

# Deux axes majeurs d'actions pour changer les comportements

**Agir sur le comportement des automobilistes nécessite d'améliorer la formation des usagers de la route et de veiller à l'application rigoureuse des mesures légales avec des contrôles plus nombreux et suivis d'effets.**

## L'amélioration de la formation des conducteurs

**Jean Flory**  
Président de la  
Prévention routière

**E**n France, aujourd'hui, 90 % des accidents de la route sont liés à une faute du conducteur, lequel dans la plupart des cas n'a pas une vision claire de la cause de son accident, de ses conséquences et de la manière de l'éviter. En un mot, le conducteur français souffre d'un grave déficit de culture de prévention. Ce changement de culture ne peut être réalisé que par une triple action. D'abord, une sérieuse éducation routière lors de la scolarité des enfants. Ensuite, un permis de conduire plus exigeant. Enfin, des actions d'information et de sensibilisation fortes pour les adultes tout au long de leur carrière de conducteur.

Chacune de ces étapes est importante. Les deux premières ont un effet très direct sur la prévention des accidents de la route des jeunes, mais marqueront profondément le comportement ultérieur de l'adulte.

### **Pour une véritable éducation routière**

Le rapport du jeune avec l'automobile et la route est le fruit de toute une série d'informations, d'explications, de sensibilisations et de préconisations données à l'enfant tout au long de sa formation jusqu'à l'âge adulte. C'est au cours de ces années que se forge une culture de la prévention.

La première notion à transmettre est celle du partage de la rue ou de la route avec les autres usagers, quel que soit le mode de déplacement. Toutes les règles de

prévention routière sont fondées sur ce principe. Il doit être complété par la notion de courtoisie, c'est-à-dire du respect de l'autre, qui va au-delà de la règle et permet la vraie convivialité entre les usagers de la route. Cela s'explique et se démontre. Tel devrait être le premier objet de l'éducation routière à l'école, où l'enfant apprend les principes qui l'aideront à vivre en société.

Quand l'enfant grandit son exposition aux risques augmente. C'est à la nature de ces risques, à leurs conséquences et à leur prévention (ceinture, casque, respect du Code...) que le jeune, piéton, cycliste, cyclo-motoriste, doit être sensibilisé pour lui-même et pour les autres. Le temps du collège devrait permettre cet apprentissage.

Les années de lycée devraient enfin être consacrées à développer sa connaissance de l'ensemble des facteurs qui créent ou augmentent le risque : alcool, drogue, vitesse, médicaments, téléphone, fatigue... Ces sujets sont complexes, touchent à beaucoup d'aspects de la vie sociale, de la médecine et plus généralement de la science. Ils ont également une forte dimension morale puisqu'il s'agit du respect de la vie de l'autre et de sa propre vie.

L'apprentissage d'une telle culture de prévention ne peut se faire en quelques heures ni être concentré sur les premières années de l'école. C'est tout au long de la scolarité, chaque mois, que le jeune devrait accumuler cette somme d'informations qui fera de lui un conducteur responsable quand arrivera l'âge du permis. Une heure par mois d'éducation routière de la maternelle à la terminale paraît une durée modeste, comparée à ce que font d'autres pays autour de nous. Ce serait un progrès considérable par rapport aux pratiques actuelles en France. Comme l'a montrée une enquête Sofrès réalisée en juin 2001, les enseignants

sont partants pour une telle éducation. Encore faut-il les aider à l'assumer.

### Un permis de conduire exigeant

Il n'y a pas d'activité humaine aussi dangereuse, entraînant autant de morts et de blessés que la conduite automobile. Et pourtant son apprentissage est des plus réduits. Les métiers à risques nécessitent des mois, voire des années d'apprentissage. Pour la conduite automobile, vingt heures de pratique et un apprentissage théorique court permettent de postuler — et d'obtenir — un permis passé dans des conditions de grande rapidité. Notre permis de conduire n'a guère évolué depuis sa création : au départ, il se concentrait sur la connaissance du Code et la maîtrise mécanique du véhicule, la conduite automobile n'étant alors qu'une activité accessoire de loisirs, comme la chasse ou la navigation de plaisance.

Le permis de conduire est aujourd'hui le diplôme le plus répandu chez les Français. Il est aussi indispensable à la conduite de la vie personnelle et professionnelle que la lecture, l'écriture ou l'informatique. Il devrait enfin être le garant de la vie du conducteur et de ceux avec qui il partage la route.

Ces constatations appellent évidemment à s'interroger sur la préparation des jeunes à ce qui est devenu une des activités sociales majeure de notre société.

La réponse est malheureusement apportée par les faits : la route est la première cause de décès des jeunes : 2 000 d'entre eux, de 18 à 24 ans, perdent chaque année la vie, soit un pourcentage deux fois plus élevé que le taux de décès sur la route des adultes.

Il est clair que c'est à la fois les enseignements théorique et pratique du permis qui doivent être renforcés.

Comme l'ont voulu les initiateurs de l'ASSR\* et du BSR\*\*, une vraie éducation routière dans le système scolaire doit faciliter l'acquisition des connaissances pour le permis. Mais en complément de cette première culture, une sensibilisation forte aux risques de la route et à leurs conséquences doit occuper une place essentielle, au moins égale à celle du Code de la route, dans l'enseignement théorique du permis.

Une pratique de vingt heures de conduite ne permet pas au jeune d'acquérir l'expérience dans les différentes configurations qu'il rencontrera le jour où il deviendra un conducteur autonome : nuit, autoroute, pluie, etc. Le temps d'apprentissage doit donc être également augmenté, sauf en cas de la conduite accompagnée où une expérience large a pu être acquise.

Il est évident, pour que ces avancées entrent dans la pratique, que l'examen lui-même doit être réformé tant dans sa partie théorique (son allongement et la connotation de prévention plus forte dans les questions

posées sont un début) que dans sa partie pratique qui doit être plus longue et plus diversifiée. Cela implique sans doute aussi d'augmenter la qualification des moniteurs.

Enfin, pour responsabiliser les jeunes, le principe d'un permis probatoire pendant les deux premières années devrait être introduit.

Ces réformes conduisent nécessairement à allonger le temps de formation et à en augmenter le coût.

Est-il déraisonnable, pour une activité exercée par la quasi-totalité des jeunes et qui s'intègre dans les apprentissages élémentaires de la vie professionnelle et citoyenne, de prévoir, à titre complémentaire, le concours des fonds publics de formation initiale ou continue ? S'agissant d'une formation générale et obligatoire, la réponse ne peut être que oui. L'investissement de l'État sur cette formation serait le plus efficace pour la prévention des accidents de la route en général et plus particulièrement pour la sauvegarde de la santé et de la vie des jeunes.

### Une forte sensibilisation des conducteurs adultes

Les voitures, les routes, les règles du Code de la route, les médicaments évoluent. Tous ces changements doivent être connus des conducteurs pour qu'ils puissent continuer à conduire dans des conditions de sécurité. Tel n'est pas nécessairement le cas. Les conducteurs dont les permis sont anciens ignorent nombre des nouvelles pratiques, règles et signalisations introduites au fil des années dans le Code de la route. Il faut donc les inviter à se recycler au bout d'un certain temps de permis, cela dans leur propre intérêt et l'intérêt des autres.


Mais de nouveaux dangers apparaissent aussi avec les évolutions de la technologie. Le téléphone ou les médicaments en sont l'illustration la plus claire.

De même, dans un autre registre, les drogues ou des maladies nouvellement détectées peuvent constituer des obstacles dirimants à la conduite.

Autant de points sur lesquels le conducteur doit être informé par une action déterminée dans les médias si l'on veut que ces facteurs aggravants n'entraînent pas une recrudescence des accidents.

D'activité élitiste et de loisirs, l'automobile est devenue un élément essentiel de l'existence des citoyens, que ce soit pour le travail, la vie familiale ou les vacances. On ne peut plus traiter la conduite comme la chasse ou la navigation de plaisance.

Une culture de la prévention des accidents de la route devient un élément fondamental de l'éducation tout court. École, permis de conduire, médias, en sont les voies d'acquisition. Seule l'acquisition de cette culture que l'on rencontre chez certains de nos voisins (pays scandinaves, Hollande, Angleterre...) nous permettra de tendre vers ce zéro accident que notre société recherche si passionnément dans toutes les activités dangereuses de la vie.

En France, il y a encore un long chemin à faire. 

\* Attestation scolaire de sécurité routière, passée en classe de 5<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup>.

\*\* Brevet de sécurité routière, obligatoire pour les jeunes de 14 à 16 ans souhaitant conduire un cyclomoteur.