



ENSP

ÉCOLE NATIONALE DE
LA SANTÉ PUBLIQUE

RENNES

MODULE INTERPROFESSIONNEL DE SANTÉ PUBLIQUE

– 2000 –

**QUELLE PRÉVENTION
DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION EN FRANCE ?**

– thème n° 23 –

Ce rapport de séminaire a été réalisé par un groupe de 08 élèves en formation initiale

Animatrice
Christine QUELIER

Sommaire

INTRODUCTION	1
1 ANALYSE DE L'EXISTANT	3
1.1 Des moyens d'envergure	3
1.1.1 Les sources d'informations	3
1.1.2 Les outils de la sécurité routière	5
1.1.3 Les acteurs	6
1.1.4 Les moyens d'envergure	11
1.2 Mais des résultats décevants	12
1.2.1 Des chiffres alarmants	13
1.2.2 Des chiffres traduisant l'échec des mesures de prévention des accidents de la circulation ?	15
2 UNE DIFFICILE POLITIQUE DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE	17
2.1 Les raisons de l'échec de la politique de prévention des accidents de la route	17
2.1.1 Un facteur de risques majeur difficile à réduire : le comportement individuel.....	17
2.1.2 De nombreux acteurs difficiles à coordonner	18
2.1.3 L'absence d'une évaluation de la politique publique de sécurité routière	19
2.1.4 L'absence de volonté politique	20
2.2 Propositions	24
2.2.1 Synthèse des principales propositions émises	24
2.2.2 Propositions du groupe inter professionnel	26
CONCLUSION	28
ANNEXE	29
RESUME	

INTRODUCTION

« Quand une activité est assurée quotidiennement par des millions d'individus, il est difficile de leur faire admettre que la pratique « normale » ne confère pas une compétence pour parler de la pratique « déviante ». La familiarité avec la conduite transforme chaque titulaire d'un permis de conduire en expert de la sécurité routière et peu de domaines de recherches sont aussi envahis par les idées reçues, les hypothèses et les passions que celui des accidents de la route. Tout le monde « sait » ce qu'il faudrait faire pour réduire le nombre de morts, la pratique de la conduite étant confondue avec la connaissance scientifique de l'accident ¹».

En outre, « les Français acceptent d'une façon surprenante ces accidents qui semblent intégrés à notre vie sociale ; les pompiers désincarcèrent, les Samu ramassent, les policiers constatent et rétablissent la circulation, les familles enterrent. ²»

C'est en partie la banalisation de l'acte de conduire et de ses conséquences qui nuisent à l'efficacité des politiques de prévention des accidents de la circulation. Mais il ne s'agit certainement pas de la réponse unique à la question : " Pourquoi toutes les mesures prises en matière de prévention routière n'aboutissent pas aux résultats escomptés ? "

Les principales hypothèses auxquelles nous avons a priori songées sont les suivantes:

- La majorité des accidents de la circulation est due à un comportement individuel, comportement sur lequel il est difficile d'agir tant les individus sont divers et singuliers.
- La multiplicité et la diversité des acteurs de la prévention des accidents de la circulation rendent difficile la coordination et la lisibilité de la politique menée
- La complexité du code de la route et son évolution constante rendent difficile son application
- Les caractéristiques et les arguments de vente des véhicules, et l'image de la voiture dans notre société ne facilitent pas l'adoption de comportements favorables à la sécurité routière.

Pour vérifier ces hypothèses, notre groupe de travail a procédé à une analyse de documents écrits, audiovisuels, radiophoniques et a mené des entretiens avec des acteurs très divers participant à la mise en œuvre des mesures de prévention:

¹ In <http://www.securite-routiere.org/Connaître/accidentologie.htm>, page 1

² In Pr Claude GOT, « La santé », page 39, éd. Flammarion, 1992.

- En ce qui concerne les entretiens, chacun a été mené par un ou plusieurs membre(s) du groupe, selon une méthode semi-directive, à partir d'une grille d'entretien réalisée en commun au préalable. La diversité des personnes rencontrées a contribué à la richesse de ce travail d'enquête par entretien : il s'est agi de responsables dans des administrations centrales et locales de sécurité routière ou d'aménagement du territoire, de membres d'associations, de chercheurs, de gendarmes... On peut déplorer que des tentatives de rendez-vous et d'entretiens téléphoniques avec des professionnels de la route (chauffeurs) ou des acteurs du secteur privé (agences de publicité) aient échoué.
- En ce qui concerne l'analyse des documents, c'est encore une fois la diversité dans leur collecte qui a contribué à enrichir et à compléter les informations recueillies au cours des entretiens. Nous avons travaillé sur la base d'ouvrages de référence, d'articles de presse, d'articles de revues spécialisées, de magazines édités par des assurances ou des associations de parents d'élèves, de documents tirés de recherches sur des sites internet. Mais nous avons aussi prêté une attention particulière aux messages vidéos, produits entre autres par la Prévention Routière, aux brochures de sensibilisations aux dangers de la route, aux spots de prévention diffusés sur les fréquences radio, au émissions de 107.7, la radio des autoroutes. Nous avons également été attentifs aux réflexions, remarques et impressions de notre entourage sur des problématiques de sécurité routière, à l'occasion de discussions informelles. Nous avons aussi récolté des documents publicitaires sur des véhicules de grande marque lors du salon de l'automobile: "*le mondial de l'automobile 2000*" de Paris, et à la lecture de magazines divers.

(pour tous les détails, voir en annexe la bibliographie indicative, la liste des personnes rencontrées et la grille d'entretien)

La "sécurité routière" est en effet un champ vaste et mal délimité sur lequel interviennent une multitude d'acteurs - institutionnels, particuliers, privés, publics - agissant chacun à leur niveau pour tenter de diminuer les risques d'accident et de décès sur les routes.

Nous avons pu constater, au cours de nos réflexions, qu' en dépit des moyens d'envergure dont elle dispose, les résultats de la sécurité routière en France sont décevants. Ce constat fera l'objet de la première partie de ce document de synthèse.

La seconde partie sera l'occasion d'une réflexion sur les causes de ce relatif échec et sur les pistes de solutions à explorer.

1 ANALYSE DE L'EXISTANT

La politique d'organisation de la circulation et de prévention des accidents a connu plusieurs phases et s'est adaptée à la croissance exponentielle du trafic : à une période de « *préhistoire* » (1851-1916), ont succédé des « *initiatives timides* » (1917-1972), puis la sécurité est devenue « *l'affaire de tous* » (1973-1980), et c'est actuellement une période de « *durcissement des mesures* » (1980-2000) que nous connaissons.

L'analyse de l'existant révèle qu'en dépit des moyens engagés, les résultats demeurent mitigés.

1.1 Des moyens d'envergure

1.1.1 Les sources d'informations

En matière de sécurité routière, les sources d'informations sont nombreuses et diversifiées. Certaines données sont issues directement d'études spécifiques, d'autres sont obtenues par le biais d'organismes divers.

➤ les principales statistiques proviennent :

- ◆ des enquêtes REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur des Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier) qui par le biais d'équipes pluridisciplinaires tentent de trouver l'explication technique de l'accident survenu.
- ◆ des fiches d'accidents établies par la police et la gendarmerie (Bulletin d'analyse des Accidents corporels de la Circulation - BAAC)
- ◆ des enquêtes ponctuelles portant par exemple sur l'alcool au volant, les conduites dangereuses réalisées par le CREDOC, les compagnies d'assurances ou bien encore par des associations d'usagers

* in « Une histoire de sécurité », in « Accidents de la route, une question de conduite », TDC n°800, 15-30 sept.2000, pp18-19.

- plusieurs organismes fournissent d'autres types d'informations, non seulement des d'autres statistiques mais aussi des analyses :

EN FRANCE

- ◆ Les données d'ordre technique (rôle de l'infrastructure, expertises ...) sont diffusées par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) parfois en collaboration avec le Centre d'Études sur les Réseaux, le Transport, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et le Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA). L'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) joue également un rôle primordial. Il est à noter que les Laboratoires des Ponts et Chaussées (LCPC et LRPC) et le Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'étude du comportement humain (LAB)¹ fournissent aussi des informations (par exemple : mesures de l'impact des nouveaux systèmes d'assistance à la conduite : ergonomie cognitive).
- ◆ Les données d'ordre général (nombre d'accidents, catégories concernées) sont fournies par l'institut national d'études démographiques (INED), la fédération française des sociétés d'assurance, le centre d'études et d'informations de la sécurité routière et Bison Futé².

EN EUROPE

La fédération européenne de sécurité routière (FEDSR), créée le 26 novembre 1993 à Bruxelles, a pour objectif la coordination des activités des organisations représentant les usagers de la route, les constructeurs de véhicule et d'infrastructures routières. Elle permet ainsi d'élargir le recueil des données à l'Europe tout comme le Centre d'Etude sur les Accidents et l'Analyse des Risques (CEESAR).

¹ fondé par Renault et le groupe PSA Peugeot Citroën en 1969

² Service du ministère des Transports dont l'origine remonte au 2 août 1975

DANS LE MONDE

- ◆ La prévention routière internationale appuie la recherche dans le domaine de la sécurité routière en favorisant la coopération des organismes nationaux et internationaux, de toutes personnes physiques et morales, de centres de recherches et d'entreprises intéressés directement ou indirectement à la promotion et à l'amélioration de la circulation routière et de sa sécurité.
- ◆ L'OCDE élabore chaque année des rapports concernant la sécurité routière comme en 1994, celui sur l'amélioration de la sécurité routière grâce à la modification des comportements.

1.1.2 Les outils de la sécurité routière

Tout d'abord, on peut constater qu'en matière de sécurité routière, le dispositif juridique est très étoffé. En effet, le code de la route qui édicte précisément les règles à respecter sur les réseaux routiers est d'une lecture assez ardue d'autant plus que chaque jour des articles sont modifiés. De plus, de nouvelles mesures sont prises ponctuellement comme la création d'un délit de grande vitesse (loi du 18 juin 1998, dite loi Gayssot).

Pour prendre ces mesures, le gouvernement s'appuie sur des rapports qu'il a lui-même commandés : par exemple, le *Livre blanc de la commission de la sécurité routière* de 1989, le "*Livre blanc sur les drogues licites ou illicites et médicaments*" de 1996, le *rapport Namias sur "La vitesse et la sécurité routière"* de 1995 ou le *rapport Massin*¹ de 1998.

Les actions menées au niveau local se fondent également sur des textes. Le plan départemental d'action sécurité routière (PDASR) doit être obligatoirement élaboré par les préfets d'après le document général d'orientation (DGO). Le DGO établit un cadre ainsi qu'un programme d'action pour la politique à conduire en matière de sécurité routière dans chaque département en définissant des axes prioritaires. Ces actions sont menées sur une durée de trois ans.

¹ "*Pour une sécurité routière plus citoyenne*"

1.1.3 Les acteurs

LES INSTITUTIONS

- Les structures essentielles regroupent les services administratifs et techniques.
 - ◆ Parmi les services administratifs, le comité interministériel institué par un décret du 5 juillet 1972 fut la première institution chargée de mettre en œuvre une politique de sécurité routière. Cet organisme est placé sous la présidence du premier ministre et comprend les ministres directement concernés par la sécurité routière (Défense nationale, Intérieur, Transports...). Les grandes mesures, les décisions sont discutées préalablement en comité puis les propositions sont transmises au conseil des ministres.

Ensuite, le délégué interministériel¹² est quant à lui chargé de veiller à l'élaboration des mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière, prépare les délibérations du comité et suit l'application des décisions prises.

Plus récemment, en 1982, a été créée la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR). Cette dernière a des compétences concernant la réglementation technique des véhicules, la formation du conducteur, la promotion de la sécurité routière au niveau interministériel ou local et la politique générale de communication vis à vis du grand public ou de populations spécifiques (jeunes, piétons...).
 - ◆ S'agissant des services techniques, l'INRETS² dont la création date de 1985, a des missions diverses :
 - effectuer, faire effectuer ou évaluer toutes les recherches et tous les développements technologiques consacrés à l'amélioration des systèmes et moyens de transport et de circulation du point de vue technique, économique et social
 - mener dans ces domaines tous travaux d'expertise et de conseil

¹ actuellement Isabelle MASSIN

² statut particulier d'établissement public à caractère scientifique et technologique, placé sous la double tutelle des ministères de l'Équipement et de la Recherche

- valoriser les résultats de ces recherches et travaux, contribuer à la diffusion des connaissances scientifiques et participer à la formation par et à la recherche dans le secteur des transports en France et à l'étranger.

Si l'INRETS effectue des travaux portant sur le comportement des conducteurs et sur les véhicules, d'autres services techniques effectuent des recherches spécifiques dans le domaine des infrastructures. Ainsi, le SETRA a comme activités l'analyse accidentologique et la définition des mesures préventives pour améliorer l'infrastructure. Quant au CERTU, il est l'alter ego du SETRA pour les villes. Les laboratoires des Ponts et chaussées par contre, s'intéressent davantage aux techniques routières : revêtement, éclairage, météorologie routière.

➤ Les autres structures publiques

◆ Les ministères

La politique de sécurité routière active requiert l'implication de nombreux départements ministériels (Intérieur, Défense, Santé, Education nationale, Justice) car le problème n'est pas uniquement une question de transport mais un ensemble englobant la prévention, la répression (comme les contrôles effectués par les forces de l'ordre), les secours aux accidentés. En 1982, la structure de la sécurité routière se modifie. La décentralisation implique une prise en compte de la sécurité routière plus forte par les responsables locaux : ils deviennent entièrement associés aux objectifs gouvernementaux.

- Le préfet depuis 1983, est responsable de l'application du programme REAGIR, il est secondé dans son mandat par le sous-préfet qui assume la responsabilité de la sécurité routière. Il est assisté par une cellule composée d'un coordinateur sécurité routière, d'un agent chargé d'assurer le suivi des actions du PDASR ainsi que d'une personne chargée des enquêtes REAGIR¹. Ce petit groupe travaille en étroite collaboration avec le chargé de mission sécurité routière². Ce dernier a des missions diverses allant de l'impulsion des orientations de la politique nationale et locale auprès des responsables départementaux à l'information des acteurs

¹ inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR)

² issus du secteur public, du milieu socio-professionnel et associatif

locaux en passant par l'organisation d'échanges d'expériences entre les départements, sur les démarches et actions locales.

- Quant aux Directions Départementales de l'Équipement (DDE), elles assurent le relais local de la direction des routes et sont aussi les maîtres d'œuvre d'opérations pour les collectivités locales.

◆ L'observatoire national de la sécurité routière

Cet organisme qui dépend du ministère de l'Équipement a pour mission de réaliser des études statistiques et spécifiques (mortalité des piétons sur les routes nationales par exemple), de dresser des bilans et donc de fournir des informations aux différents acteurs concernés par la sécurité routière. Des observatoires sont implantés au niveau régional et s'auto saisissent pour réaliser des enquêtes.

LES ACTEURS PRIVÉS

➤ Le réseau associatif

La première association ayant comme domaine d'activité la sécurité routière date de la fin des années 40. Depuis, de nombreuses associations se sont formées afin de trouver des idées, des moyens pour lutter contre l'insécurité routière. Une soixantaine d'entre elles sont reconnues officiellement par l'observatoire interministériel de sécurité routière. A titre d'exemple, nous pouvons citer la Prévention Routière, la Ligue contre la violence routière, la Fondation Anne Cellier pour la sécurité routière, la Fédération des associations de la route pour l'éducation ... Par leur diversité et leur multiplicité, elles permettent aux idées et aux actions d'être présentes au cœur de la société.

Le 11 avril dernier, le premier ministre a attribué le label "Grande Cause nationale 2000" à 13 associations regroupées autour de la Prévention Routière en un collectif baptisé "Arrêtons le massacre¹ sur la route". L'intérêt de ce regroupement est le mélange des genres : il réunit non seulement des mouvements traditionnels en

¹ mot employé révélant l'intolérance du nombre de morts actuels : 8000 /an

matière de sécurité routière mais aussi d'autres dont ce n'est pas l'objet (Anima Fac, UPOLEP et USEP²).

➤ Les milieux socioprofessionnels

De plus en plus de dirigeants réalisent que la sécurité routière n'implique pas seulement un coût humain mais aussi un coût économique qui peut être nuisible au bon fonctionnement de la vie économique. Certains ont décidé d'agir en fonction de leurs possibilités.

◆ Les constructeurs automobiles

Dans leurs recherches, ils ont bénéficié de l'apparition de nouvelles technologies. Grâce à l'informatique, la micro-électronique, ils disposent de nouveaux moyens d'étude comme les mannequins instrumentés. De plus, le SETRA met à la disposition des constructeurs toute une gamme de logiciels.

S'ils sont de vrais ennemis lorsqu'il s'agit de stratégies commerciales, en matière de sécurité routière ils savent coopérer. Ainsi, dans les années 90, un programme analysant 8000 accidents regroupait plusieurs constructeurs : PSA, Renault, Renault Véhicules Industriels et même un acteur public : l'INRETS. Il est à noter que le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) contribue aussi à la recherche accidentologique.

Certains dirigeants de groupe comme Jacques Calvet n'ont pas hésité à s'associer aux pouvoirs publics. En 1988, un « code de déontologie » a été signé avec les constructeurs automobiles qui renoncent à argumenter sur la vitesse sous toutes ses formes dans les messages publicitaires. Toutefois, la portée de cet accord est à relativiser puisque dans les brochures actuelles vantant les qualités d'un véhicule, il est fait encore quelquefois mention de la vitesse de pointe¹.

² union française des œuvres laïques, d'éducation physique et union sportive de l'enseignement du 1^{er} degré

¹ Exemple : brochure 206 Peugeot, année 2000

- ◆ Les compagnies d'assurance

Elles participent au processus d'information d'un large public et en matière de conseil, elles aident des organismes tels que les associations, les entreprises. Il est à souligner que contrairement aux constructeurs, elles y ont un intérêt économique direct.

Chaque tient à mener sa propre action. La Mutuelle Assurance des Instituteurs de France (MAIF), la Garantie Mutuelle des Fonctionnaires (GMF), animent des pistes routières destinées aux jeunes enfants. Concernant la formation à la conduite, la MACIF s'est associée à l'Ecole de Conduite Française. Les assurances sont tenues de consacrer 1% de leur enveloppe Responsabilité Civile à la sécurité routière.

- ◆ Les entreprises

Depuis quelques années, des dirigeants d'entreprises ont pris en considération le problème de l'insécurité routière. ESSO, EDF-GDF entre autres, ont élaboré des politiques de sécurité routière à l'intention de leurs employés (Information, responsabilisation, stages).

Depuis 1990, des clubs d'entreprises se forment. Ce sont souvent des associations créées par des préfectures, des mairies, la CRAM (Caisse Régionale d'Assurance Maladie), le MEDEF (Mouvement Des Entreprises de France) ayant comme adhérents des entreprises publiques et privées. Parmi leurs objectifs, on dénombre la diminution du nombre d'accidents en milieu professionnel, la mise en commun des moyens d'action ou bien encore la mobilisation du personnel autour d'un projet global de sécurité routière.

- ◆ Les nouveaux collaborateurs

Il faut également noter que les supermarchés (distribution d'éthylotests), les pharmacies (vente de matériels autotests à faible prix), les restaurateurs, les discothèques commencent à se mobiliser face à l'insécurité routière.

1.1.4 Les moyens d'envergure

➤ Les modes d'action antérieurs à l'infraction : la sensibilisation

La formation à la conduite et la sensibilisation des jeunes demeurent une des priorités. La formation continue peut éradiquer les comportements mortellement dangereux. Ainsi dès leur plus jeune âge, les enfants reçoivent un enseignement concernant la sécurité routière. Un décret du 12 février 1993 a rendu obligatoire le passage de l'Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) pour les élèves de 5ème et de 3ème.

Désormais, les moniteurs d'auto-école doivent se conformer au programme national de formation (PNF) qui constitue un instrument de référence pour la formation à la conduite de n'importe quel véhicule.

Néanmoins, la conduite accompagnée reste une mesure dont les conséquences sont encore incertaines. Sur cinq études réalisées en 1990, 1993, 1994, 1995, aucune ne permet d'affirmer qu'un conducteur ayant suivi une formation en AAC, diminue son risque d'accident sur la route.

La communication (Télévision, radios, presse) contribue également à la sensibilisation des usagers mais *"elle n'est pas une fin en soi. C'est un système au service d'une stratégie dont le but est de modifier l'opinion et le comportement de ceux auxquels elle s'adresse"*¹. Concevoir un message publicitaire est une mission périlleuse car il est nécessaire de bien cibler son auditoire. La France, malgré sa nouvelle campagne réalisée par M. Depardon, reste encore en retrait par rapport à la Grande-Bretagne, l'Australie où les images sont très violentes. Selon le rapport Namias, ces images violentes rejettent immédiatement la faute sur l'autre, il y a donc non implication.

Malheureusement, à l'heure actuelle, il est encore impossible de mesurer l'impact réel de ces campagnes sur le comportement des usagers.

➤ Les modes d'action postérieurs à l'infraction

Le système des contrôles et des sanctions est *"la pierre angulaire de toute politique globale de sécurité routière"*². Ce sont les forces de police et de gendarmerie qui constatent les infractions et qui dressent un procès verbal. Il revient à chacune de ces

¹ P. d'ELME « Sécurité routière : rêver et communiquer » in *Administration* avril - juin 1994, p.87

² H. NIEL in *Administration* avril - juin 1994, p.60

structures administratives d'organiser à l'échelon départemental leurs plans d'actions qui impliquent l'implantation de contrôles automatisés avec ou sans interception. A défaut d'un nombre suffisant d'hommes, les forces de police et de gendarmerie contrôlent essentiellement ce qui constitue la trilogie de l'insécurité routière : le taux d'alcoolémie des conducteurs, la vitesse et le port de la ceinture. Les contrôles avec interception mobilisent 4 à 9 personnes mais l'amélioration des techniques de contrôles (Eurolaser) devrait à moyen terme réduire ce nombre. Néanmoins, on peut constater que des infractions comme les refus de priorités sont plus rarement sanctionnées.

Il est à noter également que les contrôles sont difficiles à mettre en œuvre car il faut s'assurer non seulement de la sécurité des usagers mais également de celle des fonctionnaires de police.

Quant au permis à points¹ entré en vigueur le 1er juillet 1992, il semble montrer son efficacité en raison d'une éventuelle perte rapide des points. Par exemple, le non-respect de la priorité entraîne une perte de 4 points, le refus de se soumettre aux vérifications d'alcoolémie, 6 points.

➤ Les dispositifs de sécurité passive

Les constructeurs ne cessent d'améliorer la sécurité des véhicules (« Airbags », système de freinage « ABS », renforts latéraux, structures déformables). Toutefois, ces mesures peuvent avoir un effet paradoxal sur le conducteur en renforçant son sentiment d'invulnérabilité.

1.2 Mais des résultats décevants

En dépit de ces moyens importants déployés, les chiffres traduisant l'insécurité routière apparaissent décevants : la presse n'hésite pas à employer les termes de "*massacre*", "*d'hécatombe*" sur les routes, le Pr GOT intitule un chapitre de son ouvrage "*la barbarie routière*"², les partenaires de la sécurité routière (associations, responsables politiques et techniques locaux ou nationaux) ne semblent pas satisfaits de la situation, comme en témoigne le qualificatif de "*gâchis*" parfois employé³. Les chiffres sont "alarmants" : c'est du moins l'interprétation qui en est communément admise.

¹ instauré par la Loi du 10 juillet 1989

² In Pr Claude GOT, « *La santé* », page 39, éd. Flammarion, 1992.

³ terme employé par M. PELE à l'occasion de l'entretien du 26 septembre 2000.

1.2.1 des chiffres alarmants

La revue « ça m'intéresse² » affiche en première page "124 500 blessés, 8500 tués". Ces chiffres sont qualifiés d' « hécatombe ». Ce magazine avance également le chiffre suivant : 33% des conducteurs iront un jour à l'hôpital.

« Le quotidien du médecin³ » expose les chiffres de l'année 1998 : 8109 tués, 8437 morts à 6 jours, 168 535 blessés dont 33 977 graves.

Selon l'INED (Institut National d'Etudes Démographiques), les accidents de la circulation en France et leur conséquences entraîneraient chaque année un déficit de 5000 naissances. La mort routière est la première cause de mortalité des adolescents et des jeunes adultes . Des dizaines d'autres chiffres pourraient être cités ainsi. Mais ils n'autorisent une réelle mesure, une quantification que dans une logique comparative, notamment au regard des exemples étrangers.

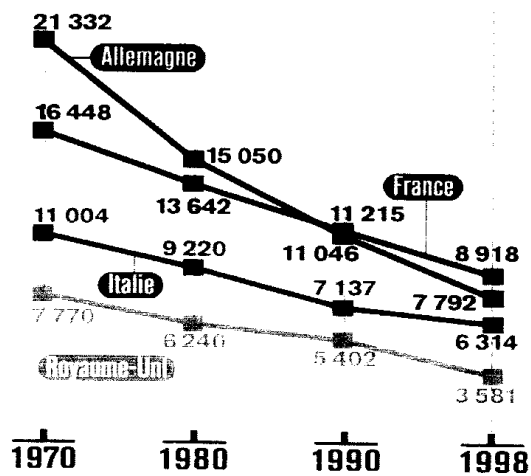
Au classement des 166 pays de l'ONU en matière de sécurité routière, la France se situe dans les trois derniers rangs, aux côtés de l'Espagne et du Portugal. Le nombre de tués est l'indicateur d'insécurité routière le plus dramatique, cela va sans compter le nombre de blessés, les conséquences physiques, psychologiques, sociales et économiques des accidents de la circulation. La France compterait chaque année 2,5 fois plus de tués que la Grande-Bretagne. Les performances de tels pays (Royaume-Uni, Suède....) prouvent qu'il est possible de ne pas payer d'autant de vies humaines la liberté de circuler.

² « ça m'intéresse » n°236, octobre 2000, dossier « la sécurité routière », pp 62-70.

³ "Le Quotidien du médecin", journal n°6618 du 7 janvier 2000 (page 18).

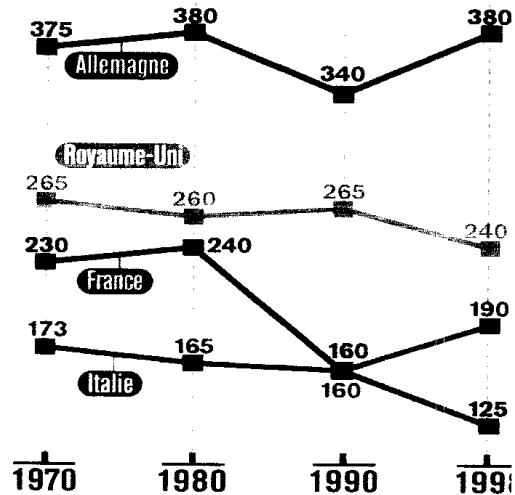
MORTS

Bilan annuel des tués par pays



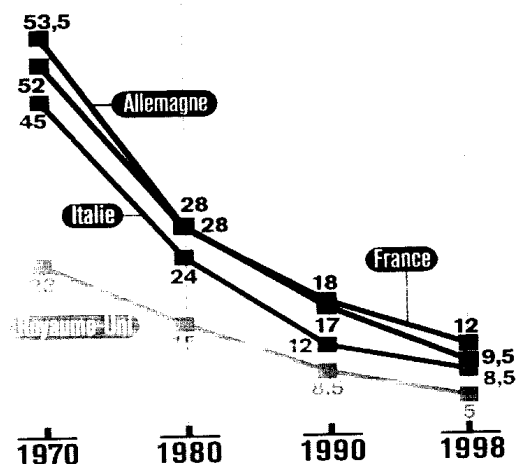
BLESSÉS

Bilan des accidents corporels en milliers



RISQUES

Tués par milliard de kilomètres parcourus



graphiques extraits de «*ça m'intéresse*» n°236, octobre 2000, dossier «*la sécurité routière*», pp 62-70.

Les conducteurs français sont souvent qualifiés d'inciviques, et seraient pour cela peu sanctionnés et peu contrôlés. La preuve réside dans les chiffres suivants : 44 % des accidents mortels sont dus à la vitesse, 40 % des accidents sont imputés à une consommation excessive d'alcool. En 1999, 1 107 accidents corporels résultent d'un franchissement de ligne continue, les forces de l'ordre enregistraient cette année là 113 292 infractions de même type ayant entraînés un accident. L'impatience des conducteurs (non-respect de stop) a tué 219 personnes et blessé 1 281 autres en 1999. Ce même comportement au feu rouge a tué 84 personnes et en a blessé 532 . On déplore également 318 décès dus à un comportement aberrant (refus de priorités, non respect d'un sens interdit...en dépit d'une signalisation claire et voyante).¹

1.2.2 Des chiffres traduisant l'échec des mesures de prévention des accidents de la circulation ?

Les chiffres et constats précédemment cités doivent cependant être abordés avec prudence et avec nuances.

- Il faut d'abord constater que le mode de calcul, la définition des catégories et typologies retenues, bref la méthodologie employée influe sur les résultats obtenus et explique les différences observables selon la source produisant les données. On peut par exemple s'interroger sur le degré de signification du calcul du nombre de décès à 6 jours. C'est un biais commun aux interprétations et aux utilisations des données statistiques.

Notons également que l'augmentation de l'intérêt porté à un sujet particulier, comme par exemple l'augmentation du nombre de contrôle de vitesse, fait mécaniquement augmenter les chiffres traduisant justement l'existence de ce fait.

En outre, la multitudes de chiffres et de conclusions avancées et répétées dans les médias conduit à créer une certaine confusion et une banalisation des conséquences des accidents de la circulation.

- Certains chiffres ou certaines interprétations qui sont faites viennent à contrario relativiser le risque d'accident : au pire, chacun d'entre nous ne subira qu'1 ou 2 accident(s) sérieux sur 50 années de conduite quotidienne.

¹ chiffres extraits de «*ça m'intéresse* » n°236, octobre 2000, dossier « la sécurité routière », pp 62-70.

Certaines interprétations, parmi les plus fatalistes explique la stagnation dans la diminution du nombre de décès sur les routes - stagnation commune à plusieurs pays d'Europe - par l'existence d'un seuil qui serait incompressible et constituerait une limite à l'amélioration de la sécurité routière. *"La stagnation des résultats, moi, ça ne m'étonne pas. On est arrivé à la limite de ce qu'on pense appeler la prévention. On a besoin de techniques pour limiter ce que l'homme peut faire"*¹.

- enfin et surtout, la tolérance à l'égard des accidents de la circulation évolue au fil du temps et selon les pays. Au début des années soixante-dix il y avait chaque année en France plus de 17 000 tués sur les routes. Cette « hécatombe » était pourtant mieux acceptée qu'aujourd'hui. Car depuis 30 ans, le nombre de décès a été diminué de moitié alors même que dans le même temps, le trafic augmentait. Peut-on alors parler d'échec des politiques de prévention des accidents de la circulation ?

Ne s'agit-il pas plutôt d'une réduction de la tolérance sociale par rapport au nombre de tués sur les routes, par rapport au prix que l'on est prêt à payer pour la liberté de circuler, comme en témoigne le pari ambitieux de la loi Gayssot : réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici 2003 ? On peut d'ailleurs remarquer une tendance générale à la recherche de sécurité dans différents domaines : sécurité alimentaire, sécurité par la propreté de l'environnement, sécurité des actes médicaux et chirurgicaux....

¹ Propos tenus par M. JOURNOUX lors de l'entretien du 29/09/2000.

2 UNE DIFFICILE POLITIQUE DE PREVENTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE.

Dans le champ de la prévention des accidents de la circulation, essayons d'expliquer pourquoi les résultats obtenus sont mitigés et quelles sont les pistes possibles d'amélioration de la sécurité routière à explorer.

2.1 Les raisons de l'échec de la politique de prévention des accidents de la route.

2.1.1 Un facteur de risques majeur difficile à réduire : le comportement individuel

a) Une évaluation difficile

Malgré toutes les mesures mises en œuvre, l'approche collective des risques ne suffit pas à régler les problèmes en matière de sécurité dans la mesure où 95% des accidents de la route ont pour origine un facteur humain, ce qui met en cause au premier chef le comportement des usagers et leur responsabilité individuelle. C'est le point névralgique sur lequel il est le plus difficile d'intervenir car il relève d'un problème plus large de société.

Il n'existe aucune étude scientifique étayée par des statistiques concluant que le comportement individuel est un facteur de risque prédominant. Cependant, d'après les travaux de recherche de l'INRETS, la majorité des accidents a au moins une cause humaine et n'est pas le résultat d'une cause extérieure sur laquelle le conducteur n'aurait aucune prise, comme on semble souvent le croire.

b) les comportements à risque des usagers

Les trois causes essentielles mises en évidence sont l'alcool, la vitesse, et le défaut du port de la ceinture, auxquelles il faut ajouter des défaillances dans l'appréciation des situations. Par ailleurs, la perception que chacun a de sa conduite par rapport aux autres conducteurs peut s'ajouter aux facteurs de risque précédents.

En effet, l'évaluation subjective du risque et des compétences de conduite, étudiée depuis une vingtaine d'années fait régulièrement ressortir l'existence d'« un optimisme

comparatif¹ » : nombre d'automobilistes estiment que, comparés aux autres conducteurs, ils échapperont d'avantage aux accidents de circulation, ils commettent moins d'infractions, et ont de meilleures capacités de conduite.

Par ailleurs, le mode de comportement individuel est influencé par des facteurs sociaux et culturels. Ainsi, le phénomène d'appartenance à un groupe (jeunes, motards, « cadres dynamiques »...) peut conditionner largement un mode de conduite. De plus, la façon dont une communauté respecte une réglementation de sécurité routière est très variable et se relie à d'autres attitudes collectives.

De même, les facteurs culturels ont une grande influence. Ainsi, la documentation comparative du respect des règles dans différents pays met en évidence des différences importantes entre le Nord et le Sud de l'Europe, observables également entre le Nord et le Sud de la France. De la même manière, la différence entre les comportements des conducteurs français et britanniques *semble s'expliquer* par des différences de culture, les seconds étant plus respectueux de la norme et de l'autre que les premiers. L'usage d'un passage pour piétons réglé par un feu diffère à Paris et à Londres. Le non-respect de la loi en matière de sécurité routière en France semble ainsi largement lié à des facteurs culturels. En ce qui concerne la conduite sous l'emprise de l'alcool, on observe schématiquement deux types de consommation, même si cette tendance semble se résorber avec le temps : l'une festive, peu fréquente mais toujours excessive, surtout dans le Nord de l'Europe, l'autre plus régulière mais quantitativement limitée, surtout dans les pays de la zone méditerranéenne. Ceci entraîne des écarts importants dans le respect des consignes de sécurité. En Finlande, en Suède, aux Pays-Bas et au Royaume uni, les conducteurs acceptent bien la règle selon laquelle celui qui boit ne conduit pas. En revanche, on observe qu'en Italie, en Espagne, en Grèce, les conducteurs prennent facilement le volant bien que conscients d'avoir dépasser la limite légale d'alcoolémie.

2.1.2 De nombreux acteurs difficiles à coordonner

Au cours des différents entretiens, il nous est apparu que la coordination entre les acteurs n'était pas optimale.

Tout d'abord, la politique de sécurité routière décidée au niveau de l'Etat est déclinée à l'échelon régional et départemental mais on constate par exemple l'absence d'une coordination entre les forces de police, de gendarmerie et des CRS. Ainsi, la gendarmerie

¹ Patricia DELHOMME, Directeur de recherche, laboratoire de psychologie de la conduite à L'INRETS

élabore son plan de contrôle routier de façon presque autonome sans concertation avec les autres partenaires.

D'autre part, la prévention routière se caractérise par une multitude d'associations regroupant à la fois des associations importantes comme la Prévention Routière et de nombreuses associations de familles de victimes dont l'action est principalement locale.

Au niveau national, on constate en particulier une confusion fréquente entre l'action de la Sécurité routière (politique de l'Etat) et celle de l'association Prévention Routière et on peut déplorer un éparpillement des forces associatives et l'absence d'un lobby associatif fort à l'image de celui du Sida (ex : Aides, Act-up...).

Enfin, il paraît que le passage de la connaissance à l'action des décideurs est lent et difficile. En effet, de nombreux acteurs (observatoire national de sécurité routière, chercheurs...) sont pourvoyeurs d'information auprès des pouvoirs publics ; le degré de connaissance est de plus en plus élevé sans améliorer pour autant l'efficacité de la politique publique.

2.1.3 L'absence d'une évaluation de la politique publique de sécurité routière

A l'image de la plupart des politiques publiques, la politique de sécurité routière est insuffisamment évaluée.

Certes, on dispose d'indicateurs comme le nombre de tués, le nombre d'accidents mais le fonctionnement du dispositif n'est pas évalué ainsi que les actions qui en découlent. Ainsi, par exemple, les stages post-permis, organisés dans le cadre de procédures de récupération de points, n'ont pas fait l'objet d'évaluation quant à leur impact sur l'infractionnisme et l'accidentalité.

De même, la communication institutionnelle n'est pas évaluée, notamment l'impact des campagnes de prévention dont les messages restent intuitifs.

L'évaluation est d'autant plus difficile que le dispositif de contrôle est hétérogène sur l'ensemble du territoire à l'image de la lutte contre l'alcoolisme. La connaissance de l'alcoolisation des conducteurs est encore très insuffisante, en particulier les études de groupes témoins hors accidents représentatifs de la circulation ne sont plus réalisées depuis la fin des années 70. Les matériels de dépistage sont insuffisants, les conditions de réalisation des dépistages préventifs, en particulier les heures ou les jours où ils sont pratiqués, leur fréquence, sont très variables d'un département à l'autre. Le suivi médical des personnes dépistées et ayant un problème d'alcoolisme chronique est assuré dans certains départements, négligé dans d'autres. La situation n'est pas satisfaisante et témoigne de dysfonctionnements importants du système de contrôle et de sanction.

Il semble ainsi que l'Etat n'a pas su développer et s'assurer de la qualité de ses services par des évaluations adaptées, ce qui affaiblit l'ensemble du système. Le refus de prendre en

compte son inefficacité dans son domaine de responsabilité le conduit vers des solutions de facilité :

- placer la responsabilité sur l'usager, alors que l'insuffisance du système de contrôle et de sanctions a favorisé depuis quelques décennies une dérive des comportements aboutissant aujourd'hui à une situation de désobéissance massive aux règles.
- tenir des discours simplificateurs sur le rôle de l'éducation et de l'information considérées comme les clés du problème alors qu'elles ne constituent qu'une partie de la solution.

2.1.4 L'absence de volonté politique

a) Un arsenal législatif inadapté et inappliqué

On constate une multiplication des textes législatifs et réglementaires ponctuels, sans politique d'ensemble ce qui donne une impression d'activisme alors que l'on se garde de mettre en œuvre les moyens de les appliquer et de les évaluer.

Sur le plan local, l'absence de volonté politique se caractérise par un manque de moyens : faute de moyens humains, la gendarmerie doit limiter les contrôles routiers et il devient illusoire de croire que toutes les personnes roulant à plus de 130 km /h sont arrêtées. De plus, les contrôles sont pratiqués avec une marge de tolérance : le 50 en ville n'est souvent sanctionné qu'au-delà de 70, le 90 au-delà de 110, voire 120. Ce seuil de tolérance conduit les pouvoirs publics dans une impasse : soit ils réduisent leur seuil d'intervention et ils arrêtent tout le monde (ils n'en ont pas les moyens), soit ils fixent un seuil plus élevé et les usagers augmentent leur vitesse de base. Si le gouvernement avait l'intention d'atteindre ses objectifs, en particulier de favoriser un retour à la loi, sa première mesure devrait être d'abaisser la tolérance sur les excès de vitesse à 5km/h.

On constate également une relative mansuétude des magistrats concernant la mise en application des textes : peu de condamnations pénales (aucune pour le délit de grand excès de vitesse), recours au permis blanc...Les sanctions aboutissent le plus souvent à une réduction du nombre de points sur le permis et à des amendes.

Enfin, au vu des comportements des conducteurs, il semble que les règles du code de la route restent indicatives et qu'il est de bon ton de les transgresser, aucune profession ne dérogeant à la règle. Près de la moitié des automobilistes tués en 1999 sur autoroute n'étaient pas ceinturés. Dans le centre de Nice, le taux de port de la ceinture est inférieur à 50%.

Cependant ce constat d'échec est à relativiser. En effet, chaque action de prévention routière induit automatiquement des effets pervers atténuant de fait l'impact de l'action préventive :

- par exemple, l'amélioration du réseau routier engendre une augmentation du trafic, de la vitesse (le conducteur se sentant plus en sécurité) et n'induit pas forcément une réduction de la mortalité routière.
- De même, avec la mise en place du système de freinage ABS censé apporter une plus grande sécurité, certains assureurs allemands avaient proposé des baisses de prime mais ont rapidement abandonné l'idée, constatant que les conducteurs équipés d'ABS roulaient plus vite.

b) des intérêts politiques contradictoires aux intérêts publics

Certains exemples mettent en évidence le caractère très politique des décisions concernant la prévention du risque accidentel. La connaissance des facteurs de risque et l'élaboration de mesures adaptées ne sont pas suffisantes. Les décideurs placent les considérations tactiques très politiciennes avant les objectifs de sécurité routière.

Un exemple récent concerne la création du délit de très grand excès de vitesse pour sanctionner sévèrement les dépassements de plus de 50 km/h de la vitesse maximale autorisée. En effet, ce texte prêt dès le printemps 1994 a vu différée sa présentation au Parlement. Il a été étudié seulement fin 1994 en première lecture et accepté avec difficultés par l'Assemblée. Il devait achever son périple parlementaire lors de la session spéciale de janvier 1995. Craignant ses conséquences électorales à quelques mois de l'élection présidentielle, le Premier Ministre ne l'a pas fait inscrire à l'ordre du jour de cette session et, après l'élection présidentielle, le nouveau gouvernement a renoncé à cette mesure.

De même, en cas d'excès de vitesse constaté par un radar couplé d'un appareil photographique, le propriétaire ne peut actuellement être condamné que s'il est identifiable sur la photographie ou s'il reconnaît avoir conduit son véhicule au moment où l'infraction a été constatée. S'il n'est pas le conducteur et si ce dernier n'est pas identifiable, il n'est pas tenu de dire à qui il avait confié son véhicule. Nous sommes donc dans une situation absurde, une contravention de stationnement sera payée par le propriétaire du véhicule sans envisager la possibilité de prêt à un autre conducteur, alors qu'une infraction aux limites de vitesse mettant en jeu la sécurité des tiers pourra ne pas être sanctionnée. Le texte réglementaire mettant fin à cette anomalie était prêt fin 1994.

Par sécurité, le gouvernement l'a soumis au Conseil d'Etat pour être assuré qu'il pouvait prendre cette décision par voie de décret. Il en a eu confirmation mais le décret n'a jamais été publié.

Enfin, l'amnistie reste l'exemple le plus frappant de l'antagonisme entre l'intérêt politique et l'intérêt public. L'amnistie est la preuve que le politique peut adopter des mesures dangereuses par opportunisme politique. Il est de bon ton pour un président nouvellement élu de proposer une loi d'amnistie à l'égard des infractions et délits routiers. Ce type d'amnistie induit des comportements d'anticipation de la clémence accompagnant l'élection présidentielle et lors de l'élection de 1988 une augmentation de la mortalité accidentelle sur les routes avaient été observée (645 tués de plus que l'année précédente entre janvier et mai 1988). Lors de la dernière élection, ces annonces d'amnistie étaient apparues plus tôt, coïncidant avec une nouvelle ascension de la mortalité routière alors que nous étions sur une pente régulièrement descendante avec 655 tués de moins que l'année précédente au cours des 9 premiers mois de 1994.

c) Des intérêts économiques divergents

Il est tout à fait paradoxal de pouvoir conduire des automobiles qui vont à 200 km/h alors que la vitesse sur les routes françaises est limitée à 130km/h. Cet exemple démontre que l'action des pouvoirs publics se heurte en premier lieu au lobby des constructeurs automobiles et au poids économique du secteur dans l'économie nationale. L'année 1999 est à ce niveau révélatrice de l'importance du secteur en France et de l'engouement du public pour l'automobile, affichant des niveaux de vente record : pour les constructeurs français Renault et PSA, respectivement 2.29 millions de véhicules commercialisés dans le monde et 2.5 millions, soit une hausse de 7.4% et 10.4%. La vitalité du secteur et la puissance des grands constructeurs automobiles sont un frein important aux politiques publiques et rendent très hypothétique l'application de certaines mesures parfois avancées comme les véhicules bridés ou la mise en place de boîte noire. Les industriels producteurs de véhicules rapides craignent cette évolution du marché qui réduirait l'attrait pour les véhicules qu'ils produisent. Agir sur la puissance des véhicules à la construction peut modifier sensiblement la répartition du marché entre les marques, les constructeurs de véhicules rapides étant plus concernés que ceux qui produisent une gamme complète incluant les modèles les moins puissants. Il est évident qu'un pays comme l'Allemagne, qui a plusieurs marques produisant majoritairement ou exclusivement des véhicules très puissants et rapides, souffrirait de mesures contrôlant efficacement la vitesse des véhicules. Pour autant, il faut également reconnaître que les pays qui ont des limitations strictes et respectées tels que les USA ont

un marché florissant de véhicules haut de gamme, montrant que l'attrait pour ces véhicules n'est pas uniquement lié à leur vitesse.

Il apparaît que seul un consensus au niveau européen pourrait faire face à ce lobby, par le biais par exemple d'une législation européenne.

Au-delà, c'est à l'image de la voiture dans la société que se heurte l'action des pouvoirs publics. La voiture symbolise puissance, virilité, liberté, dynamisme et sexualité ¹. Elle représente un signe social important, largement relayé par les publicitaires, ce qui rend secondaire les messages portant sur la prévention routière et la rend difficilement attaquant. Au niveau de la prévention, il est difficile d'intégrer les caractéristiques psychologiques, la relation affective voire passionnelle d'un individu avec son véhicule, ses pulsions agressives.

Finalement, en raison d'intérêts politiques et économiques divergents, la sécurité routière n'est pas reconnue comme un problème de santé publique réclamant un traitement urgent et efficace. Dans ces conditions, il semble illogique de se préoccuper quotidiennement de risques secondaires alors que la première cause de mort des adolescents et des jeunes adultes n'est pas considérée comme un problème prioritaire.

A l'heure de faire des propositions, il nous paraît nécessaire de présenter d'une part une synthèse partielle des propositions générales et déjà faites, et d'autre part quelques propositions issues de la réflexion du groupe dans sa pluralité professionnelle.

¹ A titre d'exemple, les principaux slogans de la campagne publicitaire pour la Rover Mini Cooper sont les suivants: "*éblouis-moi*", "*conduis-moi*", "*protège moi*", apposés sur des photographies "osées".

2.2 Propositions

La sécurité routière est un domaine qui suscite de nombreuses propositions. Du particulier aux associations, de l'expert aux médias, du niveau local au plan européen voire mondial. Il nous paraît opportun de présenter une synthèse sommaire des propositions les plus couramment énoncées avant d'exposer celles issues de la réflexion pluri-professionnelle de notre groupe.

2.2.1 Synthèse des principales propositions émises

Trois sources ont principalement alimenté cette partie de la recherche. Les différentes propositions recueillies dans le cadre de nos entretiens les complètent.

1. Les 20 propositions du professeur GOT
2. Le point de vue de Jack Short, secrétaire Général Adjoint de la Conférence Européenne des Ministres des Transports
3. Le dossier Sécurité Routière de la Revue « ça m'intéresse » : Huit idées pour mieux pacifier la route.

Ces propositions se déclinent autour de trois axes : les usagers, les infrastructures et les véhicules.

a. concernant les usagers

- Les messages de sécurité routière doivent demeurer en permanence sur le devant de la scène par des méthodes novatrices.
- Au niveau de la formation, il conviendrait de multiplier les formations post-permis et les apprentissages avec simulateur de conduite.
- Le Ministère de l'Education Nationale devrait être un acteur à part entière dans le processus des formations des enfants et adolescents).

- Les actions associatives mériteraient d'être valorisées. Des initiatives telles que le « kit discothèque » (consommation gratuite et non alcoolisée pour le conducteur) devraient être généralisées.
- Toute prescription médicamenteuse pouvant amoindrir la vigilance du conducteur devrait être accompagnée d'une prescription médicale de prudence
- Il paraît nécessaire de créer au niveau de chaque département une structure d'assistance psychologique et sociale pour personnes confrontées aux accidents graves
- La recherche sur le comportement du conducteur doit être renforcée.
- Des mesures plus ciblées en direction des jeunes et des usagers vulnérables doivent être envisagées. Un nouveau conducteur obtiendrait après examen un permis initial qui serait converti en permis définitif au bout de deux ou trois ans de conduite sans accident.
- Le seuil de la contravention pour conduite sous l'influence de l'alcool pour les conducteurs ayant obtenu leur permis depuis moins de trois ans devrait être ramenée à 0.10g/ litre.

b. concernant les infrastructures

- Avoir un budget de communication, de recherche et d'action à la hauteur des enjeux humains concernés, similaire au budget communication des constructeurs privés
- Avoir un système de contrôle et de sanctions efficace : « si déjà on faisait appliquer la loi » regrettait le président départemental de la ligue contre la violence routière. Doter le pays d'une police de la route est une proposition qui semble faire l'unanimité.
- Utiliser des tickets de péage sur les autoroutes pour contrôler les vitesses moyennes paraît être facilement mise en place.
- L'état des routes devrait être soumis à expertise indépendante afin d'éviter que l'Etat ne soit juge et parti.
- L'éclairage des autoroutes, moyen utilisé en Belgique, semble donner des résultats probants.
- Le ferro-routage est d'ores et déjà reconnu comme un moyen de réduction du trafic routier et par là même de la densité accidentogène .

c. concernant les véhicules

- Entreprendre la procédure de modification des normes au niveau européen pour que les performances des véhicules soient cohérentes avec les limites de vitesse
- Rendre obligatoire le régulateur de vitesse et l'allumage diurne des feux de croisement.
- Développer une modification de la fiscalité pour accroître la dissuasion de l'achat du véhicule inutilement puissant.
- Il serait intéressant voire nécessaire d'installer des éthylomètres couplés au système de démarrage des véhicules et d'appliquer les systèmes de sécurité passive ("air - bag", appuie-tête à l'arrière) sans discrimination financière.
- Il serait opportun de contraindre les constructeurs à modifier les images marketing de leurs produits.

Parallèlement aux propositions institutionnelles et à celles des professionnels du secteur, le groupe propose en toute modestie quelques pistes de réflexions.

2.2.2 Propositions du groupe inter professionnel

a. Actions envisagées dans nos milieux professionnels

Il nous paraît possible d'introduire dans le plan de formation de nos institutions respectives, une action visant à réduire les accidents de trajet en association avec les organismes de prévention.

Dans le cadre de l'information et de la participation des usagers dans les structures sanitaires et sociales, des associations de prévention pour la sécurité routière (Ligue contre la violence routière...), pourraient être conviées à participer à une information auprès des usagers dans le cadre par exemple de département des usagers ou de maison des usagers (exemple de l'hôpital Broussais). Ces associations pourraient intervenir dans le cadre d'une formation réservée au personnel.

b. Actions envisagées au niveau de la politique de santé publique.

Il semble surprenant que la prévention des accidents de la route ne soit pas une priorité de santé publique au même titre, par exemple que la lutte contre le suicide alors qu'ils sont un des premières causes de mortalité des 18/25 ans. Il serait peut-être opportun d'intégrer la prévention des accidents de la route au niveau des conférences régionales de santé et de tenir compte des recommandations du Haut Comité de Santé Publique en ce domaine. Parallèlement, un pôle sécurité routière pourrait être créé au niveau de la Direction Générale de la Santé.

c. Actions envisagées au niveau des acteurs autres qu'institutionnels.

Il serait peut être préférable pour l'efficacité du combat associatif contre l'insécurité routière que les associations se regroupent non pas ponctuellement (action « Arrêtons le massacre ») mais qu'elles se fédèrent afin de constituer un groupe de pression suffisamment puissant face aux politiques et au lobbying automobile.

Un leader charismatique pour personnaliser le mouvement à l'instar d'autres associations (comme par exemple :Michel CRETON pour les enfants handicapés mentaux) devrait être sollicité par les associations.

CONCLUSION

*"Incivilité, vitesse, inexpérience, alcool... c'est très complexe la prévention routière".
"C'est un sujet très prenant, il faut y croire, derrière il n'y a pas que des chiffres"¹.*

"Derrière", il y a des familles qu'on autorise ou non à voir le corps, des deuils qui se heurtent aux conclusions d'enquête: *"affaire classée sans suites", "infraction insuffisamment caractérisée"*.²

"Derrière" il y a des insatisfactions: *"c'est un thème à la mode mais il y a une grande dispersion des moyens"*³. Il y a aussi de nombreuses preuves de créativité, des propositions pertinentes, un réel investissement de nombreuses personnes. Mais l'aveu de relative impuissance se traduit par des constats acceptés et banalisés, par des chiffres, qui tombent comme des couperets à toute initiative originale: "la majorité des accidents de la route est due aux *comportements individuels*".

Par ailleurs, c'est une toute autre réalité que nous dévoile le salon de l'automobile qui s'est tenu à Paris fin septembre 2000. Il a battu le record d'affluence de tous les salons automobiles du monde. Ce salon relève d'ailleurs d'une organisation digne d'un grand spectacle, chaque grand constructeur déployant plus de moyens et d'ingéniosité pour rendre son stand attractif. Ces phénomènes conduisent à s'interroger sur la représentation et l'image de la voiture dans nos sociétés contemporaines. Ce record du salon de l'automobile est-il révélateur d'un marché aveugle des risques qu'il engendre en entretenant cette image de la "voiture - liberté", de la "voiture - puissance"? A contrario, ce record doit-il nous inciter à réfléchir à une image plus "mesurée" de la voiture, plus cohérente avec les chiffres de la sécurité routière ? *"Ce qui manque, c'est (peut-être) une culture de la route"*³ qui dépasserait la culture de la voiture.

La prévention des accidents de la circulation en France est un enjeu de société au delà de l'enjeu de santé publique qu'elle représente.

¹ Propos tenus par M. PELE à l'occasion de l'entretien du 26 septembre 2000.

² Réflexions recueillies pendant l'entretien avec M. LAVILLE le 29 septembre 2000.

³ Propos de M. JOURNOUX lors de la rencontre du 2 octobre 2000.

ANNEXES :

- Grille d'entretien
- Personnes rencontrées
- Bibliographie indicative.

* Grille d'entretien:

Thème: **Quelle prévention des accidents de la circulation France ?**

voici les questions pour lesquelles nous souhaitons obtenir des réponses et des points de vue au cours de l'entretien. Les questions ont été posées ou non, selon que l'interlocuteur aborde le thème de lui-même, et ont pu être formulées différemment, en fonction du contexte.

1 – Présentation des enquêteurs et de l'objectif de l'enquête. Exposition des raisons qui nous ont conduit à prendre contact et à rencontrer cette personne.

2 – Quels sont, d'après vous, les principaux facteurs de l'insécurité routière ? (en précisant si nécessaire: alcoolisme, vitesse, saturation du réseau routier, inexpérience, infrastructure...?)

3 – Quelle prévention possible des accidents de la circulation :

comment ?	Quels objectifs ?
quand ?	Quelles priorités ?
avec qui ?	Quels moyens ?
avec quels outils ?	Quelles actions ?
pour quel public ?	Quelle évaluation ?
quelle évaluation ?	

4 – Quelle est votre responsabilité en matière de prévention des accidents de la circulation ?
Quelle place, d'après vous, est accordée aux initiatives individuelles des usagers ?

5 – Quels sont les enjeux de la prévention ?

6 – Quels types de difficultés rencontrez-vous ? (articulation et collaboration avec d'autres acteurs, manque de moyens...?)

Quelles améliorations sont d'après vous possibles?

7 – Quelles attentes avez-vous vis-à-vis des cadres de santé que nous sommes en matière de prévention des accidents de la circulation ?

8 – D'après vous, quelle représentation avons-nous aujourd'hui de la voiture dans nos sociétés? Les images véhiculées par la voiture ne sont-elles pas un facteur d'explication des comportements observables sur les routes ?

En fonction des interlocuteurs rencontrés, des questions en rapport avec le métier de celui-ci ont été posées.

* Personnes rencontrées:

Voici la liste, par ordre chronologique, des personnes qui ont été rencontrées dans le cadre de ce travail:

Monsieur PELE, responsable de la sécurité routière au niveau départemental, Préfecture d'Ille et Vilaine.

Monsieur GOUIN et

Monsieur BLOREC, Observatoire régional de sécurité routière, Rennes.

Madame DELHOMME, INRETS – Paris / Arcueil, Directeur de recherches, Laboratoire de psychologie de la conduite.

Monsieur PELISSIER, chef de cabinet de Mme MASSIN, délégation interministérielle à la sécurité routière, Paris / La Défense.

Dr CHEVALLIER, Médecin conseiller technique de Mme MASSIN, délégation interministérielle à la sécurité routière, Paris / La Défense.

Monsieur LAVILLE, Président départemental (Essonne), Ligue contre la violence routière.

Monsieur CONCHE, Secrétaire général du Comité départemental de la Prévention Routière (Essonne)

Monsieur JOURNAUX, Président du Comité départemental de la Prévention Routière (Essonne)

Major BERSAN, Escadron départemental de sécurité routière, caserne Marguerite, Rennes.

Monsieur ROULLEAU, Responsable de la cellule d'exploitation et de sécurité routière, Direction Départementale de l'Équipement, Rennes.

Nous remercions toutes ces personnes qui ont bien voulu nous accorder un peu de leur temps, nous les remercions de l'accueil qui nous a été fait et de tous les renseignements et réflexions qu'elles ont pu nous faire partager.

*** bibliographie indicative**

Voici les documents qui ont servi de base à notre réflexion.

- Documents généraux

- GERONDEAU, Christian, "Les transports en France : quelques vérités bonnes à dire", 1993
- GIRAUDET, pierre et collection, "Livre Blanc de la Commission de la sécurité routière", Paris, la Documentation Française, 1989, 159 pages.
- LAGIER, Georges et collection, "Livre Blanc Sécurité routière, drogues licites ou illicites et médicaments", Paris, La Documentation Française, 1996, 249 pages.
- Pr GOT Claude, "Chapitre 3: les accidents de la route", in "La santé", éd. Flammarion, 1992.
- Pr GOT Claude, "le passage de la connaissance de l'expert à l'action des décideurs", in ?
- BATHI Séverine, "La mise en œuvre de la politique de sécurité routière en France", mémoire pour l'obtention du diplôme de l'institut d'Etudes Politiques, Aix en Provence, 1997.
- "Les accidents de la circulation routière et leurs conséquences : quels indicateurs pour en suivre l'évolution ?", Compte-rendu du Module Interprofessionnel de management des systèmes de santé, ENSP, 1999.
- Dossier "sécurité routière", in "Ca m'intéresse", n°236, octobre 2000.

- articles de revues:

- Dr DAMESTOY Nicole, Dr BAUDIER François, Dr MAURICE pierre, "La prévention des accidents, des approches complémentaires dans les pays francophones", in "actualité et dossier en santé publique", n°12 septembre 1995, pp 10-12.
- "Roulez jeunesse !", in "l'école des parents" – 7-8/97
"La rue et la route: quelle sécurité ?" in "l'école des parents" – 5/96.
- "Une éducation à la prévention des accidents", in "Valeurs mutualistes", MGEN", n°177, septembre 1996, pp 12-13
- ESTERLE-HEDIBEL Maryse, "La prévention ne peut pas s'adresser sous la même forme à tous les publics", in "MAIF info", n°118, juin 2000.

- "Accidents de la route: une minorité de jeunes prend tous les risques", in "Consommation et mode de vie", ed du Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie (CREDOC), n°138, octobre 1999.
- "Auto-revue, le journal de la Matmut et de la SMAC", n°122, 2eme trimestre 2000
- "Accidents de la route, une question de conduite", TDC (Textes et Documents pour la Classe) n°800, 15-30 septembre 2000, Ed. Prévention Routière et Centre National de Documentation Pédagogique.

- **Articles de presse quotidienne:**

- "Le Monde", 6 mai 2000: "M. Gayssot joue la peur du gendarme contre la violence routière" et "les politiques publiques impuissantes face à l'exception culturelle française"
- "Le Monde", 13 septembre 2000: "Les accidents de la route frappent davantage les catégories défavorisées".
- "Libération", 11 mai 2000, "sécurité routière, pour une répression intelligente"
- "Ouest-France", 7 avril 1999: "Les écoliers sensibilisés aux dangers de la route".

- **Presse spécialisée et documents fournis par nos interlocuteurs:**

- Extraits de "Sécurité Routière", "Bilan annuel – statistiques et commentaires – année 1999"
- "Observatoire Régional de Sécurité Routière de Bretagne", Direction Régionale de l'Equipement, n°37, mai 1999, bilan de l'année 1998.
- "Trafic et accidents 1999", ed de la DDE d'Ille et Vilaine, Cellule d'Exploitation et de Sécurité
- "Plan départemental d'actions de sécurité routière 2000", préfecture d'Ille et Vilaine
- "Revue du comité de la sécurité routière", n°s 119 et 120, septembre 2000.
- "tableau de bord de l'Observatoire régional de la Sécurité routière en Midi-Pyrénées", n° 12, 2eme trimestre 2000.
- Plaquette de présentation de INRETS: Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.
- DELHOMME Patricia, "La modification des comportements insécuritaires de conduite, des attitudes des comportements et de leurs rapports", in "Recherche Transports Sécurité" n°41, décembre 1993.

- DELHOMME Patricia, "La présence de passagers favorise-t-elle le port de la ceinture de sécurité en ville ?", in "Bulletin de Psychologie", Numéro Spécial d'ergonomie, 1994a.
- DELHOMME Patricia, "optimisme comparatif chez les usagers de la route : une protection contre le risque ?", in "Pratiques psychologiques " 2000, pp.99-109
- DELHOMME Patricia, "La conduite en ville d'un très petit véhicule électrique ou diesel : attitudes et comportements ", in "Recherche, Transport Sécurité " n°43, juin 1994, pp 13-21.
- DELHOMME Patricia, dir, Deliverable 4 : "Evaluated road safety media campaigns: an overview of 265 evaluated campaigns and some meta-analysis on accidents" status (public), ed INRETS, project funded by the european commission under the transport rdt programme of the 4th framework programme.

- Extraits de Sites internet:

- Site de la sécurité routière: <http://www.securite-routiere.org>

les rubriques accueil, accidentologie, décisions politiques, infrastructures, statistiques, actions possibles, véhicules, vocabulaire, destin ou accident, usagers, références.

- <http://www.santé-gouv.fr>

Etats généraux de la santé, la santé par la prévention – faire de la sécurité routière une priorité

- <http://www.quotimed.com> - recherche d'articles sur la sécurité routière, beaucoup sont extraits du "quotidien du médecin"

-<http://perso.wanadoo.fr/lcvr> (lutte contre la violence routière)

- <http://www.jamanga.com/cyberthèque/sécurité.com>

- <http://www.senat.fr>

- <http://www.arretonslemassacre.com>

- Documents vidéos

"La sécurité routière": "quatre reportages sur quatre opérations LABEL VIE"

"La sécurité routière": spots de prévention: "*après deux verres, tout s'accélère, la vitesse ou la vie, la ceinture de sécurité, la fatigue, questions pour un motard, une route à partager: qu'est-ce qu'ils font là?, le permis par point*".

« *La sécurité, c'est pas sorcier !* », coproduit par la Prévention Routière, France 3, Abeille assurances, le Journal de Mickey, Top Famille et Bauer

- Documents publicitaires

- recueillis au salon "Mondial de l'automobile" à Paris, 30 septembre - 15 octobre 2000:

Peugeot 607, 206,106

Renault Clio, Mégane, Scénic, Safrane, Espace, Kangoo, Twingo, Trafic, Master

Mercedes Classe A, Classe C, Classe E, Classe S, M, G, V

Opel Astra, Agila

Austin Mini Cooper

Les dossiers du CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles), "automobile et sécurité"

Le quotidien du visiteur, Mondial de l'automobile , Paris 2000, lundi 2 octobre 2000, n°3

Le Parisien, cahier n°2 dimanche 1^{er} octobre 2000, sur le mondial de l'automobile

Ecole d'ingénieurs EPF, plaquette de présentation

Ecole d'ingénieurs "Strate Collège Designers", plaquette de présentation

Brochures MATMUT mutuelle d'assurance: "le meilleur choix pour l'assurance de votre véhicule!" , "protégez-vous", "memento du mutualiste", "la certitude d'être bien assuré au plus juste prix", "mieux assurer tout le monde".

*** Documents de sensibilisation:**

Guide de la réparation après accident

L'autoroute, un trait d'union entre nous

"Automobile Club", publication des Automobiles Clubs de l'Ile de France et de Normandie, n°3 nouvelle série, avril 2000.

"la défense active des automobilistes, notre priorité", Automobile Club, fédération française

"Faits marquants 1999", ed. SANEF (Sociétés des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France)

"La radio numérique", ed. Cofiroute

"Autoroute – Info107.7", ed. Sociétés des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

"107.7 FM, la fréquence de l'autoroute", "l'Autoroute, un trait d'union entre nous", ed Association des sociétés françaises d'autoroutes.

Brochures de "La sécurité routière":

- Vitesse et violence du choc – s'arrêter, c'est réagir
- REAGIR: Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier
- Pour la sécurité des enfants en voiture
- Bien voir pour bien conduire
- Alcool au volant
- Que deviennent les jeunes accidentés de la route en Franche-Comté ?
- Le permis à points
- Conduire de nuit
- La vitesse, ça se contrôle
- Si chacun fait un peu, c'est la vie qui gagne
- Le chemin de l'école
- Le contrôle technique
- Partageons la route
- La Prévention Routière de l'Essonne
- Les enfants dans la circulation, conseils aux parents pour protéger et éduquer les enfants
- La Prévention Routière en Entreprise

Brochure éditée par "Conducteur Citoyen": "pour la sécurité de tous, il n'est pas interdit d'améliorer sa conduite"

Brochure éditée par "Arrêtons le massacre": "quel automobiliste êtes-vous ?".

Module interprofessionnel de santé publique – 2000 –

Thème n°23

QUELLE PREVENTION POUR LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION EN FRANCE ?

Résumé :

8500 morts, 34000 blessés graves...tel est le bilan de la sécurité routière en France reléguée au rang de mauvais élève mondial. En dépit des moyens engagés envers les usagers, les infrastructures et les véhicules, les résultats statistiques sont décevants. Traduisent-ils l'inefficacité des mesures ?

Le constat d'échec est couramment dénoncé; Toutefois, des nuances d'interprétation s'imposent. En outre, ce relatif échec tient à des facteurs de risques difficiles à appréhender: les comportements individuels et les conduites risquées sont des facteurs déterminants de l'accident.

La sécurité routière souffre des paradoxes de société, des manques de coordination et d'évaluation des mesures de prévention et d'une certaine banalisation. L'absence de volonté politique forte tient à la fois à la multiplicité des enjeux sanitaires, sociaux et économiques et aux effets éventuellement pervers des mesures préventives. Au terme de cette analyse, il semble que la sécurité routière devrait être reconnue comme un enjeu majeur de santé publique.

