

Stratégies préventives et acteurs

La lutte contre l'insécurité routière implique de nombreux acteurs : État, collectivités locales, associations, entreprises, chercheurs, professions liées à l'automobile et assurances... Leurs angles de vue différents ouvrent l'analyse pour une meilleure prévention.

La politique de sécurité routière

Isabelle Massin
Déléguée
interministérielle à la
Sécurité routière

La démocratisation de l'automobile, devenue accessible à la plupart, date des années soixante. L'importante augmentation du trafic qui en a résulté sur un réseau routier ni dimensionné ni adapté en conséquence s'est traduite par une envolée du nombre des accidents atteignant son apogée en 1972, année où furent enregistrées plus de 16 000 morts sur les routes de France.

Organisation de la sécurité routière en France

Prenant conscience de la gravité du phénomène, le gouvernement a créé alors le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), assorti d'un poste de délégué interministériel. Présidé par le Premier ministre et réunissant l'ensemble des ministres les plus concernés (Intérieur, Défense, Justice, Éducation nationale et Jeunesse, Santé, Travail, Finances, Recherche...), le CISR a pour mission de déterminer les mesures générales à prendre. Celles-ci sont préparées et leur application suivie par le délégué interministériel, en concertation permanente avec les responsables des administrations concernées.

Au fil des trente dernières années, de nombreuses dispositions ont ainsi été adoptées, généralisées ou renforcées qui, peu à peu, ont permis d'infléchir la courbe

des accidents et de leurs victimes. Alors que le parc automobile doublait et que le trafic était multiplié par 2,5, le nombre de tués était, lui, divisé par deux, ce qui permet d'affirmer que, compte tenu des kilomètres parcourus, la route française est à ce jour cinq fois moins meurtrière qu'il y a trente ans.

Depuis 1982, le délégué interministériel est également directeur de la sécurité et de la circulation routières au ministère de l'Équipement et des Transports. À ce titre, il a la responsabilité directe de la formation du conducteur, de la réglementation technique du véhicule et de l'exploitation routière.

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) a pour mission la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la définition des données statistiques nationales et internationales, le suivi des études sur l'insécurité routière. Il publie un bilan détaillé chaque année.

Enfin, mis en place en octobre 2001, le Conseil national de sécurité routière (CNSR) est composé de 45 membres représentant les différentes composantes impliquées dans la lutte contre l'insécurité routière : État, Parlement, collectivités locales, associations, professions liées à l'automobile et aux assurances. Il est assisté d'un comité d'experts et dispose d'un budget propre. Le CNSR a trois missions :

- proposer au gouvernement des mesures en faveur de la sécurité routière,
- commander des études permettant d'améliorer les connaissances en matière de sécurité routière,
- procéder à des évaluations des actions engagées ou proposées.

Grandes orientations de la politique de sécurité routière aujourd'hui

Malgré les progrès réalisés, la France reste en deçà des résultats obtenus dans la plupart des autres pays de même niveau de vie, notamment en Europe. Dans son allocution du 14 juillet 2002, le président de la République s'en est inquiété et a affirmé sa volonté de rupture en déclarant que la sécurité routière serait une priorité de son mandat.

Dès le 17 septembre, les États généraux de la sécurité routière ont donné lieu à un large débat auquel, en présence du Premier ministre et de six membres du gouvernement, ont participé les principaux acteurs nationaux concernés. À la lumière de cet échange, et en complément des initiatives déjà prises par le nouveau gouvernement pour renforcer les moyens consacrés à la sécurité routière, le CISR sera réuni avant la fin de l'année pour décider de nouvelles actions. Présentées en conseil des ministres le 16 octobre, les orientations proposées s'articuleront autour de cinq axes :

- Faire respecter la règle, ce qui suppose une augmentation forte des contrôles routiers, un traitement plus rapide et plus systématique des infractions routières,

une formation du conducteur et une sensibilisation permanente de l'usager de la route sur le fondement des règles.

- Promouvoir des véhicules plus sûrs. La réglementation des véhicules est effectuée au niveau européen, mais les constructeurs français peuvent promouvoir les outils d'aide à une conduite plus apaisée, plus sûre ; l'État peut en équiper ses véhicules comme les entreprises leurs flottes professionnelles.

- Inciter l'usager à adapter sa conduite à ses capacités et à ses aptitudes physiques : selon les moments de la vie, les circonstances, l'état de santé, l'environnement, les capacités et les possibilités de conduire sont différentes. Le conducteur doit en avoir conscience et être formé sur le sujet.

- Repenser la route et la rue en fonction de l'objectif sécurité routière. Trop souvent les aménagements routiers visent à améliorer la fluidité du trafic, ou en ville la qualité de l'espace urbain. Il est essentiel qu'ils soient systématiquement étudiés sous l'angle de la sécurité. Le traitement des obstacles latéraux (poteaux, parapets, arbres...) doit être une priorité.

- Impliquer et responsabiliser les différents acteurs.

 suite page 29

Mobilisation à Saint-Fargeau-Ponthierry

En l'an 2000, après plusieurs accidents mortels de jeunes les années précédentes, sept jeunes de Saint-Fargeau-Ponthierry se tuent sur la route. Dans tous les cas, une conduite à risques est à l'origine du drame. En septembre 2000, le maire et la benjamine du conseil municipal mobilisent l'ensemble de la population, et plus particulièrement les jeunes, pour agir. L'objectif fixé est zéro jeune tué en un an.

La municipalité fait de cette action en faveur de la sécurité routière l'une des priorités de son projet politique. L'implication des jeunes est recherchée en particulier. L'idée est de faire de la lutte pour la sécurité routière l'affaire de tous. Un comité de pilotage sécurité routière réunissant des jeunes, des élus, des fonctionnaires de la municipalité et l'École de conduite française est créé. Il élabore un plan local de sécurité routière. Les différentes actions programmées ont pour objectif d'inviter chacun à changer son comportement routier

et celui des autres usagers en développant le dialogue social entre jeunes/parents, jeunes/adultes, autorité/citoyens.


Depuis deux ans, de nombreuses actions ont été menées et parfois reconduites. Parmi les plus significatives :

- Sensibilisation du personnel communal
- Diffusion dans toute la ville d'affiches réalisées par les jeunes
- Formation au secourisme avec la Croix-Rouge française
- Édition d'un « permis de vivre » réalisé par les jeunes et distribution à tout usager de la route ayant une conduite dangereuse
- Stages moto pour les jeunes avec la Police nationale
- Mobilisation du collège, où chaque année 200 élèves de 3^e perçoivent la sécurité routière au travers du regard des familles de victimes, des représentants de l'État (police, pompiers...) et des associations et participent à différents ateliers (notamment, points

de sécurité routière à améliorer sur la commune)

- Journée « Combat pour une vie » en octobre qui, chaque année, permet de rendre hommage aux jeunes disparus, de faire le bilan des actions passées et de lancer des actions pour l'année à venir.

Fin 2002, le bilan est positif : depuis la mise en place du programme d'actions avec les jeunes, aucun jeune ne s'est tué sur la route.

Forte de ces résultats la municipalité de Saint-Fargeau-Ponthierry vient de créer avec d'autres communes l'association « Communes en route pour la vie ». Ses objectifs sont de regrouper les collectivités locales qui s'engagent contre l'insécurité routière, de favoriser les partages d'expérience, d'être une force de propositions et d'actions, et d'inciter d'autres communes à s'impliquer. 

Contact : Alice Renard, mairie de Saint-Fargeau-Ponthierry, 01 60 65 85 27, arenard@saintfp.com.

Le plan gouvernemental

Cause nationale, la lutte contre l'insécurité routière fait l'objet d'un programme d'actions gouvernemental.

Le 18 décembre 2002, le gouvernement a lancé un programme d'action pour lutter contre l'insécurité routière.

Les objectifs de ce programme sont triples : passer d'une sécurité passive à une sécurité active, mieux encadrer les conducteurs vulnérables, créer une culture générale de prévention des risques routiers.

Contrôler et sanctionner pour prévenir l'accident

Il faut agir sur le comportement des conducteurs pour ne plus laisser place au sentiment d'impunité qui prévaut encore trop souvent.

Des contrôles automatisés capables de relever toutes les infractions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées, le respect des distances entre les véhicules et les signalisations imposant l'arrêt des véhicules seront instaurés sur l'ensemble du territoire. Par ailleurs, sera créée, sur les autoroutes concédées, une infraction pour vitesse moyenne supérieure aux limites réglementaires, celle-ci étant calculée au moyen des tickets de péage.

Cette mesure permettra un redéploiement des forces de l'ordre, qui pourront se concentrer par exemple sur le contrôle du taux d'alcoolémie et de la consommation de produits stupéfiants par les automobilistes.

Afin de parvenir à un traitement rapide du contentieux routier et d'éviter un encombrement des tribunaux, les contraventions de 4^e classe du Code de la route seront forfaitisées et le titulaire

de la carte grise sera tenu au paiement préalable de l'amende en cas de contestation, (sauf à justifier du vol de son véhicule ou à fournir les coordonnées du conducteur).

Le traitement rapide du contentieux routier aura un effet persuasif qui doit conduire à un changement des comportements.

Certains comportements délinquants justifient une aggravation des peines. C'est le cas de la conduite en état d'ivresse, du non-port de la ceinture de sécurité, du défaut de casque et de l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite.

L'application des peines sera plus sévère pour les blessures et homicides involontaires et les multirécidivistes.

Enfin, les possibilités d'aménagements de suspension du permis de conduire (permis blanc) seront supprimées pour les infractions les plus graves et le suivi d'un stage de sensibilisation aux données de la sécurité routière pourra être imposé au titre de peine complémentaire des sanctions d'infractions graves.

Des conducteurs vulnérables mieux encadrés

Un permis probatoire, délivré avec seulement 6 points, sera désormais la règle pour tous les conducteurs novices. La totalité des 12 points sera acquise après trois ans de conduite sans infraction.

Une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite sera effectuée avant l'obtention du permis de conduire, puis intégrée dans les visites médicales obligatoires tout au long de la vie active. Au-delà de 75 ans, une visite obligatoire permettant de tester notamment l'acuité visuelle, les réflexes et

la condition physique sera mise en place tous les deux ans pour les seniors souhaitant conduire un véhicule.

Afin d'assurer une meilleure formation des conducteurs, le programme de recrutement des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sera poursuivi sur 2004-2006.


Pour une culture générale de prévention des risques routiers

La sécurité routière sera partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et de lutte locale contre l'insécurité. À ce titre, des crédits supplémentaires seront affectés aux préfets et un programme d'actions de traitement des obstacles dangereux sera mis en œuvre.

Le gouvernement veut mieux impliquer le corps d'inspection de l'Éducation nationale, le corps médical, la Santé dans les objectifs et les programmes de recherche, en fédérant les acteurs incontournables en matière de prévention tout en améliorant les connaissances.

L'État montrera l'exemple en équipant ses nouveaux véhicules, hors véhicules d'intervention et de secours, de limiteurs-régulateurs de vitesse adaptables par le conducteur et de dispositifs d'enregistrement des données de l'accident.

La France poursuivra au niveau communautaire ses démarches pour favoriser la prise en compte de la limitation de la vitesse sur l'ensemble des véhicules à la construction.

Les nombreuses associations qui militent en faveur de cette grande cause peuvent aider à changer les comportements et à faire prendre conscience de la responsabilité individuelle de chacun face à ce fléau. 

« Une nuit pour la vie », une action menée par les jeunes pour les jeunes


Créée en 1996 par des jeunes, l'association nationale « La Route des jeunes » a pour objectif de lutter contre les accidents de la route par la responsabilisation. Partant de l'idée que, lorsque les jeunes parlent aux jeunes, l'impact du discours perd sa connotation moralisatrice et augmente considérablement sa force, les membres de l'association, tous bénévoles, s'engagent à dire et à montrer qu'on peut à la fois être usager de la route, jeune et responsable : « *oui, certaines règles doivent être respectées pour préserver la vie, notre vie, celle de nos passagers, celles des autres usagers que nous croisons. La vie est une fête, la route ne doit pas tuer la fête. On peut, on doit, être jeune et être responsable.* »

L'action « Une nuit pour la vie », principale activité de l'association, se déroule dans les discothèques. Des volontaires de la Route des

jeunes (ayant tous entre 15 et 24 ans) proposent aux conducteurs qui arrivent de déposer les clés de leur véhicule à l'entrée de l'établissement en échange d'une entrée et d'une boisson non alcoolisée gratuites. Les conducteurs participants doivent souffler dans un éthylomètre en sortant pour récupérer leurs clés de voiture. Les volontaires de la Route des jeunes proposent également à ceux qui n'ont pas participé à l'opération de souffler dans un alcootest afin de faire prendre conscience à tous de leurs limites.

Les résultats de cette opération sont encourageants et montrent une prise de conscience de plus en plus grande des jeunes. Dans les départements où l'association est intervenue plusieurs fois, elle a noté une évolution positive des réactions du public : à la première « Nuit pour la Vie », 40 % des clefs en moyenne sur l'ensemble des

discothèques ont été récoltées. Trois mois après, 60 % des conducteurs ont bien voulu participer à l'action. Et à la troisième venue dans le département, ce chiffre a dépassé 80 %.

Directement en amont des prises de risque, cette opération, au même titre que les actions voisines menées par d'autres acteurs (opérations Nez rouge, Capitaine de soirée, ...) semble tout à fait à même de limiter l'accidentalité au sortir des boîtes de nuit. Dommage que de tels dispositifs ne soient pas organisés sur l'ensemble du territoire chaque week-end... 

La Route des jeunes

145, avenue de Suffren 75015 Paris
Téléphone/télécopie : 01 40 56 33 51
Mél. : routedesjeunes@nameplanet.com
www.laroutedesjeunes.org

La sécurité routière au niveau local

La politique nationale de sécurité routière est, pour une large part, mise en œuvre dans les départements. Et c'est au représentant de l'État, le préfet, de faire appliquer ces décisions sur le terrain. Il s'appuie pour cela sur une organisation très structurée.

- Chaque préfet désigne un chef de projet qui, lui-même, s'appuie sur un « coordinateur sécurité routière ». Le chef de projet anime très régulièrement les réunions du pôle de compétences État : elles lui permettent de s'assurer de l'implication effective de toutes les administrations concernées par les actions de sécurité routière, de l'Éducation à l'Équipement.


- Le préfet établit, en collaboration avec le procureur de la République, un plan départemental de contrôles, pour que ceux-ci soient


effectués en fonction de l'analyse de l'accidentologie locale et dans une logique de prévention de l'accident. Le préfet a également pour mission d'encourager les collectivités territoriales (le conseil général, les mairies) et les acteurs locaux (les milieux socioprofessionnels et associatifs, les médias) à se regrouper en partenariat, à fédérer leurs forces et leurs moyens et à mener des actions communes.

- Le préfet informe les parlementaires sur les orientations nationales, sur le diagnostic de l'insécurité routière dans le département ainsi que sur les programmes d'actions de l'État.

- Enfin, chaque préfet bénéficie d'un réseau d'inspecteurs départementaux de sécurité (IDSR) qu'il nomme. Émanant des services de l'État (DDE, police, gendar-

merie, Samu, sapeurs pompiers, enseignants) ou de milieux professionnels (auto-écoles, entreprises), les IDSR réalisent les enquêtes Réagir et aident à l'organisation de nombre d'actions locales de prévention.

L'action locale s'inscrit dans le plan départemental d'actions de sécurité routière. Tous les ans, dans chaque département, les partenaires publics, privés et associatifs se concertent pour définir ensemble des priorités et des actions adaptées au diagnostic de sécurité, réalisé à partir d'une analyse de l'accidentologie locale. 

suite de la page 26  Les assureurs, les constructeurs automobiles, les entreprises, les collectivités locales peuvent jouer un rôle important dans ce combat.

Évolution de la communication publique en matière de sécurité routière


Depuis 1999, la Sécurité routière a choisi de montrer plus explicitement et parfois brutalement la réalité de l'accident dans ses campagnes de communication. Le lien entre le comportement des usagers et les causes de l'accident est toujours souligné dans un objectif évident : démontrer par l'explication l'intérêt pour chacun de respecter la règle. L'enjeu en termes de vies est chiffré chaque fois que possible. Deux exemples :

- La campagne sur la ceinture de sécurité, lancée à l'été 2002, met en scène un père et ses deux enfants, tombant du quatrième étage d'un immeuble et s'écrasant sur le sol. Le message est abrupt mais clair : voilà ce qui vous arrivera en cas de choc à 50 km/h si vous avez omis de boucler votre ceinture. Vous prenez le même risque qu'en vous jetant du 4^e étage.

- Autre campagne « vérité » pour rappeler que deux accidents corporels et un accident mortel sur trois ont lieu en milieu urbain, la Sécurité routière a lancé un slogan choc : « En ville, il n'y a pas que des voitures accidentées », en l'illustrant d'une image forte : une incrustation de tôle froissée sur un corps humain.

Ce durcissement de ton est apparu nécessaire pour faire sauter les noyaux de résistance et convaincre que, dès 20 km/h, un choc sans ceinture peut être mortel, que l'oubli du clignotant fait chaque jour 27 nouvelles victimes, le non-respect des feux 15 autres, etc.

L'objectif est de convaincre chacun qu'il peut faire quelque chose pour diminuer le nombre de victimes sur les routes. Les messages doivent être ciblés, diversifiés, car les ressorts ne sont pas les mêmes pour faire changer les comportements du jeune homme, de la mère de famille, du grand rouleur ou du senior...

Ces campagnes doivent être jumelées à des actions de formation et de sensibilisation de proximité, et accompagner des opérations de contrôle. Pour faire évoluer les comportements, comprenons bien que formation, sensibilisation, communication, contrôle sont des actions complémentaires préventives de l'accident. 



Photogramme du court-métrage *Bonne nuit* réalisé à partir d'un des cinq scénarios lauréats du concours « Alcool au volant : faites tourner vos idées » destiné aux 15-24 ans.

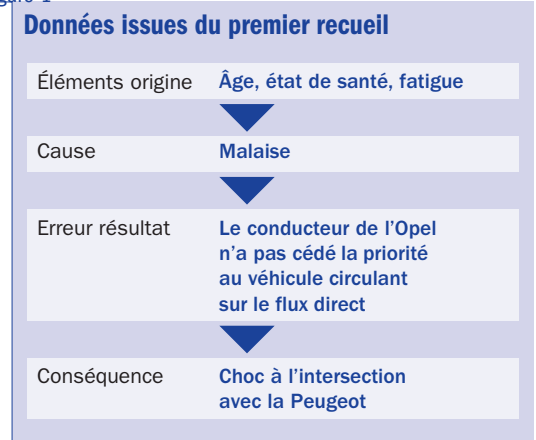
Comprendre et prévenir les accidents

Par un beau dimanche de juin, vers 17 heures, l'équipe de permanence de l'Inrets-MA, composée d'un psychologue et d'un technicien, est appelée par le standard des services de secours pour un accident sur un carrefour entre une grande nationale et une route secondaire. Les pompiers sont déjà sur place, prodiguant les premiers soins à une jeune fille légèrement blessée. Une Peugeot 106 est renversée sur le toit, le côté droit enfoncé, une Opel Vectra au capot défoncé gît à cheval sur un îlot en dur. Son conducteur se tient à son côté, l'air un peu hagard.

Un recueil de données *in situ*

La psychologue de l'équipe l'interviewe sur les circonstances de l'accident. Elle apprend ainsi que cet homme de 65 ans, en mauvaises conditions de santé, a ressenti un malaise à l'approche de l'intersection et qu'il n'a pour cette raison pas été en mesure de respecter la perte de priorité. Cette déclaration est corroborée par l'absence totale de traces de freinage sur la chaussée, condition assez rare dans le cas des accidents sur carrefour. La jeune conductrice de la Peugeot nous dira quelque temps plus tard qu'elle n'a, à aucun moment, perçu le risque d'accident, ce qui explique qu'elle n'ait pas freiné, elle non plus. Le scénario accidentel — confirmé par la procédure établie par les forces de police — peut donc se schématiser de la façon suivante (figure 1).

figure 1



Suite au premier recueil de données sur la scène de l'accident, dont l'objectif est de collecter toutes les données éphémères (traces, position des véhicules, témoignages « à chaud », etc.), les membres de l'équipe confrontent les informations qu'ils ont réunies, concernant les impliqués, les véhicules et l'infrastructure. Cette confrontation sert de base à la définition d'un recueil complémentaire, orienté