-Bas qui, avec la France, ont le plus progressé.

Annexe 2 : Les associations présentes comme acteurs de la sécurité routière

- Les associations de **soutien et de défense des victimes des accidents de la route** :
 - La Prévention Routière ;
 - la Ligue contre la violence routière ;
 - l'Association des familles de victimes des accidents de la circulation ;
 - la Fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière ;
 - la Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs ;
 - l'Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens ;
 - l'Institut national d'aide aux victimes et de médiation (INAVEM) ;
 - Marilou, pour les routes de la vie ;
 - Victimes et citoyens.
- Les associations travaillant dans le **domaine de la jeunesse** :
 - Ben ;
 - la Fédération des associations générales étudiantes (FAGE) ;
 - la route des jeunes ;
 - Fondation Anne Cellier junior ;
 - Opération Z ;
 - Animafac ;
 - Voiture & Co ;
 - Comité national premier de cordée ;
 - Club junior contre l'insécurité routière de Victimes et citoyens.
- Parmi les nombreuses autres associations intervenant sur **certains aspects de la sécurité routière**, de manière non exhaustive :
 - les Pros de la route (poids lourds) ;
 - la Rue de l'avenir (partage de l'espace public urbain) ;
 - l'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP) ;
 - la Fédération des associations de la route par l'éducation (FARE) ;
 - L'Union nationale pour l'habitat des jeunes (UNHAJ, ex-UFJT) ;
 - la Fédération nationale des Familles Rurales.

- Les associations concernées par **la sécurité d'un certain type d'utilisateurs** :
 - l'Automobile club de France ;
 - la Fédération française de cyclisme ;
 - FUBICY ;
 - la Fédération française de cyclotourisme ;
 - la Fédération française de motocyclisme ;
 - la Fédération française des motards en colère ;
 - la Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports (FNAUT) ;
 - Club des villes cyclables ;
 - Droits du piéton.

Annexe 3 : Principaux organismes de recherche

➤ **L'Institut de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)** est un établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST), placé sous la double tutelle du ministère chargé des transports et du ministère chargé de la recherche.

Les missions de l'INRETS sont les suivantes :

- recherche et développement technologique pour l'amélioration des systèmes et des moyens de transports et de circulation ;
- travaux d'expertise et d'aide à la décision ;
- promotion et diffusion des résultats ;
- participation à la formation par et à la recherche.

L'institut est organisé en dix-sept unités de recherche réparties sur cinq sites. Parmi ces unités, neuf travaillent plus particulièrement dans le domaine de la sécurité routière :

- le Groupe d'analyse du risque routier et sa gouvernance (GARIG) travaille sur le risque routier et l'exposition au risque, l'analyse de l'action publique de sécurité routière et l'étude des pratiques effectives des usagers de la route ;
- le Laboratoire de psychologie de la conduite (LPC) analyse les principaux déterminants des comportements des usagers dans la circulation routière ;
- le Département mécanismes d'accidents (MA) a pour objectif scientifique la compréhension des dysfonctionnements du système homme-véhicule-environnement ;
- le Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructures-conducteurs (LIVIC) développe des systèmes technologiques d'aide à la conduite permettant une meilleure coopération entre les conducteurs, les véhicules et l'infrastructure ;
- le Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT) étudie les processus de traitement de l'information et de la communication par l'opérateur humain en situation de transport notamment sous l'angle des impacts potentiels sur la conduite de l'usage des nouvelles technologies de l'information et de la communication ainsi que sur les capacités fonctionnelles de l'utilisateur des transports et leurs altérations (âge, handicap) ;
- le Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA) a pour objectif l'étude du corps de l'être humain face aux agressions générées par un véhicule au cours d'un choc à partir de modélisation ;

- le Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports (LEOST) oriente ses recherches sur de nouveaux composants susceptibles de favoriser l'automatisation dans les transports guidés ainsi que sur des applications de télécommunications et télématiques dans le domaine du transport routier ;
- le Laboratoire de biomécanique et modélisation humaine (LBMH) développe des modèles numériques exploitables dans divers domaines d'application dont notamment la protection contre les effets des accidents ;
- l'Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement (UMRESTTE).

➤ L'***Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR)*** est un centre d'études et d'expérimentation, chaînon essentiel entre la recherche et l'application sur le terrain, la réflexion et l'action opérationnelle.

En qualité de conducteur d'opération, l'INSERR met en œuvre d'importants programmes d'études et de recherche appliquée, notamment pour le compte de la DSCR. Exemples de productions parmi les plus récentes (2002) : guides pour l'apprentissage anticipé de la conduite ; refonte du guide pour la formation des automobilistes ; utilisation des tests psychotechniques dans le cadre de la conduite automobile en France et en Allemagne ; élaboration d'un nouveau cursus d'apprentissage de la sécurité et de la conduite automobile.

L'INSERR conçoit et assure directement des formations particulières à caractère innovant ou expérimental : formation initiale et continue des conducteurs de l'administration, formation des responsables aux plans de prévention des risques routiers, élaboration d'un projet de formation post permis, etc.

L'INSERR est également une école chargée de la conception et de la mise en œuvre de la formation de différents acteurs de la sécurité routière qui sont soumis à une obligation de formation pour exercer leur activité (inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière, animateurs de stages « permis à points », etc.).

➤ Le ***Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA)*** est un service technique central du ministère chargé des transports. Son champ de compétence recouvre l'ensemble du domaine routier (routes, autoroutes et ouvrages d'art), à l'exception cependant du milieu urbain et des tunnels.

La mission fondamentale du SETRA est de produire la doctrine routière française, expression consacrée de l'état de l'art, de la gérer, de la diffuser et d'en être le garant. Pour cela, le SETRA veut être un pôle d'échanges et de synthèse de la communication technique routière.

Le champ du SETRA en matière de sécurité routière se structure autour de deux axes :

- les études de sécurité routière ;
- la mise en œuvre de mesures pour assurer la sécurité des routes.

Les activités permanentes réalisées dans le domaine de la sécurité routière concernent :

- l'exploitation des données accidents ;
- les études statistiques sur le fichier BAAC parfois associé à d'autres fichiers connexes tels que le fichier météo et le fichier population ;
- la relation entre sécurité et infrastructure, y compris des études particulières relatives au comportement de l'utilisateur en relation avec l'infrastructure ou à des aspects spécifiques tels que les accidents contre obstacles ;
- le suivi technique des programmes régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS) ;
- le développement de logiciels traitant des accidents (CONCERTO) ;
- la publication de brochures ou notes d'information ;
- la publication de guides méthodologiques.

➤ Le *Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU)* est un service technique à compétence nationale du ministère chargé des transports.

Il est chargé de conduire des études pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales, des décideurs et des professionnels qui agissent sur la ville. Sa principale mission est la contribution au progrès des connaissances et des pratiques professionnelles dans tous les domaines liés à l'aménagement urbain et les transports.

➤ Les *Centres d'études techniques de l'Équipement (CETE)*, au nombre de sept, répartis sur l'ensemble du territoire, ont été créés à la fin des années 1970 pour permettre à l'administration de répondre aux grands défis des politiques d'équipement et d'aménagement du pays.

Dès l'origine, les CETE ont fourni des prestations aux collectivités locales, dans le but de contribuer à la démultiplication des politiques publiques et d'aider notamment les communes à initier des études permettant au réseau technique du ministère d'élaborer de nouvelles méthodologies et de publier de nombreux guides d'orientation à destination des collectivités locales.

Depuis leur création, les CETE ont fortement évolué quant aux champs des études réalisées et se sont orientés vers les nouvelles thématiques telles que les transports (en milieu urbain et périurbain notamment), l'environnement, l'aménagement, l'urbanisme ou le développement durable.

➤ Le **Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC)** est un établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST), placé sous la double tutelle du ministère chargé de la Recherche et du ministère chargé des Transports.

Le laboratoire est organisé en dix-huit unités de recherche réparties sur quatre sites. Parmi ces unités, trois travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière :

- la Division entretien sécurité et acoustique routière (ESAR) a pour mission générale de participer au développement des connaissances qui contribueront au progrès de la gestion des infrastructures routières, notamment sur les problématiques de sécurité routière ;
- la Division exploitation signalisation éclairage (ESE) contribue à la sécurité routière, par ses recherches dans les domaines de l'exploitation du trafic, des poids lourds et du pesage en marche, des équipements de la routes (métrologie du trafic et signalisation), de la visibilité et de l'éclairage ;
- le Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructures-conducteurs (LIVIC) est une unité mixte avec l'INRETS et s'articule autour du développement des dispositifs permettant une amélioration de la sécurité routière et la réduction des difficultés de conduite au moyen des dispositifs coopératifs véhicules-infrastructures, pouvant aller à terme jusqu'à l'automatisation des véhicules.

➤ Le **Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (LAB)** est intégré aux directions de PSA Peugeot-Citroën et de Renault. Il développe son savoir-faire autour de l'acquisition de connaissances scientifiques sur la sécurité routière. Diffusées auprès de concepteurs, elles participent à la définition des produits des deux groupes industriels responsables et soucieux de prendre en compte les interactions entre l'automobile et la santé. Son activité se structure autour de trois pôles :

- La sécurité secondaire

Concevoir une voiture capable de protéger efficacement ses occupants lors d'un accident exige de s'appuyer sur de solides connaissances en termes de risques lésionnels, de comportement des structures et de fonctionnement des moyens de protection.

La sécurité secondaire regroupe l'accidentologie et la biomécanique :

- l'accidentologie secondaire repose sur des enquêtes pluridisciplinaires, médicales et techniques. Elle s'intéresse à tous les modèles de voiture vendus en France et constitue une base unique de retour d'expérience ;

- la biomécanique a deux objectifs principaux qui sont de définir le comportement du corps humain soumis à des chocs, d'en exprimer les critères lésionnels et leurs limites et de mettre au point les outils nécessaires à la validation des voitures en termes de sécurité.

- La sécurité primaire

La sécurité primaire regroupe les études détaillées d'accidents et des expérimentations associées :

- les recueils données pour les études détaillées d'accidents débutent sur les lieux mêmes des accidents ; elles fournissent aujourd'hui la meilleure base scientifique et technique sur ce que sont véritablement les accidents de la route ;
- les expérimentations sur simulateurs de conduite, pistes d'essais ou routes ouvertes permettent de quantifier précisément les comportements des conducteurs en situations d'urgence comme en situations normales de conduite. Cette connaissance permettra de concevoir des systèmes aptes à les aider lorsqu'ils en auront effectivement besoin, et uniquement dans ces cas.

- L'ergonomie

La compréhension du comportement et du ressenti des usagers de véhicules implique l'utilisation d'outils issus des sciences biophysiques et cognitives :

- l'ergonomie biophysique analyse l'ensemble des phénomènes complexes générés par la conduite. Pour cela, il faut concevoir des protocoles expérimentaux de laboratoire permettant la complète maîtrise des variables environnementales. Les résultats issus de ces essais sont ensuite validés en condition réelle de conduite ;
- l'ergonomie cognitive étudie les stratégies de conduite et l'impact des nouveaux systèmes d'assistance sur le comportement des conducteurs. Le but est d'obtenir le maximum d'adéquation entre les dispositifs techniques et l'activité humaine.

➤ ***L'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC)*** est un organisme expert auprès des instances européennes et internationales, service technique notifié auprès de la Commission européenne et de l'ONU.

L'UTAC participe à l'élaboration des réglementations applicables aux véhicules et à leurs équipements dans les domaines de la sécurité passive et active et de l'environnement (émissions polluantes, nuisances acoustiques et vibratoires, compatibilité électromagnétique) ainsi qu'à la définition des normes industrielles. De plus, l'UTAC figure parmi les 31 organismes de certification reconnus dans le monde par l'IATF.

Dans le domaine de la sécurité passive, les spécialistes de l'UTAC traitent l'ensemble des sujets d'études et d'essais liés à la protection des occupants des véhicules et des usagers de la route en cas de collision et, plus généralement, de la tenue d'équipements au choc. L'UTAC réalise également les essais en vue de l'homologation des véhicules et de leurs équipements.

En ce qui concerne la sécurité active, l'UTAC réalise des essais et des mesures liés à l'éclairage et à la signalisation des véhicules et à la visibilité du conducteurs, ainsi qu'aux comportements dynamiques de tous types de véhicules.

➤ Le *Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (CEESAR)* est une association (loi de 1901) rassemblant des industriels (constructeurs automobiles français, équipementiers), écoles d'ingénieurs, assureurs et personnalités du monde médical ou industriel concernés par la prévention des risques et en premier lieu les risques routiers.

Ses objectifs sont d'établir entre ses membres des relations et des échanges d'informations sur les causes et conséquences des accidents de la route, de promouvoir des recherches, essais et expertises susceptibles de réduire les risques d'accidents et des lésions corporelles, et de développer des méthodes de formation tendant à susciter et mettre en place des spécialistes maîtrisant la synthèse entre la socio-économie et l'accidentologie.

Annexe 4 : Le concept de développement durable

Alors que nous croyions l'univers « *maîtrisable, inépuisable et prévisible* », de nombreux constats nous le montrent en réalité « *complexe, fini et incertain* ». De cette prise de conscience émerge le concept de développement durable.

Le développement durable est un « *développement qui s'efforce de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs* » tel que le définit le rapport Brundland, remis à l'ONU en 1987.

Le développement durable implique une vision élargie du bien-être humain, une perspective à long terme des conséquences des activités actuelles, et une coopération globale pour parvenir à des solutions viables.

Il repose sur la recherche d'équilibre entre trois piliers :

- **le pilier économique** : le développement durable ne doit pas compromettre le progrès économique en limitant l'initiative et l'innovation, qu'elles soient publiques ou privées ;
- **le pilier social** : de même, le développement durable doit accompagner et renforcer le progrès social pour une meilleure satisfaction des besoins de tous, que ce soit au niveau de la santé, du logement, de l'éducation...
- **le pilier écologique** : avec 6,2 milliards d'êtres humains sur la terre, et bientôt 10 au milieu de ce siècle, la préservation, la valorisation, voire l'amélioration de l'environnement et de ses ressources naturelles, deviennent une nécessité impérieuse pour l'avenir.

À long terme, il n'y aura de développement durable que s'il est :

- économiquement viable, par une gestion plus sage ;
- socialement équitable, pour une vie en partage ;
- écologiquement vivable, pour une terre en héritage.

Penser « *développement durable* », c'est donc prendre en compte simultanément ces trois aspects au lieu de régler des conflits nés de leur confrontation permanente. C'est ainsi privilégier une vision globale pour mieux comprendre les conséquences de nos comportements.

Annexe 5 : Charte de partenariat sécurité routière DISR/APCM



CHARTRE DE PARTENARIAT

SECURITE ROUTIERE

ENTRE,

La Délégation interministérielle à la sécurité routière/la Direction de la sécurité et de la circulation routières représentée par Monsieur Rémy HEITZ, son Délégué, Ci -après dénommée « DISR/DSCR »

ET,

l'Assemblée permanente des chambres de métiers (APCM), représentée par Monsieur Alain GRISET, son Président, ci-après dénommée l'APCM,

ARTICLE 1 : LE CONTEXTE

Chaque jour, quatre jeunes de 15 à 24 ans perdent la vie dans un accident de la route en France. Les jeunes de cette même tranche d'âge ont trois fois plus de risques d'être tués sur la route que l'ensemble de la population (chiffres ONISR 2004).

La lutte contre les accidents de la circulation et l'action en faveur de la prévention routière constituent l'un des axes importants de la politique de Sécurité routière engagée par l'Etat.

Répondant à l'appel des plus hautes autorités de l'Etat, l'APCM souhaite renforcer son implication en matière de sécurité routière avec tous les partenaires concernés notamment les Centres de formation d'apprentis (CFA) en conjuguant ses efforts avec ceux de l'Etat.

La population représentée par les 110 000 apprentis des Centres de formation d'apprentis des chambres de métiers et de l'artisanat (CMA), correspondant à la tranche d'âge visée en préambule (15-24 ans), est particulièrement vulnérable, en raison de son âge et des modes de transport individuels que les apprentis utilisent majoritairement.

En effet, dans le cadre de leur formation, les apprentis sont confrontés inévitablement à des déplacements soit auprès des artisans qui les accueillent, soit auprès des CFA, et la conduite d'un véhicule motorisé à deux roues (cyclomoteur ou moto) ou d'une automobile peut devenir incontournable.

Il est donc indispensable que l'APCM devienne le partenaire à part entière de la lutte contre l'insécurité routière en s'appuyant sur les CFA des CMA qui constituent un lieu privilégié pour sensibiliser, informer et mobiliser les apprentis, comme citoyens et futurs professionnels, sur le thème de la Sécurité routière.

ARTICLE 2 : LES PARTENAIRES

2.1. La Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière/la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

Par inciter les milieux professionnels à prendre davantage en compte le risque routier encouru par les salariés, la DISR/DSCR soutient depuis plusieurs années les initiatives prises en la matière. Il est en effet nécessaire de mobiliser l'ensemble des acteurs économiques directement ou par l'intermédiaire de leurs représentants, de manière aussi profonde et durable que dans le domaine des autres accidents du travail. La population des apprentis rentre dans ce champ de façon prioritaire en raison de leur âge et de leur vulnérabilité liée à leur motorisation.

2.2. L'Assemblée Permanente des Chambres de Métiers

L'APCM représentant les chambres de métiers et de l'artisanat départementales au niveau national est l'un des trois organismes consulaires aux côtés de l'Assemblée Française des Chambres de Commerce et d'Industrie (ACFCI), et l'Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture (APCA).

Par ailleurs, les chambres de métiers et de l'artisanat gèrent directement ou en association 112 CFA répartis sur le territoire national. La population des apprentis représente un effectif de 110 000 personnes réparties entre quatre secteurs (alimentation, production, bâtiment, services) dont l'âge s'échelonne de 16 à 26 ans. C'est une population qui relève de deux statuts différents :

- Elèves en classes préparatoires à l'apprentissage sous statut scolaire ;
- apprentis en contrat d'apprentissage sous statut de salarié.

ARTICLE 3 : LES ENGAGEMENTS DES PARTENAIRES

3.1. La Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière/la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières :

La DISR/DSCR s'engage à :

- favoriser le rapprochement des CFA avec les préfetures et sensibiliser les correspondants sécurité routière des CFA aux problèmes spécifiques de sécurité routière des apprentis ;
- mettre à disposition des CFA les outils nécessaires à l'information des correspondants sécurité routière ainsi que pour des animations (affiches, documents, envoi dans les CFA de la revue sécurité routière) ;
- mettre en place des liens hypertextes entre les sites internet des deux partenaires ;
- faire intervenir des agents de la DISR/DSCR, en fonction de leurs disponibilités, lors de journées d'information organisées par l'APCM.

3.2. L'Assemblée Permanente des Chambres de Métiers :

L'APCM, en s'inspirant des principes généraux de prévention, s'engage à :

a. Informer les CFA sur :

- la politique de l'Etat au plan national et local, notamment les partenariats possibles dans le cadre de plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) ;
- les partenariats possibles dans le cadre du continuum éducatif ASSR – ASR – BSR, le BSR ;
- le dispositif spécifique d'aide financière aux apprentis ;
- le dispositif du permis à 1 euro (mise à disposition des adresses d'auto école par département et des organismes financiers allouant un prêt à taux zéro) ;
- toutes dispositions législatives nouvelles et l'existence d'outils méthodologiques ou d'outils de sensibilisation (affiches, dépliants...) relatifs à la sécurité routière.

b. Inciter les CFA à :

- désigner un correspondant sécurité dans les CFA qui sera appelé à être l'interlocuteur privilégié des préfetures.
- organiser des réunions d'information avec les différents partenaires afin de permettre des manifestations locales en lien avec les préfetures ;
- proposer aux apprentis d'opter pour les transports en commun et collectifs quand ils existent, faciliter les accès et le stationnement des véhicules des apprentis dans les CFA, inciter les apprentis à veiller au bon état de leurs véhicules (encourager les CFA à organiser de façon périodique des contrôles des points les plus importants du véhicule : pneumatiques et freins) en coordination éventuellement avec un organisme de contrôle technique ;

c. Organiser et animer

- organiser des réunions de regroupement des correspondants sécurité routière afin d'échanger les différentes expériences réalisées ;
- informer et former les correspondants sécurité routière de CFA à la culture sécurité routière, au continuum éducatif (ASSR, ASR), à l'accès au permis en s'appuyant sur le réseau sécurité routière ;
- assurer la synthèse des diagnostics des risques routiers les plus importants encourus par les apprentis réalisés par les correspondants sécurité routière de CFA.
- diffuser les expériences réalisées par l'ensemble des CFA par l'intermédiaire du site Intranet www.apcm.fr ;
- inviter la DISR/DSCR à des manifestations organisées par l'APCM.

ARTICLE 4 : LA DUREE DE LA CHARTE ET LES MODALITES DE REVISION

La présente charte engage les parties pour une période de 3 ans à compter de la date de la signature. Elle pourra être dénoncée par chacune des parties par lettre recommandée avec un préavis de six mois.

Considérant que les actions menées pour la promotion de la sécurité routière par l'APCM s'inscrivent pleinement dans le cadre de la politique définie par le gouvernement, l'APCM pourra mentionner la présente charte dans sa communication interne/externe et la décliner auprès de son réseau départemental.

Le logo « sécurité routière » ne pourra être utilisé que sur des documents non commerciaux validés par la DISR/DSCR.

La DISR/DSCR pourra également mentionner la présente charte dans sa communication interne/externe. Le logo « chambres de métiers et de l'artisanat » ne pourra être utilisé que sur des documents non commerciaux validés par l'APCM.

Un comité de suivi composé de représentants de la DISR/DSCR et de l'APCM se réunira au moins une fois par an et en tant que de besoin pour faire l'analyse des actions engagées et modifier ou compléter le programme d'actions précité.

Fait en 2 exemplaires, à Paris, le

Alain GRISET
Président de l'Assemblée permanente
des chambres de métiers

Rémy HEITZ
Délégué interministériel à
la sécurité routière

Annexe 6 : Matrice GDE

					PRINCIPAUX CONTENUS DE FORMATION			
						Connaissances et compétences	Facteurs d'accroissement du risque	Auto-évaluation
N I V E A U X H I E R A C H I Q U E S D U C O M P O S E R T E M E N T S	Objectifs de vie et aptitudes à les satisfaire				Compréhension de l'importance des styles de vie, de l'âge, de la culture, de la situation sociale, etc.	Compréhension de l'importance de la recherche de sensations, de l'acceptation du risque, de la pression des pairs, etc.	Compréhension de l'importance de l'introspection, des compétences, des préalables individuels à une conduite sûre, du contrôle des impulsions.	
	Objectifs et contexte de la conduite				Compréhension de l'importance des choix modaux, de la période du jour, des motivations à la conduite, de la planification de l'itinéraire, etc.	Compréhension de l'impact de l'alcool, de la fatigue, d'une chaussée glissante, du trafic de pointe, des passagers de même âge, etc.	Compréhension de l'importance des motivations personnelles, d'une réflexion autocritique, etc.	
	Maîtrise des situations de trafic				Maîtrise des règles du code de la route, de la perception des dangers, etc. Automatismes de la conduite. Coopération avec les autres conducteurs, etc.	Compréhension des risques associés au non-respect des règles, aux faibles interdistances, aux chaussées glissantes, aux usagers vulnérables, etc.	Calibrage des compétences de conduite, développement d'un style de conduite personnel, etc.	
	Maîtrise du véhicule				Maîtrise du fonctionnement du véhicule, des systèmes de protection, du maniement du véhicule, etc. Compréhension des conséquences des lois de la physique.	Compréhension des risques associés au non-port des ceintures de sécurité, aux pannes de systèmes techniques, à l'usure des pneumatiques, etc.	Calibrage des compétences de maîtrise d'un véhicule.	

Source : adapté de Hatakka *et al.*, 2003

La matrice GDE (*Goals for Driver Education*) combine 4 niveaux hiérarchiques décrivant les comportements des conducteurs au volant avec les enjeux de formation que sont les connaissances et les compétences, les facteurs d'accroissement du risque et l'auto-évaluation.

La première colonne décrit les connaissances et les compétences dont un conducteur a besoin pour conduire dans des circonstances normales, et notamment les règles à suivre. Aux niveaux supérieurs, la colonne porte sur la manière de programmer les déplacements pour une sécurité maximale et sur l'influence d'un certain nombre de préalables individuels sur le comportement et la sécurité.

La deuxième colonne concerne la conscience des facteurs d'accroissement du risque au volant. Au niveau le plus bas, on peut citer l'usure des pneumatiques, le mauvais état des freins, le manque de pratique concernant les manœuvres de base, etc. Aux 2^{ème} et 3^{ème} niveaux, cette colonne porte sur les excès de vitesse, la présence d'animaux sur la voie, les déficits de l'exploration visuelle, la surcharge mentale, la conduite à risque dans l'obscurité, sur une chaussée glissante ou au milieu d'autres usagers de la route non protégés. Au niveau le plus élevé, la colonne porte sur les motivations dangereuses au volant, la pression des pairs et les aspects du style de vie et de la personnalité qui accroissent le risque.

La troisième colonne concerne la capacité du conducteur à évaluer sa situation aux quatre niveaux. Aux deux niveaux les plus bas, on trouve les compétences concernant la maîtrise du véhicule et la maîtrise de différentes situations de trafic. Aux deux niveaux les plus élevés, on pourrait trouver la conscience de ses caractéristiques et de ses tendances personnelles ainsi que la prise de décision concernant certains déplacements spécifiques et les choix de style de vie en général.

Les cellules de la matrice GDE forment ainsi une trame qui sert à définir les compétences nécessaires pour devenir un conducteur sûr. Cette matrice fournit un outil descriptif utile pour assurer que la formation couvre tous les objectifs nécessaires, grâce à la classification des différents aspects du processus de formation et des différentes compétences recherchées. Les ensembles de compétences des niveaux 1 et 2 sont dits «de niveau inférieur», ceux des niveaux 3 et 4 «de niveau supérieur». La matrice pourrait être utilisée pour définir des objectifs et des contenus éducatifs pour l'éducation et la formation des conducteurs.

À l'heure actuelle, la matrice GDE relève du domaine de la théorie et n'a pas encore été totalement testée comme outil pour le développement d'objectifs ou de systèmes de formation, bien que certaines initiatives tentent de recentrer la formation formelle sur des compétences d'auto-évaluation et de prise de conscience des problèmes.

Source : *Jeunes conducteurs, la voie de la sécurité*, Centre de recherche sur les transports, OCDE-CEMT, 2006

Annexe 7 : Étude de l'ONISR sur le téléphone portable au volant

Observatoire national interministériel de sécurité routière

Le téléphone portable au volant

28 mars 2007

La présente étude a été réalisée par Jean Chapelon et Pierre Sibi de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière avec les conseils de Corinne Brusque et Marie-Pierre Bruyas (INRETS). Elle a bénéficié des remarques du comité des experts de la sécurité routière, qui l'a examinée le 21 février 2007.

Synthèse :

Une récente étude australienne de 2005 est venue préciser le sur-risque d'accident lié à l'utilisation du téléphone portable au volant qu'il soit tenu en main ou avec un kit mains-libres. C'est la raison pour laquelle l'Observatoire a décidé de faire le point sur cette question en essayant d'évaluer l'importance de l'enjeu du téléphone portable au volant pour la sécurité routière en France.

Le sondage que nous avons fait réaliser sur la pratique d'usage du téléphone portable montre que le téléphone portable au volant représente un enjeu non négligeable pour la sécurité routière, que nous évaluons à hauteur de 7% à 8%.

Afin de réduire cet enjeu, il conviendrait d'agir sur la réglementation en interdisant formellement toute utilisation du téléphone portable au volant, tandis qu'une amélioration des connaissances sur cette pratique, en réalisant des mesures au bord des routes et en poursuivant les recherches, apparaît également nécessaire.

*

* *

La décision prise par le gouvernement en 2003 d'interdire l'utilisation du téléphone mobile tenu en main au volant abondait dans le sens de l'opinion, qui estimait généralement qu'il s'agissait d'une pratique dangereuse. Elle ne s'appuyait en fait que sur un petit nombre de preuves scientifiques : on savait que l'utilisation du téléphone portable diminuait les capacités des conducteurs, mais on ne savait pas si cette diminution pouvait être compensée par une attention accrue de la part du conducteur. En 2003, seules deux études¹, employant la même méthodologie, montraient un sur-risque d'accident lorsque le conducteur téléphone au volant, mais cette méthodologie pouvait souffrir de contestation.

En 2005, une étude épidémiologique australienne² publiée a précisé le sur-risque d'accident lié à l'utilisation du

¹ Redelmeier, D., Tibshirani, R., 1997, Associations between Cellular-Telephone calls and motor vehicle collisions. The New England Journal of Medicine, 336 (7).

² McEvoy, S.P., Stevenson, M.R., and al., 2005, Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance : a case-crossover study. British Medical Journal, 331.

Arche de la Défense Parc Sud 92055 la Défense Cedex :

Téléphone : 01 40 81 80 42 ; Télécopieur : 01 40 81 80 99 ; Onisr.dscr@equipement.gouv.fr
site web : www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/observatoire et www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/onisr

téléphone portable tenu en main (un risque de 4,9) et à l'utilisation du kit mains-libres (3,8), qui s'avère être une pratique presque aussi dangereuse que le téléphone tenu en main, bien que celle-ci soit autorisée. Cette recherche, et l'exploitation des autres travaux³ qui ont pu être faits sur le sujet, nous donne l'occasion de faire le point sur la situation en France et laisse à penser qu'il s'agit d'un enjeu important.

Les différents types de recherche sur le téléphone portable au volant

Parmi les études pouvant être menées sur la conduite en téléphonant, on peut distinguer essentiellement trois types de recherche :

- **Les recherches expérimentales** : elles consistent à observer des individus en situation de conduite simple puis dans la situation de conduite en téléphonant. Au cours des expérimentations réalisées sur simulateur, sur piste, voire dans la circulation, différents paramètres relatifs au comportement du conducteur sont relevés et ensuite analysés pour comparer les deux situations de conduite.
- **Les études sur les pratiques** : elles sont réalisées en interrogeant des conducteurs ou en réalisant des observations au bord des routes.
- **Les recherches épidémiologiques** : elles permettent de vérifier si l'utilisation du téléphone portable au volant se traduit effectivement par une augmentation du risque d'avoir un accident. Il s'agit de comparer deux populations de conducteurs pour mesurer le sur-risque lié à l'utilisation du téléphone portable au volant. Différentes méthodes peuvent être employées pour mesurer ce sur-risque.

Les recherches expérimentales

C'est dans ce domaine que le plus grand nombre de recherches a été réalisé au niveau international. Plus particulièrement au niveau français, Marie-Pierre Bruyas (2006) a étudié l'impact de différentes activités vocales (écoute de la radio, discussion avec un passager, discussions téléphoniques factuelle et interactive, calcul mental par téléphone) sur l'attention du conducteur⁴, au moyen d'expérimentations sur simulateur ou sur piste.

Cette recherche a montré que la situation de conduite en téléphonant entraîne des temps de réaction significativement plus longs qu'en situation de conduite seule. De même, l'attention allouée à la conduite se trouve altérée tandis que la charge mentale, mesurée par le rythme cardiaque, augmente. De nombreuses études réalisées à l'étranger ont montré les mêmes résultats. Il s'avère également que l'altération des performances de conduite augmente avec l'interactivité, l'implication du conducteur, et la complexité de la discussion, sans pour autant que les conducteurs en aient toujours conscience.

Ces résultats sont conformes à la littérature scientifique internationale, tandis que d'autres travaux réalisés à l'étranger ont montré des résultats complémentaires :

- une moins bonne appréciation et perception de la situation
- une certaine fixité du regard,
- peu de modification de la vitesse,
- pas de déviation notable de trajectoire.

En outre, il n'apparaît pas que les conducteurs adoptent une conduite plus sûre pour compenser le fait qu'ils conduisent en téléphonant.

³ Un récent rapport fait une revue de la littérature scientifique sur le téléphone portable au volant : Brusque, C., 2007, The influence of in-vehicle information systems on driver behaviour and road safety. Cost 352 report

⁴ Bruyas, M.-P. et al., 2006, Evaluation de l'impact de communications vocales sur la conduite automobile. Recherche Transports Sécurité, 91, 99-119.

Les données sur les pratiques

- a) En France, Corinne Brusque a étudié l'utilisation du téléphone mobile au volant⁵, à partir d'une enquête par questionnaire sur un échantillon de 1973 individus. Ce travail a notamment permis de distinguer quatre catégories parmi les conducteurs utilisateurs de téléphone mobile (920 individus) :
- les non-utilisateurs (32%), qui n'utilisent jamais le téléphone en conduisant,
 - les utilisateurs prudents (37%), qui n'appellent jamais et décrochent selon le contexte de conduite,
 - les utilisateurs réguliers (27%), qui appellent rarement, ils ont des comportements moins homogènes pour décrocher,
 - les utilisateurs insouciantes (4%), qui déclarent les attitudes les plus extrêmes du point de vue du non-respect de la réglementation et de la prise de risque. Dans cette catégorie, les gros rouleurs (plus de 25000km par an) et les utilisateurs du téléphone pour raisons professionnelles sont sur-représentés.

Lorsqu'on passe des comportements prudents aux comportements insouciantes, la part des hommes, des personnes de moins de 44 ans et des actifs augmentent. Il est également intéressant de noter qu'il n'existe pas de lien direct entre la fréquence d'utilisation du téléphone mobile dans la vie courante et les comportements d'utilisation du téléphone au volant, mais les comportements les plus insouciantes vont de pair avec une conscience moindre du risque pris en téléphonant au volant.

Il convient de préciser qu'il s'agit d'une étude qualitative qui ne permet pas d'estimer la part de conducteurs dans la circulation qui téléphonent à un moment donné.

- b) A l'étranger, des enquêtes, proches de celle qui vient d'être présentée, ont également été réalisées. Mais il est aussi intéressant de constater que des approches quantitatives ont été menées au bord des routes afin de connaître la part de conducteurs qui conduisent en téléphonant. C'est le cas des Etats-Unis⁶ et du Royaume-Uni⁷, qui adoptent toutefois deux méthodologies très différentes l'une de l'autre :

- Aux Etats-Unis, les sondages sont réalisés lorsque les véhicules sont arrêtés à un « Stop » ou à un feu rouge, sur 1 200 sites représentatifs. Seuls les téléphones tenus en main sont relevés, la part de kits mains-libres étant ensuite estimée à partir de travaux de chercheurs. Les informations recueillies sont les suivantes : le sexe, l'âge (16 à 24 ans, 25 à 69 ans, plus de 70 ans) et la race (blanc, noir, autre). Les conducteurs ne sont pas interrogés, c'est à l'enquêteur d'apprécier. L'environnement (type de route, milieu urbain ou rural, conditions climatiques, régions), le type de véhicule et la présence de passagers à l'avant ou à l'arrière sont également relevés. En 2005, les sondages ont été réalisés du 6 au 25 juin, entre 8h et 18h, 974 000 véhicules ont été observés ; la part de conducteurs utilisant un téléphone tenu en main est de 6%, tandis que 0,7% des conducteurs utilisent un casque et un microphone.
- Au Royaume-Uni, les sondages sont réalisés à partir de 38 sites localisés dans le sud-est de l'Angleterre. Les enquêteurs (au moins deux par site) sont équipés d'un détecteur de téléphone portable, le conducteur est considéré comme utilisateur du téléphone lorsqu'il y a eu à la fois détection par l'appareil et par l'enquêteur. Les sites présentent des caractéristiques différentes : autoroutes, deux voies, une voie, et milieu urbain ou rural. Une distinction était faite entre les véhicules légers et les autres véhicules. En 2004, l'enquête a été réalisée en avril, entre 7h30 et 18h, du lundi au vendredi et le samedi pour huit sites. Au total, 111 032 véhicules légers et 27 534 autres véhicules ont été observés. Il en ressort que la part de conducteurs de véhicules légers téléphonant au volant est de 3,1%, avec 1,2% des conducteurs qui utilisent le téléphone tenu en main et 1,9% avec un kit mains-libres.

⁵ Brusque, C., 2006, L'utilisation du téléphone mobile en France. Recherche Transports Sécurité, 91, 75-97.

⁶ Driver Cell phone Use in 2005 – Overall Results, www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/RNotes/2005/809967.pdf

⁷ Hill, J. P., 2005, A survey of mobile phone used by drivers, April 2005. TRL Report TRL635.

Les recherches épidémiologiques

Les recherches épidémiologiques consistent à comparer des populations pour établir le risque lié à l'utilisation du téléphone portable au volant. Les plus intéressantes sont celles qui étudient s'il y avait utilisation du téléphone au moment de l'accident, mais elles sont très rares en raison de la difficulté de connaître l'instant exact de l'accident et de savoir si le téléphone était utilisé.

a) La recherche de Redelmeier et Tibshirani (1997), réalisée au Canada, s'appuyant sur 699 accidents, a établi un risque de l'ordre de 3,9 pour la conduite avec le téléphone, le téléphone main-libres présentant également un sur-risque. Les communications passées par les conducteurs accidentés ont été obtenues auprès des opérateurs de mobile afin d'établir un lien éventuel avec l'accident. Cette étude présentait toutefois quelques limites :

- seuls des accidents matériels sans blessé ou tué ont été pris en compte,
- la connaissance du moment de l'accident n'était pas très précise, de ce fait, il se peut que le conducteur ayant utilisé le téléphone juste après l'accident soit considéré comme l'ayant utilisé au moment de l'accident.

En employant la même méthode, Laberge-Nadeau⁸ a estimé un risque relatif de 5,13 en 2001.

b) La recherche de McEvoy (2005), réalisée en Australie, a obtenu des résultats proches de ces deux études : un risque de 4,9 pour le téléphone tenu en main et de 3,8 pour le téléphone main-libre. L'échantillon était de 456 conducteurs âgés de plus de 17 ans admis aux urgences à la suite d'un accident entre avril 2002 et juillet 2004. Les chercheurs ont analysé les appels sortants et entrants et les envois de message effectués juste avant l'accident mais aussi 24h, 72h et 7 jours avant. Ils ont également interviewé les conducteurs. La connaissance sur l'utilisation éventuelle du téléphone au moment de l'accident est plus précise que pour l'étude de Redelmeier et Tibshirani (1997), même s'il est possible que les participants aient menti aux enquêteurs ou bien qu'ils aient refusé de participer à l'étude car ils utilisaient justement le téléphone au moment de l'accident, ce qui tendrait alors à diminuer le risque trouvé. Par ailleurs, le kit mains-libres a été évalué à partir d'un nombre de cas peu élevé et sans tenir compte des différents modèles pouvant exister.

L'enjeu du téléphone portable en France

A partir de toutes ces données, il convient désormais d'estimer l'enjeu du téléphone portable pour la sécurité routière en France.

En premier lieu, il convient de préciser que le fichier national des accidents de la circulation routière ne permet pas de connaître cet enjeu. En effet, en 2005, pour 142 000 conducteurs impliqués dans un accident corporel 45 000 infractions étaient relevées, parmi lesquelles seulement 21 infractions relatives à l'utilisation du téléphone portable.

Ce chiffre est bien en-dessous de la réalité, car il est généralement impossible pour les forces de l'ordre, lorsqu'elles arrivent sur les lieux d'un accident, de savoir si le conducteur était en train de téléphoner au moment de l'accident.

⁸ Laberge-Nadeau, C., Maag, U., Bellavance, F., Desjardins, D., Messier, S., Saïdi, A. (2001). Les téléphones mobiles/cellulaires et le risque d'accidents, Université de Montréal (Canada), CRT-2001-03

En second lieu, il est possible de regarder le nombre d'infractions relevées par les forces de l'ordre pour l'utilisation du téléphone portable au volant :

Infractions téléphone portable	2003	2004	2005
Gendarmerie et Sécurité publique	43 939	203 862	315 490
Autres services (préfecture de police, CRS...)			107 488
Total			422 978

source : *Le permis à points, Bilan d'exécution - DLP AJ*

Il est vraisemblable que l'augmentation de ce nombre provienne de la nouveauté de la mesure. Par ailleurs, la répartition montre que 33% des infractions sont constatées par la gendarmerie, ce qui laisserait penser que l'utilisation du téléphone portable est plutôt sanctionnée en ville, là où c'est le plus facile à contrôler.

Le nombre d'infractions est élevé, cela montre qu'il s'agit d'une pratique assez répandue, mais il n'est pas possible d'estimer l'enjeu du téléphone portable à partir de ces données.

Réalisation d'un sondage sur le téléphone portable au volant en décembre 2006

Afin de disposer de plus de connaissances sur l'utilisation du téléphone portable au volant, et notamment de connaissances quantitatives, un sondage auprès d'un échantillon national représentatif de 1 000 individus a été réalisé en décembre 2006 par l'IFOP pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière. Il en ressort que 44% des conducteurs possesseurs d'un téléphone portable reconnaissent qu'il leur arrive de téléphoner en conduisant. Ce résultat est supérieur à celui obtenu dans le cadre du sondage *Les Français et la sécurité routière*, réalisé deux fois par an pour le compte de la direction de la sécurité et de la circulation routières, avec une part d'utilisateurs du téléphone au volant inférieure à 40%. Etant donné qu'il s'agit d'une pratique partiellement interdite, on peut supposer qu'il y a une sous-déclaration et que ce taux est inférieur à la réalité.

Il apparaît également que l'utilisation du téléphone portable au volant est très fortement liée avec l'âge : 51% des conducteurs de moins de 50 ans reconnaissent téléphoner en conduisant (et 64% pour les 18-24 ans) contre 21% pour les plus de 50 ans. Il en est de même pour la lecture ou l'écriture de SMS, qui reste une pratique rare mais quasiment exclusive aux 15-34 ans.

Par ailleurs, 41% des conducteurs amenés à téléphoner en conduisant utilisent le plus souvent le téléphone tenu en main, bien qu'il s'agisse d'une pratique interdite. Ce résultat sur la répartition téléphone tenu en main/kit mains-libres est très proche du Royaume-Uni (39% des conducteurs avec le téléphone tenu en main). Il apparaît toutefois un lien marqué entre le type d'équipement et la fréquence d'usage, à savoir que les conducteurs utilisant fréquemment le téléphone au volant utiliseront généralement un dispositif pour pouvoir téléphoner en gardant les mains libres (kit mains-libres ou dispositif mains-libres installé dans le véhicule).

Concernant l'interdiction de toute utilisation du téléphone portable au volant, même non-tenu en main, les deux tiers des utilisateurs du téléphone portable au volant estiment que serait une bonne mesure. Ce sont principalement les utilisateurs fréquents du téléphone portable au volant qui seraient opposés à une telle mesure.

Enfin ce sondage a aussi permis d'obtenir des informations quantitatives sur l'utilisation du téléphone portable au volant : pour les personnes amenées à téléphoner en conduisant, la fréquence d'appel a été estimée à un appel tous les 67 km au cours d'une journée en semaine, et un appel tous les 111 km au cours du week-end.

A partir de ces informations, on peut avoir une idée approximative de la part de conducteurs en train de téléphoner à un instant donné dans la circulation, et il en ressort que celle-ci n'est pas infime, mais plutôt de l'ordre de 2,4% (cf. annexe 3), ce qui est d'ailleurs assez similaire au Royaume-Uni.

En prenant cette donnée ainsi que la part des communications passées avec un kit mains-libres (60%) résultant de notre sondage et en utilisant le risque obtenu dans la recherche de McEvoy (2005), on peut évaluer **la réduction du nombre d'accidents si aucun conducteur ne téléphonait en conduisant à 7% à 8%** (cf. annexe 3).

L'hypothèse sur la part de conducteurs en train de téléphoner dans la circulation mériterait bien sûr d'être vérifiée, mais elle permet d'avoir une première indication sur l'enjeu téléphone. Avec ces hypothèses, les parts dues au téléphone tenu en main et au kit mains-libres sont quasiment égales.

Conclusions et recommandations

Cette étude montre que malgré la réglementation de 2003, le téléphone portable au volant reste un enjeu non négligeable pour la sécurité routière Il est donc important de s'en préoccuper d'autant qu'il ne pourra qu'aller en s'aggravant puisqu'il concerne surtout les jeunes conducteurs.

Deux orientations sont à préconiser :

- **Une modification de la réglementation pour interdire l'utilisation du kit mains-libres** : le choix, pour des raisons pratiques et également parce qu'on n'était pas certain des dangers du kit mains-libres en 2003, d'interdire seulement l'usage du téléphone tenu en main a eu un effet regrettable en faisant croire aux conducteurs de bonne foi que l'utilisation du kit mains-libres ne pose pas de problème de sécurité. Or il n'en est rien, et il s'avère d'ailleurs qu'une majorité des utilisateurs du téléphone portable au volant en a conscience, reconnaissant que l'interdiction de l'utilisation du kit mains-libres serait une bonne mesure. Il est indéniable que cette mesure serait difficile à contrôler pour les forces de l'ordre sur la route, mais elle permettrait aux conducteurs d'avoir connaissance des risques inhérents à l'utilisation du kit mains-libres et il est très probable qu'une majorité d'entre eux cesserait alors cette pratique. Par ailleurs, en cas d'accident grave et pour déterminer les responsabilités, il serait possible d'interroger les opérateurs de téléphonie mobile pour savoir si le conducteur était en train de téléphoner.
- **L'acquisition de nouvelles connaissances** : il apparaît indispensable de continuer les recherches pour pouvoir mieux comprendre et estimer le danger que représente cette pratique. Mais surtout il faut pouvoir suivre un phénomène qui peut se développer dans les prochaines années. Tout comme il existe un observatoire des vitesses, la création d'un observatoire du téléphone portable au volant serait très intéressante. **La réalisation de sondages au bord des routes**, s'inspirant de ce qui est déjà fait au Royaume-Uni, permettrait de mesurer la pratique, de suivre son évolution et de mieux connaître sa répartition, notamment selon le type de route ou le moment de la journée. En outre, la poursuite des travaux de recherche démarrés au cours des dernières années serait également judicieuse et il serait notamment intéressant de mener une recherche en demandant aux forces de l'ordre ou aux autorités judiciaires d'interroger systématiquement les opérateurs de téléphonie mobile après un accident corporel durant une période déterminée et sur une zone géographique déterminée (quelques départements) pour savoir s'il y avait utilisation du téléphone mobile au moment de l'accident.

LISTE DES RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Le maire, chef d'orchestre de la Prévention Routière,
René Wending, Michel Caplet,
La Prévention Routière, 2004

Sécurité routière : ce que peuvent faire les maires
Guide pratique de la sécurité routière
La documentation française, 2006

Police de la route et gendarmerie,
François Dieu
L'Harmattan, 2005

Évolution des transports 1970-2004
Conférence européenne des ministres des Transports
CEMT, 2006

Conduite automobile, drogues et risque routier
Jean-Pascal Assailly, Marie-Berthe Biecheler
Synthèse n° 42,
Les collections de l'INRETS, 2002

Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité
Centre de recherche sur les transports
OCDE-CEMT, 2006

L'insécurité routière
Sous la direction de Marianne Bastid-Bruguière et Catherine Deschamps
Cahier des sciences morales et politiques, PUF, 2003.

Scénarios types d'accident impliquant des piétons
Thierry Brenac, Claudine Nachtergaële, Hélène Reigner
Rapport n° 256,
Les collections de l'INRETS, 2003

L'éducation routière chez l'enfant : évaluations d'actions éducatives
Marie-Axelle Granié
Rapport n° 254,
Les collections de l'INRETS, 2004

Sécurité routière : mieux protéger les enfants
OCDE, 2004

Sécurité routière : les savoirs et l'action

Espace et société
Érès, 2004

Accidents contre obstacles en milieu urbain : comment limiter leur gravité ?

Dossier N° 164,
CERTU, 2005

Voies urbaines : représentations et attentes des conducteurs de jour, de nuit et en soirée,

Marie-Claude Montel, Claudine Nachtergaël, Jean-Emmanuel Michel,
Thierry Brenac, Pierre Van Eslande
Rapport n° 259,
Les collections de l'INRETS, 2004

Usages des psychotropes chez les jeunes adultes et risques routiers

François Facy, Myriam Rabaud, Bernard Laumon, Jean-Pierre Giordanella
Rapport n° 249,
Les collections de l'INRETS, 2003

La politique de sécurité routière : les systèmes locaux de contrôle/sanction

Rapport d'évaluation présidée par Michel Ternier
Conseil national de l'évaluation – Commissariat général du plan
La Documentation française, 2003

Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2003

Observatoire international interministériel de sécurité routière
La Documentation française, 2005

Grands thèmes de la sécurité routière en France en 2004

Observatoire international interministériel de sécurité routière
La Documentation française, 2006

La sécurité routière en France, bilan de l'année 2005,

Observatoire international interministériel de sécurité routière
La Documentation française, 2006

Sécurité routière : développer la recherche pour sauver des vies

Rapport d'information fait au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation par M. Gérard Miquel,
Les rapports du Sénat, 2002

L'automobile française : une filière majeure en mutation

Avis du Conseil économique et social sur le rapport présenté par
M. Roland Gardin au nom de la section des activités productives et de la
recherche, 2006

Les modes de transport des personnes dans les grandes agglomérations

Avis du Conseil économique et social sur le rapport présenté par
M. Jean-Jacques Denizard au nom de la section des économies régionales et de
l'aménagement du territoire, 1999

Problèmes de sécurité routière

Étude du Conseil économique et social présentée par M. Claude de Peyron au
nom de la section des travaux publics, des transports et du tourisme, 1968

La sécurité routière

Avis du Conseil économique et social présenté sur le rapport de
M. Henri Sarramon au nom de la section du cadre de vie, 1976

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Tableau 1 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants en Europe	17
Tableau 2 : Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers en métropole	24
Tableau 3 : Nombre de victimes par catégories d'usagers dans les départements d'Outre-mer - 2005	24
Tableau 4 : Nombre de tués dans la catégorie d'âge 18-24 ans en France	25
Tableau 5 : Nombre de tués pour la catégorie deux-roues en France	25
Tableau 6 : Bilan 2002-2005 de la sécurité routière Outre-mer	26
Tableau 7 : Bilan provisoire 2006 de la sécurité routière Outre-mer	27
Tableau 8 : Taux de l'accidentologie pour 100 000 habitants	27
Tableau 9 : Bilan 2003-2004-2005 de la sécurité routière en Nouvelle-Calédonie	28
Tableau 10 : Bilan provisoire de l'accidentologie en 2006	30
Graphique 1 : Évolution du nombre de tués dans l'Union européenne 1990-2010	18
Graphique 2 : Nombre de tués par millions d'habitants en 2005 dans l'Union européenne	18
Graphique 3 : Évolution du nombre de tués par millions d'habitants entre 2001 et 2004 dans l'Union européenne	18
Graphique 4 : Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation en métropole	20
Graphique 5 : Évolution du nombre de tués et nombre de vies épargnées en France depuis le 1 ^{er} janvier 2002	20
Graphique 6 : Évolution du nombre de tués entre 1970 et 2005 (moyenne glissante sur 12 mois) en France	21
Graphique 7 : Évolution du nombre de tués dans les DOM entre 1996 et 2004	27
Encadré 1 : Qu'est-ce qu'un système de contrôle/sanction automatisé ?	16
Encadré 2 : La théorie de la décision	22
Encadré 3 : Le code de la rue	73
Encadré 4 : Qu'est ce que le système LAVIA ?	88
Encadré 5 : La boucle cybernétique d'apprentissage	96

TABLE DES SIGLES

AAC	Apprentissage anticipé de la conduite
ADC	Association des départements cyclables
AFSSAPS	Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé
AMF	Association des maires de France
ANATEEP	Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public
APCM	Assemblée permanente des chambres de métiers
ASSR1	Attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau
ASSR2	Attestation scolaire de sécurité routière de second niveau
BAAC	Bulletins d'analyse des accidents corporels
BSR	Brevet de sécurité routière
CEESAR	Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques
CER	Centre d'éducation routière
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'études techniques de l'Équipement
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CMSR	Chargé de mission sécurité routière
CNPA	Conseil national des professions de l'automobile
CNSR	Chambre nationale des salariés responsables de l'enseignement de la conduite
CNSR	Conseil national de la sécurité routière
COLIAC	Comité de liaison pour l'accessibilité
COM	Collectivité d'Outre-mer
CSPR	Contrôle de sécurité des projets routiers
DACG	Direction des affaires criminelles et des grâces
DCCRS	Direction centrale des compagnies républicaines de sécurité
DDE	Direction départementale de l'équipement
DDSC	Direction de la défense et de la sécurité civiles
DECAS	Direction des entreprises commerciales, artisanales et de services
DES	Direction de l'enseignement scolaire
DGGN	Direction générale de la gendarmerie nationale
DGMT	Direction générale de la mer et des transports
DGPN	Direction générale de la police nationale
DGR	Direction générale des routes
DGS	Direction générale de la santé
DIR	Direction interdépartementale des routes
DISR	Délégué interministériel à la sécurité routière
DLPAJ	Direction des libertés publiques et des affaires juridiques
DOM	Département d'Outre-mer

DRE	Direction régionale de l'équipement
DSCP	Direction centrale de la sécurité publique
DSCR	Direction de la sécurité et de la circulation routières
ECF	École de conduite française
EDA	études détaillées d'accidents
EDSR	escadron départemental de sécurité routière
EPST	Établissement public à caractère scientifique et technologique
FFCT	Fédération française de cyclotourisme
FNEC	Fédération nationale des enseignants de la conduite
GARIG	Groupe d'analyse du risque routier et sa gouvernance
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
INRS	Institut national de recherche et de sécurité
INSERR	Institut national de sécurité routière et de recherches
LAB	Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain
LBA	Laboratoire de biomécanique appliquée
LBMH	Laboratoire de biomécanique et modélisation humaine
LCPC	Laboratoire central des ponts et chaussées
LEOST	Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports
LESCOT	Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports
LIVIC	Laboratoire sur les interactions véhicules- infrastructures-conducteurs
LOTI	Loi d'orientation sur les transports intérieurs
LPC	Laboratoire de psychologie de la conduite
MA	Département mécanismes d'accidents
MPSR	Management et pratiques de sécurité routière
ONISR	Observatoire national interministériel de sécurité routière
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
ONSER	Organisme national de sécurité routière
ORSR	Observatoire régional de sécurité routière
PAF	Police aux frontières
PDU	Plan de déplacements urbains
PLU	Plan local d'urbanisme
PRAS	Plan régional d'aménagements de sécurité
SAMU	Service d'aide médicale urgente
SCOT	Schéma de cohérence territorial
SETRA	Service d'études techniques des routes et autoroutes
SMUR	Service mobile d'urgence et de réanimation
SNECER	Syndicat national de l'enseignement de la conduite et de l'éducation routière (UNSA)
SNICA	Syndicat national des inspecteurs, cadres et administratifs du permis de conduire et de la sécurité routière (FO)
SRU	Loi solidarité et renouvellement urbain
SURE	Sécurité des usagers sur les routes existantes

UITP	Association internationale des transports en commun
UMRESTTE	Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport-travail-environnement
UNIC	Union nationale des indépendants de la conduite
UNIDEC	Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite
UNISDECA	Union nationale indépendante des salariés de l'enseignement de la conduite automobile
UTAC	Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle

Enjeu majeur du vivre ensemble dans notre société, la sécurité routière n'est pas encore une culture partagée par tous, malgré la diminution importante du nombre des victimes de la route ces dernières années.

Outre les avancées techniques qui permettront de gagner des vies, la prévention, l'éducation et la participation de tous à la mise en place de solutions inédites doivent être développées davantage.

Une meilleure coordination entre les acteurs nationaux et locaux est la clé d'un fonctionnement optimisé au sein d'un domaine redéfini par le concept plus large de mobilité durable.