

sanctions ne parvient pas à les dissuader de réitérer leurs excès de vitesse.


Les études menées par observation des acteurs du contrôle [10, 32] tendraient à montrer que l'activité de surveillance des infractions n'apparaît pas pour ces derniers comme une priorité. L'ensemble des tâches liées à la sécurité routière est flou et du reste le terme de sécurité routière est peu employé par les forces de police et de gendarmerie pour qualifier l'activité de sécurité routière : on parle plutôt de police de la circulation (en ville) ou police de la route (en rase campagne). Cela est un symptôme de l'écart entre mission nationale et pratiques sur le terrain. Le lien de causalité entre l'investissement de forces dans la gestion de la circulation et les résultats de sécurité routière reste à établir. L'incertitude quant à la légitimité de toute action répressive, le poids du regard constant de l'opinion, surtout lorsque les contrôles s'exercent comme en sécurité routière vis-à-vis d'une population « ordinaire », sont particulièrement vifs dans la police urbaine.

Après verbalisation, l'agence policière peut décider d'un abandon de poursuite officieux : c'est la pratique de l'indulgence. Les indulgences semblent être l'ordinaire pour les contrôles de vitesse. Le taux d'indulgence, près du tiers des affaires constatées, estime-t-on, pourrait atteindre plus de 50 % [22]. Ces demandes d'indulgence sont à appréhender comme un facteur déterminant de l'appauvrissement de la légitimité des contrôles, du côté des agents verbalisateurs comme du côté des automobilistes.

En conclusion

Lorsque les règles de sécurité routière sont douées d'une force unique de légalité-sécurité, la cohésion sociale qui s'établit à leur égard est forte : c'est le cas de l'alcool, ce n'est pas le cas de la vitesse. Les constructeurs, par leur communication, participent largement au manque de consensus dans le domaine de la vitesse : leurs publicités, depuis quelques années, tendent à démontrer aux usagers qu'avec les progrès techniques ils seront toujours plus maîtres de leurs véhicules et sauront faire face à toutes les situations.

Le constat de stagnation des vitesses avec prévalence de tendances illégales, s'il reflète le peu de diffusion dans les esprits du danger lié à la vitesse, traduit aussi l'impuissance de l'ensemble des acteurs du système circulation-contrôle-répression. Le permis à points a échoué dans sa présumée fonction pédagogique auprès des conducteurs. Le législateur tablait, sans doute, sur la perception par le conducteur d'un contrôle des infractions systématique, équitable et massif, soit un mode théorique bien peu conforme à la réalité du système répressif.

Alors que la vitesse apparaît encore largement comme un mode d'expression individuel, son changement de statut ne peut résulter que d'une prise de conscience et d'une mobilisation collectives. 

**Charles
Mercier-Guyon**
Secrétaire
du Conseil médical
de la Prévention
routière

Alcool, drogues, médicaments et conduite automobile

Si le rôle de l'alcool dans la genèse des accidents de la route est connu depuis plusieurs décennies et a abouti à des mesures législatives aujourd'hui sévères, force est de constater que le rôle accidentogène des drogues illicites est encore peu connu du grand public, principalement du fait du manque actuel de moyens légaux et du développement encore limité des techniques de dépistage.

Le rôle de nombreux médicaments est également fortement suspecté et des progrès restent à faire pour diminuer leur rôle dans les accidents.

Les risques liés à la consommation de drogues

Au plan épidémiologique, il apparaît que l'alcool reste la principale cause d'accidents graves ou mortels (entre 30 et 50 % selon les études). La présence de drogues illicites est retrouvée, selon les études françaises et étrangères, dans 10 à 18 % des cas. Une étude nationale, menée dans le cadre du dépistage de drogues illicites chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel, est en cours. Toutefois, toutes les études menées à l'étranger depuis plus de quinze ans ont révélé que 6 à 15 % des conducteurs accidentés étaient sous l'influence de drogues illicites dans des pays dont les caractéristiques socio-économiques et les modes de vie sont voisins du nôtre.

Les études expérimentales ont prouvé que l'alcool agit à deux niveaux sur la conduite :

- d'une part, en allongeant les temps de réaction et en diminuant l'attention,
- d'autre part, en modifiant le comportement avec une prise de risques excessive, cela dès le taux de 0,20 g/l.

En ce qui concerne les drogues illicites, on a pu prouver que le cannabis induit une ivresse voisine de celle de l'alcool, avec, de plus, des distorsions sensorielles.

Ces effets sont encore plus marqués avec les cannabis à forte concentration, qui sont de plus en plus fréquemment retrouvés.

Le débat sur la dangerosité du cannabis au volant est apparu depuis quelques années. Les premières études, réalisées avec de faibles concentrations de cannabis, montraient que, si un effet sédatif et une altération des perceptions était indiscutables, ces altérations de la capacité de conduite semblaient compensées par une relative diminution de la prise de risques, au contraire de l'alcool. Malheureusement, cette « compensation » disparaît dès que la concentration dans le sang augmente, soit du fait d'une consommation importante (il n'est plus rare d'observer des consommateurs fumant

plus de dix joints par jour), soit du fait d'une absorption rapide du produit (utilisation de bangs). De ce fait, une ivresse incompatible avec la conduite est de plus en plus fréquemment observée.

Les études visant à évaluer le sur-risque d'accident (Société de l'assurance automobile du Québec, Société française de toxicologie analytique) ont démontré que le risque d'accident était multiplié par un facteur de 2 à 3 chez les conducteurs sous l'influence de cannabis, ce qui correspond, au minimum, au risque observé avec un taux d'alcoolémie de 0,5 g/l.

La cocaïne, si elle peut améliorer transitoirement les performances mentales par un effet stimulant, agit également en augmentant la prise de risques et l'agressivité des conducteurs.

Les autres drogues (héroïne, LSD, crack) ont également des effets dévastateurs sur le comportement à tel point que leur consommation empêche heureusement souvent les utilisateurs de prendre le volant. Mais l'usage intense d'ecstasy, au cours des rave-parties, fréquemment dans le cadre d'une association de plusieurs produits, crée un risque majeur d'accident chez des sujets par ailleurs en état fréquent d'épuisement physique et sensoriel après une ou plusieurs nuits de fête.

Trois facteurs amènent aujourd'hui le législateur à préparer des textes spécifiques visant à réprimer l'usage de drogues illicites au volant :

- l'évolution croissante de la consommation, principalement de cannabis, avec une utilisation plus fréquente, plus massive, et des produits plus fortement dosés,
- la banalisation de la consommation, voire sa revendication, qui amène un glissement de l'usage festif, hors d'un contexte de conduite, vers un usage quotidien sur la route ou au travail,
- la mise en place, aujourd'hui effective, d'un taux légal d'alcoolémie bas, à 0,5 g/l (qui ne correspond pas à un état d'ivresse, mais à un taux significatif de risque d'accident), créant ainsi une situation peu logique dans laquelle un psychotrope autorisé, l'alcool, est sanctionné au volant en deçà d'un état d'ivresse, alors que des états d'imprégnation par des drogues, à l'origine d'un risque au moins équivalent, ne le seraient pas faute de moyens spécifiques de détection et faute d'un dispositif de contrôle-sanction adapté.

Les effets des médicaments sur la conduite

Les effets des médicaments sur la conduite font l'objet de nombreuses études dont la méthodologie, peu homogène, ne permet pas de comparaisons valables entre produits d'une même classe ou entre médicaments.

Encore trop souvent, ces études ne recherchent que d'éventuels effets sédatifs, sans analyser les modifications de la prise de risques.

Or, certains médicaments (antidépresseurs, amphétamines) n'altèrent pas la vigilance mais peuvent altérer sérieusement le comportement des conducteurs.

Si le rôle potentiellement néfaste des tranquillisants

de la famille des benzodiazépines commence à être bien connu, il convient de relativiser leur rôle dans la survenue des accidents, compte tenu :

- du nombre élevé d'accidents chez des conducteurs prenant des tranquillisants de ce type, mais chez lesquels cette consommation n'est pas contrôlée médicalement (usage dans un but de toxicomanie, sur-consommation, auto-médication, potentialisation par l'alcool, association à d'autres substances psychotropes),

- mais aussi d'une certaine notion de bénéfice thérapeutique, y compris au plan comportemental, chez des patients dont l'anxiété pathologique et la nervosité sont source potentielle d'accident.

Le rôle néfaste des benzodiazépines apparaît donc plus lié au mésusage et à l'hyper-consommation qui en sont faits, par une population souvent elle-même caractérisée par un comportement à risques.

Les autres classes de médicaments en cause sont nombreuses et l'on peut ainsi citer la plupart des antidépresseurs classiques, certains antihistaminiques, des antihypertenseurs, des antalgiques et de nombreux produits d'usage courant (antigrippaux, antitussifs).

Le risque représenté par les médicaments au volant est de deux types :

- Le risque connu, pour le patient comme pour le médecin, des médicaments à visée psycho-active (antidépresseurs, tranquillisants en particulier), risque qui fait l'objet d'une information du patient par le médecin, le pharmacien, ou grâce à la notice d'information du produit qui comporte une mention relative à la conduite.

- Le risque moins évident lié à l'effet sédatif des autres médicaments (antiallergiques, antihypertenseurs, antalgiques, toutes les classes de médicaments ou presque étant concernées). Dans ce cas, l'information est plus rarement dispensée et le patient, rarement informé, ne ressent pas forcément l'effet pourtant bien réel sur sa capacité de conduite.

Cette information, jusqu'à ces dernières années, limitée à une mention peu lisible sur les notices d'emploi qui sont de plus en plus complexes à lire, a été améliorée, depuis mai 1999, par l'instauration d'un pictogramme spécifique (une voiture dans un triangle rouge).

Toutefois, ce dispositif louable est aujourd'hui dénaturé du fait de l'application du principe de précaution qui amène les firmes pharmaceutiques à l'imprimer sur la majorité de leurs produits, y compris certains destinés à l'enfant ou au nourrisson...

Les mesures à prendre

Face à ces constats, plusieurs mesures devraient être améliorées ou mises en place pour réduire le rôle des substances psychotropes dans la genèse des accidents de la route.

En ce qui concerne l'alcool :

- adopter un seuil légal d'alcoolémie plus bas chez

les jeunes conducteurs (à l'instar de plusieurs États), chez certains patients soumis à des traitements permanents (anti-convulsivants, benzodiazépines), chez les conducteurs professionnels, ou chez les conducteurs ayant fait précédemment l'objet de sanction pour conduite en état alcoolique. Un taux de 0,3 g/l apparaît comme le plus logique au vu des études scientifiques.

En ce qui concerne les drogues illicites :

- donner aux forces de police la possibilité de demander un contrôle sanguin ou urinaire quand le comportement du conducteur apparaît perturbé et que le dépistage d'alcool est négatif, c'est-à-dire rendre possible la prise en charge d'un état d'ivresse (ou, comme le nomment les Québécois, un état de conduite sous facultés affaiblies), quelle qu'en soit la cause, et quel qu'en soit le contexte : accident, infraction, ou simple contrôle,

- continuer de réprimer l'usage des drogues, au même titre que l'usage de l'alcool au volant,

- procéder à des études épidémiologiques évolutives, pour affiner les connaissances dans ce domaine et pour permettre aux autorités judiciaires d'établir, comme pour les différents niveaux d'alcoolémie, des échelles de risques et donc de sanctions, cela pour les différents types de produits et pour leurs différents taux sanguins.

En ce qui concerne les médicaments :

- harmoniser les méthodes d'évaluation de leurs effets secondaires par l'adoption de méthodologies strictes et complètes, préalablement à leur commercialisation, incluant non seulement la recherche d'effets sédatifs, mais également des modifications de la prise de risques, en utilisant des tests complexes se rapprochant de la conduite automobile,

- catégoriser les médicaments en fonction de leur risque potentiel réel, cela au sein de chaque classe thérapeutique, pour éviter une banalisation de l'utilisation des pictogrammes d'information (une classification a été proposée récemment, instaurant trois niveaux d'alerte pour les médicaments, avec une classe I correspondant à une simple précaution d'emploi et à des conseils adaptés, une classe 2 contre-indiquant la conduite des véhicules lourds, mais autorisant avec précaution la conduite de véhicules légers, et une classe 3 contre-indiquant toute forme de conduite),

- informer le médecin, le pharmacien et le patient sur la nécessité :

- de réserver l'usage de certains produits aux patients qui ne conduisent pas,


- de choisir les produits les moins sédatifs chez les patients actifs,

- de prendre certaines précautions (association à l'alcool, à d'autres produits même d'allure anodine, de ne pas conduire les deux ou trois premiers jours du traitement).

Face à une exigence croissante de sécurité sur la

route, il convient aujourd'hui d'améliorer encore la prise en charge des altérations de la capacité de conduite et les troubles du comportement au volant résultant de la consommation de substances psycho-actives, cela en tenant compte à la fois de la nécessité incontestable d'améliorer la sécurité sur la route et du rôle incontournable de la conduite automobile comme facteur d'intégration sociale.

Pour cela, il convient de rendre incompatible la conduite automobile avec la prise de substances non nécessaires à la santé (alcool, drogues illicites), cela dès que les effets de ces produits induisent un risque d'accident jugé excessif (c'est-à-dire au minimum correspondant à celui observable avec un taux d'alcoolémie de 0,5 g/l), indépendamment même de la notion d'ivresse.

Il faut également amener les patients et les professionnels de santé à mieux prendre en compte les effets secondaires des médicaments sur la capacité de conduite et le comportement au volant, de manière à leur permettre de conduire avec un risque certes non nul, mais acceptable, et compensable par des précautions adaptées. 

La sécurité des véhicules

Dominique Cesari
Directeur délégué,
Inrets, Bron

Tous les médias ont depuis cet été relayé des messages concernant l'insécurité routière, et nul ne peut donc ignorer que les accidents de la route, avec 7 720 morts en 2001, 26 000 blessés graves annuellement et un coût pour la société de près de 28 milliards d'euros, constituent un véritable fléau national.

Il est devenu un lieu commun de dire que l'erreur humaine est la cause principale des accidents de la route, mais il faut également avoir à l'esprit que la quasi-totalité des blessures sont dues à des contacts avec des éléments des véhicules impliqués dans les accidents : leur gravité dépend des caractéristiques des véhicules et des équipements de sécurité. De même, la propension à éviter un accident ou à en diminuer la violence est influencée par les caractéristiques de tenue de route et de freinage du véhicule considéré.

Un accident est une série d'événements qui se produisent pendant un laps de temps très court. On peut les séparer en trois phases principales :

- ce qui se passe dans les instants qui précèdent le début du choc, c'est le domaine de la sécurité primaire (prévention),

- la phase de déformation et de mouvement des occupants, domaine de la sécurité secondaire (protection),

● enfin ce qui se passe à partir du moment où les phénomènes transitoires liés au choc sont terminés, domaine de la sécurité tertiaire qui concerne à la fois le secours aux blessés, le traitement et la consolidation des blessures...

La sécurité des véhicules et son interaction avec l'infrastructure et les usagers se situent essentiellement dans le domaine des sécurités primaire et secondaire.

Sécurité primaire : éviter les accidents

Depuis les débuts de l'automobile, on a compris que la sécurité primaire était nécessaire pour contrôler au mieux les trajectoires ; cela concerne en particulier les dispositifs de freinage (freins à disque, assistance au freinage, freins à doubles circuits indépendants...) puis plus récemment l'ABS introduit progressivement depuis le début des années quatre-vingt-dix. L'ABS empêche le blocage des roues en cas de freinage d'urgence et ainsi permet d'optimiser la distance d'arrêt et de maintenir le contrôle de la trajectoire par le conducteur. Son introduction n'a pas eu les conséquences espérées en matière d'amélioration de la sécurité ; les principales raisons en sont l'hétérogénéité de l'équipement dans le parc automobile en circulation, mais aussi la mauvaise utilisation par les conducteurs : en croyant que l'ABS raccourcit les distances d'arrêt en freinage (ce qui n'est pas le cas sur chaussée en bon état), le conducteur a tendance à réduire les distances de sécurité et à rouler plus vite. Cette constatation est valide pour tous les dispositifs interférant avec la conduite : la technologie peut faire beaucoup de choses, mais l'efficacité dépendra de l'utilisation réelle par le conducteur.

Les deux enjeux les plus importants sont le respect des limitations de vitesse et le maintien d'une distance suffisante entre les véhicules.

Des expérimentations en cours concernant l'utilisation d'une cartographie contenant les informations sur les limites de vitesse associée à un GPS (système de positionnement global) couplé à la vitesse du véhicule montrent qu'il est possible de rendre conforme la vitesse d'une voiture avec la limitation. Ces dispositifs ont certaines limites techniques (tunnels, zones urbaines denses qui ne permettent pas de recevoir les signaux des satellites), mais les questions les plus importantes concernent en premier la façon de passer de la détection au contrôle : vaut-il mieux alerter le conducteur qu'il est en dépassement, ou au contraire obliger le véhicule à ralentir par action automatique indépendante des décisions du conducteur ?

Si on considère que le conducteur doit être responsabilisé, la première solution est préférable, mais ne risque-t-on pas que précisément les conducteurs n'adaptent pas leur conduite à l'alerte qui leur est donnée ? Dans le domaine de la sécurité encore plus que pour les autres, il est important que l'information donnée au

conducteur, sur laquelle il s'appuiera pour adapter sa conduite, soit fiable. Les limitations de vitesse dépendant de facteurs variables (météorologiques, trafic...), il est nécessaire de prendre en compte d'autres informations de capteurs situés à bord du véhicule (pluie, brouillard) ou au sol (trafic, travaux routiers...). C'est en associant et fusionnant des données de plusieurs sources que l'on doit pouvoir mettre le conducteur en situation de respecter les limitations de vitesse.

Les développements technologiques liés au maintien des distances entre véhicules, qui sont nécessaires en particulier pour éviter les collisions en chaîne, s'appuient sur des radars anticollisions. La même question concernant le passage de la détection à l'action se pose, mais s'agissant d'un dispositif destiné à intervenir de façon peu fréquente et dont la relation avec le risque de collision est évidente, on peut envisager un fonctionnement en plusieurs étapes après détection (trop près du véhicule précédent en fonction des vitesses des deux véhicules), alerte d'urgence du conducteur, puis s'il n'y a pas de réaction de sa part prise en charge du freinage de façon automatique.

Il existe bien sûr d'autres dispositifs récemment introduits sur les véhicules ou en cours de développement permettant d'améliorer la sécurité primaire : contrôle de trajectoire en courbes, aide au freinage d'urgence, régulateur de vitesse intelligent... Chacun ayant une fonction précise sans qu'on puisse nécessairement évaluer ses effets sur la sécurité.

Une attention particulière est à apporter aux boîtes noires (enregistreurs de conditions de fonctionnement). Les voitures modernes étant équipées d'un ordinateur de bord et de nombreux capteurs, il est en principe possible de récupérer des informations concernant les conditions de fonctionnement dans les minutes qui précèdent le moment choisi. En particulier si les conducteurs savaient qu'en cas d'accident il sera possible de connaître la vitesse de leur voiture dans les instants qui précèdent, on peut penser que cela aurait un effet dissuasif, mais également permettrait de mieux établir les responsabilités relatives.

Sécurité secondaire : mieux protéger les usagers

Dès le début de l'automobile, avec l'apparition des premiers accidents, les inventeurs ont commencé à réfléchir à l'amélioration de la protection des usagers. En 1903, le Français Gustave Désiré Liebau a ainsi fait breveter des « bretelles de sécurité », mais la première apparition de ceintures de sécurité sur une automobile date de 1959.

Depuis, les ceintures de sécurité ont fait de nombreux progrès : enrouleurs, ancrages sur le siège, point de renvoi réglable, prétensionneur, limiteur d'effort... et se sont vues associées à des airbags conducteur et passager repoussant encore les limites d'apparition des lésions graves.

Dans le même temps, grâce en particulier à l'aug-


Le bridage des moteurs

Le bridage des moteurs des automobiles figure parmi les mesures proposées pour diminuer l'insécurité routière. Cela consiste à équiper, par construction, les voitures d'un dispositif limitant leur vitesse à une valeur correspondant au maximum autorisé (130 km/h), ou à limiter, par construction, la puissance maximale des moteurs. Une telle mesure ne peut pas être prise au niveau d'un pays, mais doit être une décision européenne pour tenir compte de la libre circulation des biens à l'intérieur de

l'Union européenne et garantir que tous les véhicules mis en circulation correspondent aux mêmes exigences.

Si une telle mesure était mise en œuvre, on peut penser que son efficacité concernerait surtout les accidents sur autoroute, mais en France ils représentent moins de 10 % des accidents et des victimes.

Conduire un véhicule bridé implique que le conducteur modifie son comportement dans certaines situations. Avant la mise en œuvre d'une telle mesure, il conviendrait d'en

étudier les conséquences sur le comportement des conducteurs. Le bridage des voitures neuves est techniquement peu compliqué, ce qui n'est pas le cas pour les véhicules déjà en circulation, et la situation transitoire durant laquelle un tel dispositif serait progressivement introduit, qui correspond à un parc roulant hétérogène, nécessiterait certainement de prendre des mesures spécifiques. 

mentation des capacités du calcul par informatique et au développement d'outils de simulation, les structures automobiles ont un comportement optimisé homogène avec celui des systèmes de retenue.

L'amélioration de la protection en choc latéral, avec des airbags et des absorbeurs d'énergie spécialisés pour la tête, le thorax et le bassin, est beaucoup plus récente. Les nouveaux dispositifs se retrouvent surtout sur les derniers modèles et ne concernent généralement que les places avant. Dans le même temps, la protection des blessures cervicales en choc arrière est devenue une priorité, et la meilleure compréhension des mécanismes de blessure a montré qu'il est nécessaire de favoriser un contact avec la tête correctement positionné et le plus tôt possible, ce qui a amené le développement d'appuie-tête dynamiques se repositionnant en cas de choc arrière.

Il est bien sûr de plus en plus difficile de continuer à progresser en sécurité secondaire. Une des limites actuelles est le manque de connaissances de base en particulier dans le domaine de la biomécanique, et de l'interaction des structures de véhicules.


Les essais qui ont été développés pour juger de la protection offerte utilisent une configuration unique de choc aussi bien en ce qui concerne les conditions du choc, que les occupants des véhicules, alors que les conditions d'accidents réels et les caractéristiques de la population impliquée se distribuent selon un large spectre.

L'optimisation de la protection, en tenant compte de ces variations, implique de développer des systèmes de retenue adaptatifs en ce qui concerne tant les ceintures de sécurité (niveau du limiteur d'effort) que les airbags (plusieurs niveaux de gonflement). Le parc automobile est par nature hétérogène, ce qui n'assure pas un même niveau de protection aux occupants de petites

voitures et à ceux des voitures plus lourdes ; l'enjeu de l'amélioration de la compatibilité est de compenser ces différences en introduisant des exigences reliées aux masses des véhicules et requérant une meilleure homogénéité de la distribution des forces générées par le choc.

Les piétons sont un groupe d'usagers important en termes de mortalité et morbidité, et les travaux en cours laissent espérer une diminution sensible des conséquences de ces accidents, en particulier pour ceux qui surviennent dans des conditions de circulation urbaine ; il est clair que la diminution de l'agressivité des voitures vis-à-vis des piétons a des limites vite atteintes, et il convient pour les accidents au-delà des ressources de la sécurité secondaire d'explorer les pistes de solutions de sécurité primaire.

Des améliorations sont encore possibles

En conclusion, on peut constater qu'il existe encore des possibilités d'amélioration de la sécurité des véhicules, aussi bien en ce qui concerne la sécurité primaire que la sécurité secondaire ; ces améliorations passeront par de nouveaux développements technologiques, mais elles n'auront une efficacité réelle que si ces dispositifs sont correctement utilisés par les conducteurs. Pour résumer, on peut dire que la technologie contribuera à améliorer la sécurité, mais l'homme en est l'élément central ; en sécurité secondaire, l'optimisation des caractéristiques des produits est limitée par le manque de connaissance du comportement de l'être humain au choc et par les variations inter-individus de ce comportement. Ces connaissances sont également nécessaires pour développer des méthodes d'évaluation de performance en matière de sécurité, méthodes qui sont indispensables dans le processus de conception des nouveaux dispositifs. 

Jean-Pierre Jouineau
Chef de division CETE
Normandie-Centre

L'action sur l'infrastructure routière

L'infrastructure routière doit être comprise ici dans un sens général qui intègre non seulement la chaussée et les aménagements divers, comme les îlots dans les intersections, mais aussi les accotements ainsi que tout l'environnement perçu par le conducteur.

L'accident étant un dysfonctionnement du système homme-véhicule-infrastructure, l'action d'amélioration de la sécurité sur l'infrastructure routière consiste donc soit à créer des infrastructures qui minimisent ces dysfonctionnements, soit à corriger les infrastructures existantes pour diminuer les dysfonctionnements constatés.

Les intervenants

Plusieurs intervenants se distinguent par leur rôle :

- Les gestionnaires responsables légalement d'un type de réseau, qui sont l'État pour les routes nationales et autoroutes (ministère de l'Équipement et directions départementales de l'Équipement), les conseils généraux pour les routes départementales, les communes pour les voies communales.

- L'État, hormis sa qualité de gestionnaire du réseau national, a des responsabilités particulières sur la définition de règles applicables à tous les réseaux, notamment en ce qui concerne les règles générales de signalisation dont certaines dépendent d'accords européens ou même mondiaux.

- L'État, ministère de l'Équipement, a développé une doctrine technique par l'intermédiaire de ses services techniques : Service d'études techniques des routes et autoroutes (Setra), Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu) avec l'aide du réseau technique constitué de sept centres d'études techniques et de l'équipement (Cete) répartis sur toute la France et d'instituts de recherche comme l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) et le Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC).

Compte tenu notamment de la décentralisation, l'État ne peut imposer ses règles techniques, mais il a constamment pour objectif d'assurer une large diffusion des études et des informations susceptibles d'être utiles aux autres gestionnaires, ce qui est réalisé par le Setra, le Certu et les Cete.

- Les intervenants après l'accident : Samu, Smur, service départemental d'incendie et de secours (SDIS) dont la rapidité d'intervention est déterminante pour la survie des accidentés, et les forces de l'ordre (Gendarmerie nationale, Police nationale, CRS) qui, en plus de

leur intervention sur l'accident, génèrent actuellement les principales informations disponibles : procédures d'accident et fichier informatisé des accidents.

Les progrès réalisés

En France, les premières recherches dans le domaine de la sécurité routière datent de la fin des années soixante avec les travaux engagés par l'Onser (Organisme national de sécurité routière), qui est devenu maintenant l'Inrets.

Le début des années soixante-dix voit la création du Setra et des Cete (notamment des divisions exploitation sécurité).

Tous ces services d'étude et de recherche investissent progressivement le domaine et vont évoluer d'un niveau de connaissances (en France et à l'étranger) très faible au niveau actuel qui maîtrise bien certains sujets, notamment les méthodes d'analyses et certains types de solutions, mais qui comportent encore beaucoup de trous de connaissances ou de défauts dans le système d'information sur les accidents.

L'Onser (Inrets) a permis les premiers progrès notamment par la création d'un outillage statistique utilisable pour la réalisation des évaluations.

Cela est essentiel, car en sécurité routière la majorité des gains de connaissances ont été dus aux évaluations. En effet un système homme-véhicule-environnement où l'homme est au milieu du système, ne peut être décrit par une théorie comme peut l'être par exemple l'électromagnétisme par les quatre équations de Maxwell.

L'évaluation méthodologiquement correcte est le seul « juge de paix » ou moyen permettant de décider si un type d'aménagement ou d'équipement est bon ou mauvais pour la sécurité tellement il est impossible de juger *a priori* si les effets positifs l'emporteront sur les effets négatifs (parfois complètement imprévus).

Les progrès réalisés portent sur :

- Les aménagements neufs et les équipements
 - Amélioration forte de la prise en compte de la sécurité dans les guides de conception et instauration d'un contrôle qualité de plus en plus exigeant avec les récents « audits de sécurité » dans le cadre du contrôle de la sécurité des projets routiers (CSPR)-,

- Création d'aménagements intrinsèquement sûrs comme les autoroutes ou les giratoires

- Équipements de sécurité divers tels que les dispositifs de retenue (glissières métalliques, glissières béton, etc.), tels les dispositifs de rétroflexion des panneaux, des marquages horizontaux, etc.

- Les routes existantes
 - Méthodes d'analyse des enjeux accidents sur des réseaux et développement de logiciels utilisant les systèmes d'information géographique (SIG) tels que Concerto,

- Méthodes de réalisation de diagnostics pour comprendre le mécanisme des dysfonctionnements et permettre de proposer des actions efficaces de correction,


Un outil d'étude des accidents : Concerto

Concerto est un logiciel de traitement et d'exploitation du fichier des accidents corporels. Il est développé par le Setra et le Certu à la demande de la DSCR. Il est diffusé au niveau national (toutes les directions départementales de l'Équipement en disposent, les villes et les conseils généraux peuvent l'acquérir). Il a été conçu pour traiter à l'identique des données alphanumériques et géographiques en intégrant un SIG (système d'informations géographiques).

En pratique, Concerto est un des outils de base pour la première partie des études de sécurité. Il permet de faire les études d'enjeux qui comprennent notamment tous les renseignements généraux : nombre de tués, de blessés graves, de blessés légers, par type de routes, par type de véhicules, par catégories d'usagers, par

âge, etc. Grâce à des outils automatiques Concerto permet de repérer les zones d'accumulation d'accidents anormales d'un point de vue statistique, et d'indiquer les sections de route anormales statistiquement et les problèmes existants (chaussée mouillée, obstacles latéraux, sortie de véhicule, nuit etc.). La fonction SIG est très puissante et utile car toutes les informations sont interactives avec leur cartographie (du géocodage automatique des accidents sur une carte jusqu'à la représentation des zones ou des sections anormales).

Cette phase d'étude ayant permis de connaître les points *a priori* problématiques, on passe à la phase diagnostic : par exemple, sur une intersection, l'analyse détaillée des procédures d'accidents par un spécialiste bien formé et expérimenté, comprenant les auditions des témoins et

personnes impliquées permet de faire des hypothèses sur les mécanismes d'accident. Ces hypothèses portent sur différents éléments de l'infrastructure selon le type de site étudié, sur des comportements spécifiques divers, sur les trafics (nature et intensité) : l'analyse du site, des comportements, des trafics permet de valider ou d'invalider les hypothèses formulées. On converge vers des mécanismes probables, on définit les facteurs accidentogènes, et enfin seulement on propose des solutions correctrices de ces facteurs dont on peut estimer le gain prévisible grâce à la connaissance de l'efficacité démontrée de ces corrections (par de nombreuses études d'évaluation faisant partie du corpus technique). 

– Lancement de programmes nationaux d'amélioration comme des Plans régionaux d'aménagement de sécurité (Pras) ou le programme Sure (Sécurité des usagers sur les routes existantes) en cours de lancement.

Au-delà de connaissances beaucoup plus fines permettant par exemple de prédire le nombre d'accidents sur des infrastructures spécifiques comme les intersections en fonction des trafics, des apports de synthèses de toutes les études et recherches existant en France et à l'étranger ont produit un document de référence vis-à-vis du domaine de la sécurité routière ; c'est le rapport « Sécurité des routes et des rues ».


Les progrès encore possibles

Les progrès possibles sont multiples mais tournent autour de la même problématique : la prise de conscience de l'importance de l'infrastructure.

Malgré les investissements réalisés pour sécuriser le réseau routier, les pouvoirs publics concentrent leur action sur l'évolution du comportement. La communication incessante sur le thème « les comportements sont responsables de 90 % des accidents », parfaitement juste au demeurant, occulte le fait qu'un accident est essentiellement multifactoriel. Les spécialistes s'accordent pour dire que, dans au moins 30 % des accidents, l'infrastructure joue un rôle important, ce qui signifie que

la correction du défaut pourrait permettre de les éviter ou d'en réduire la gravité. La difficulté est de convaincre que ces deux constats (importance des comportements, importance des infrastructures) ne sont pas exclusifs l'un de l'autre mais à traiter simultanément. Des améliorations peuvent donc être obtenues par :

- Une politique préconisant plus largement le traitement des infrastructures.
- La formation de spécialistes et de généralistes dans le domaine de la sécurité des infrastructures permettant de mettre en œuvre cette politique : en un mot, la professionnalisation de ce domaine qui ne l'est pas suffisamment (pour faire une comparaison avec le domaine médical, nous en sommes encore aux « barbiers » du Moyen Âge).
- La réalisation d'un programme de recherche sur la sécurité des infrastructures permettant de combler une partie des lacunes actuelles et de développer la route « intelligente », avec notamment des communications d'informations entre la route et les véhicules.

Le domaine médical a mis plusieurs millénaires à se professionnaliser et, même en France, le statut de médecin est très récent. Sans aller jusqu'à instituer un diplôme de docteur ès sécurités des infrastructures, la nation gagnerait à former des spécialistes de la sécurité possédant un niveau de compétences certifié. 

Ne plus mourir à vingt ans sur les routes

Après l'espoir soulevé par la volonté du gouvernement de faire de la sécurité routière une priorité, seules la mise en œuvre et la continuité d'une politique de prévention rigoureuse auront une efficacité mesurable en nombre de vies sauvées.

Claude Got

Vice-président du Centre européen d'études, de sécurité et d'analyse des risques
www.securite-routiere.org

Les décideurs politiques sont confrontés à deux types de situations :

- Celles où l'incertitude domine, et le terme de précaution a envahi la gestion de la décision dans ce contexte allant de l'hypothèse plausible aux ébauches de preuves. Faut-il agir ? Quels sont les enjeux ? Quelle efficacité aurons-nous ? Allons-nous allouer des moyens excessifs à un risque émergent ? Avons-nous une peur « raisonnable » ou simplement la crainte de ce qui est mal connu ?

- Celles où presque tout est connu. Nous sommes alors dans le domaine de la prévention et les décideurs vont déterminer un équilibre en privilégiant certaines raisons d'agir. La santé n'est pas seule en cause, l'économie, l'opinion, les juges, les médias, les experts, les références sociales ou éthiques vont s'associer pour faire de cette gestion un combat, et heureusement qu'il en est ainsi, sinon il serait inutile d'avoir des décideurs ! La connaissance provoquerait des décisions automatiques.

La gestion de l'insécurité routière relève de la prévention, même si la précaution intervient par le risque climatique, mais ce motif d'agir achève sa transition vers le champ de la prévention. Plus un véhicule est puissant, plus il est dangereux immédiatement pour les usagers de la route, et plus il émet de dioxyde de carbone, notamment en ville. Dans l'ensemble, la matière qui permet de définir une politique de sécurité routière est solide, les lois de la mécanique sont immuables, les chercheurs, les assureurs, les spécialistes des infrastructures, les ingénieurs qui conçoivent les véhicules sont capables de décrire le poids de chaque facteur de risques

dans un système qui associe usagers, véhicules et environnement. La difficulté est liée aux conflits d'intérêts provoqués par les décisions possibles et à la qualité de leur mise en œuvre, non aux incertitudes sur leurs effets.

L'accident de la route est la première cause d'insécurité en France : 8 000 tués par accidents de la circulation, 1 000 par homicides volontaires. Circonstance aggravante, les victimes sont principalement des usagers inexpérimentés, donc de jeunes adultes. Une vie humaine a la même valeur à 20 et 60 ans, mais les dommages provoqués dans l'environnement affectif sont très différents. Les progrès de la médecine ne nous empêcheront jamais d'avoir à enterrer nos parents, c'est triste mais inévitable ; enterrer un de ses enfants est un drame d'une dimension différente, il supprime durablement la joie de vivre d'une famille. Il est inacceptable de ne pas privilégier les mesures capables de réduire la fréquence d'un événement de cette nature, tout en conservant les avantages d'un usage maîtrisé des véhicules individuels ou industriels.

La connaissance nationale de nos insuffisances et des principaux facteurs de risques est complète :

- Une géographie physique et humaine qui a engendré un réseau secondaire considérable, exigeant vigilance et compétence, difficile à surveiller du fait de sa longueur. La moitié des tués le sont sur ce réseau.

- La consommation d'alcool la plus élevée au monde : nous avons 6 fois plus d'accidents sous l'influence de l'alcool que la Grande-Bretagne, près de 2 500 chez nous, moins de 400 chez eux.

- Le taux de port de la ceinture demeure insuffisant, en particulier aux places arrière, comme le bon usage des sièges pour enfants qui doivent être adaptés au poids, à la taille, et utilisés correctement.

- De nombreux usagers surestiment leurs capacités et interprètent les règles au lieu de les appliquer.

- Le système de contrôle et de sanction ne fonctionne pas bien, pour des raisons qui tiennent aux moyens et à l'organisation. Les seuils de contrôle de la vitesse ont dérivé au-delà de tout bon sens, incitant les usagers à transgresser de plus en plus largement les vitesses autorisées en s'adaptant à la réalité des contrôles.

- La dérive des vitesses réelles est facilitée par la production de véhicules dont les performances sont une incitation permanente à la transgression des règles. Ils sont particulièrement dangereux sur un réseau secondaire à faible densité de circulation. Un outil doit être conçu pour un usage normal ; les voitures actuelles sont conçues pour un usage délinquant et le couple décideur-constructeur a commis une faute caractérisée en voulant ignorer ce facteur de risques pour des raisons purement commerciales.

Face à une situation de ce type, il faut être conscient de la nature des enjeux en cause, car personne n'imagine que l'on tue sur les routes par plaisir, même si le comportement passionnel de certains usagers vis-à-vis d'un instrument séduisant peut s'apparenter à une forme d'acceptation de la mort, la leur ou celle des autres, pour prix de leur plaisir. Au niveau politique, ce sont les intérêts divergents des protagonistes qui provoquent des arbitrages tentant de réaliser le meilleur compromis. Dans une situation de ce type, le rôle des experts est délicat. Ils peuvent se contenter de décrire les facteurs de risques, les solutions possibles, et laisser aux politiques leurs responsabilités sans exercer la moindre pression sur eux. Ces derniers ont été désignés ou élus pour cela, dans un processus considéré comme démocratique. Je n'ai pas cette attitude passive, et plus les années passent moins je supporte la passivité. Je considère que l'expert doit également mettre en évidence les raisons qui font privilégier des arbitrages en faveur du risque, alors qu'il est possible d'avoir une attitude différente. Il peut exprimer des considérations de nature politique, par exemple affirmer que le déficit des modes d'expression de la démocratie supprime l'exercice de cette dernière dans la vie de tous les jours. Nous n'avons

pas de référendum d'initiative populaire permettant à une majorité de s'opposer à la mise en circulation des véhicules dont la vitesse maximale dépasse la vitesse la plus élevée autorisée sur nos routes, alors que plusieurs sondages indiquent clairement qu'une large majorité de Français souhaitent supprimer cette incohérence. Cela ne signifie pas que les mêmes citoyens-usagers ne commettent pas d'excès de vitesse, nous connaissons bien cette discordance fréquente entre l'attitude immédiate adoptée dans un certain contexte par des outils qui poussent à la faute et le souhait plus rationnel qui s'exprime face à un sondeur ou dans un bureau de vote.

Privilégier la gestion et l'action

Quels sont les choix possibles ? Le 17 septembre 2002, une réunion publique a permis à tous les ministres concernés d'entendre des intervenants dans le domaine de la sécurité routière, allant des associations aux constructeurs, en passant par des experts ou des gestionnaires. Une fiche de proposition peu contraignante a permis de poursuivre cette consultation sur le site Internet du ministère de l'Équipement, ce qui a élargi le champ des solutions proposées. Les conditions sont donc exceptionnellement favorables, d'autant que l'échec du précédent gouvernement dans la gestion de l'insécurité routière a été patent. Annoncer un objectif de réduction du nombre des tués de 4 000 en cinq ans et obtenir 269 après quatre années est un échec grave, produit par une absence de méthode et de rigueur. Les nouveaux responsables sont exposés à un échec identique s'ils privilégient l'annonce et non la gestion. Leur action sera nécessairement contraignante, le respect de la règle et la dissuasion par la crédibilité du système de contrôle et de sanction sont des éléments importants de la prévention. Comme lors des deux dernières élections présidentielles, une chute importante de la mortalité a été observée au cours des mois suivant cette élection. Je l'interprète comme une perception par les usagers de la fin de la période d'impunité produite par une amnistie prévisible. Malgré les annonces faites par les principaux candidats, certains espéraient un amendement parlementaire de dernière heure qui la rétablirait. Les décisions de la période 2002/2003 vont déterminer le succès ou l'échec de la nouvelle équipe. La liste des décisions efficaces à court terme est peu extensible, toutes les mesures importantes concernant la formation, l'éducation ou l'infrastructure ne pouvant agir que sur le long terme.

Parmi les moyens qui peuvent avoir une action forte à court terme sur la mortalité, je retiens :

- le rétablissement de l'équité et de la crédibilité du système en supprimant les indulgences et en appliquant strictement les limitations de vitesse ; l'application de ces réformes doit être évaluée,

- la création ou le développement d'unités départementales de 100 à 200 policiers ou gendarmes routiers (suivant la population et les caractéristiques du trafic) se consacrant uniquement à la sécurité routière ; elles seraient constituées de policiers dans les départements très urbanisés, de gendarmes dans les départements plus ruraux,

- l'amélioration des contrôles d'alcoolemie, qui doivent se situer la nuit et en fin de semaine, et du contrôle du port de la ceinture à toutes les places,

- une simplification de notre système de sanctions qui est trop lourd, peu effectif et peu efficace,

- une meilleure gestion des risques liés à l'inexpérience et aux comportements dangereux, par l'interdiction de conduite de voitures inutilement rapides quand on a le permis de conduire depuis moins de quatre ans, ou si l'on a déjà provoqué des accidents ou perdu un certain nombre de points sur son permis.

Sur le moyen et le long terme :

- le développement des systèmes automatisés de contrôle de la vitesse (usage des caméras numériques de contrôle) puis régulation intelligente de la vitesse par le positionnement des véhicules sur une carte embarquée qui provoque l'adaptation de la vitesse à celle qui est autorisée localement,

- une meilleure gestion de l'éducation au risque, et notamment au risque routier dans les différents cycles scolaires,

- une politique européenne interrompant la croissance injustifiée et dangereuse de la puissance, de la vitesse et du poids des véhicules.

Derrière cette liste, des milliers de vies humaines sont en jeu. Je ne connais pas de domaine de la sécurité sanitaire où des gains aussi importants puissent être obtenus aussi rapidement. La poursuite des annonces gouvernementales va maintenir une pression médiatique qui aura son efficacité pendant un temps ; nous saurons ensuite si la pertinence des choix, la qualité de leur mise en œuvre et la continuité dans l'action transforment l'espoir soulevé en une efficacité mesurable et durable. 📌

Pour une généralisation des démarches locales de prévention des risques routiers

La Fédération française des sociétés d'assurances a conçu, pour les entreprises, des outils destinés à la mise en place de plans de prévention des risques routiers. Ceux-ci pourraient aisément être utilisés par d'autres organisations au niveau local : administrations, établissements scolaires ou collectivités.

Guillaume Rosenwald
Directeur des marchés d'assurances, de biens et de responsabilité, Fédération française des sociétés d'assurances

La mise en place d'une véritable politique de santé publique doit commencer par une analyse des facteurs d'exposition aux risques et par l'étude de l'interaction de ces différents facteurs. Elle doit ensuite intégrer la description des bonnes et mauvaises pratiques individuelles et collectives propices à diminuer la probabilité d'occurrence de maladies, de blessures ou de décès.

En matière de sécurité routière, cette analyse est extrêmement complexe. En effet, l'insécurité routière est la conséquence de la politique des transports, de choix d'éducation, de choix d'investissements en infrastructures, de caractéristiques géographiques et climatologiques et d'un environnement culturel.

Si des études économétriques réalisées dans la plupart des pays occidentaux dont la France permettent de donner un ordre de grandeur de l'influence de ces grands domaines, il n'existe pas aujourd'hui de méthodes concrètes d'analyse et d'action englobant l'ensemble de ces matières. Une telle démarche reviendrait à modéliser assez largement le mode de vie occidental.

Pour imaginer des actions concrètes pouvant avoir une influence positive sur la sécurité routière, il y a donc nécessité de segmenter l'analyse du problème.

Jusqu'à ces dernières années, les spécialistes en charge de la sécurité routière ont, volontairement ou involontairement, segmenté verticalement l'analyse entre les questions d'infrastructures, les approches sur les véhicules et les actions sur le comportement des conducteurs. Cette approche technique

a donné des résultats tout à fait importants pendant une trentaine d'années, mais s'es-souffle actuellement.

Une autre possibilité explorée depuis quelques années est d'analyser globalement la sécurité routière, mais en se limitant à un sous-ensemble d'activités ou un sous-ensemble géographique. C'est dans cet esprit que les assureurs de flottes automobiles ont développé, en collaboration avec d'autres partenaires au sein de l'association PSRE (Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise), la méthodologie des plans de prévention des risques routiers en entreprises.

Il s'agit en effet, à l'échelle d'une entreprise, d'analyser sa politique de déplacement, de transport, de stockage, ainsi que les conditions de management des personnes utilisant la route dans le cadre de leur travail ou pour s'y rendre : il s'agit également d'évaluer les connaissances et les compétences du personnel de ces entreprises, les procédures de choix et d'entretien des véhicules.

Ce processus réalise ainsi au sein de l'entreprise la mise en place d'une véritable politique de santé destinée à diminuer le nombre et la gravité des accidents de la route.

L'amélioration constante de ces techniques amène naturellement à prendre en compte les interactions entre les différentes entreprises, donneuses d'ordres et sous-traitantes, ou tout simplement entre les entreprises géographiquement voisines. Elle conduit également souvent le chef d'entreprise à s'insérer dans la politique locale de sécurité routière. Bien souvent des contraintes apparemment insignifiantes pour une entreprise donneuse

d'ordres vont provoquer des problèmes d'organisation sensibles chez un sous-traitant et des situations de risques sur la route. De même, l'organisation et tout simplement les horaires de travail de deux entreprises voisines sont bien loin d'être indépendants. On verra, par exemple, des salariés d'une entreprise prendre des risques inconsidérés pour passer à des points de blocage (carrefours ou ponts) avant la sortie des équipes de l'entreprise voisine. Il faut alors imaginer une concertation entre les chefs d'entreprise et si possible avec les collectivités locales pour organiser intelligemment la circulation du bassin d'emplois dans les deux objectifs de fluidité et de sécurité.

Créer des outils et valoriser le travail des acteurs du terrain

Nous voyons comment, en partant de l'analyse d'une seule entreprise, le préventeur travaillant à la mise en place du plan de prévention du risque routier est amené naturellement à élargir son champ d'intervention pour englober son environnement.

L'objectif d'intégration des différentes sources de risques, impossible à atteindre à l'échelle d'un pays comme la France, est en revanche atteignable en partant de micro-analyses.

Le référentiel méthodologique mis en place par l'association PSRE avec l'aide de la Fédération française des sociétés d'assurances a été conçu pour les entreprises mais est très facilement utilisable pour toutes les organisations constituées, administrations, établissements scolaires et universitaires, etc.

Mais si nous souhaitons assurer l'efficacité d'une telle démarche partant du terrain et remontant vers les collectivités, voire les départements ou les régions, il est indispensable d'engager le travail dans un nombre suffisant d'entreprises, d'établissements divers, voire de communes afin que le maillage géographique et économique permette par diffusion une généralisation de la prise en compte des problèmes de sécurité routière.

Aujourd'hui, seules les grandes entreprises industrielles et de transport ont une motivation suffisante pour mettre en place des plans de prévention des risques routiers. En effet, pour ces entreprises le gain économique à moyen terme des plans de prévention est suffisamment attrayant pour déclencher la décision d'investissement. Elles trouvent de plus un intérêt de management à ces actions car la mise en place d'un plan de prévention

des risques routiers bien menée est extrêmement appréciée des salariés.

Mais de nombreux donneurs d'ordres, sociétés de services ou sociétés commerciales, n'ont pas de flottes de véhicules et sont beaucoup moins sensibles à l'intérêt économique direct d'une démarche de prévention des risques routiers. Pour entraîner de nouveaux établissements, qu'ils soient industriels, commerciaux, pédagogiques ou administratifs, il est donc nécessaire de créer une motivation nouvelle et différente.

L'orientation politique voulue par le président de la République sur les questions de sécurité routière nous en donne l'occasion. Elle crée un sentiment de responsabilité collective qu'il faut traduire en responsabilité individuelle des différents acteurs économiques et sociaux. Comme pour les questions d'environnement, il faut que chaque responsable ressente la nécessité d'être irréprochable en matière de sécurité routière.


Cela demande certainement une réorientation des actions de communication de l'État et une plus forte implication de tous les ministères afin de créer une pression convergente sur les différents acteurs.

Cela demande également un fort travail explicatif vis-à-vis du public afin qu'il comprenne l'immense pouvoir de certains donneurs d'ordres sur la chaîne de sous-traitance : fabricants de produits ou de services et transporteurs.

Il faudra également mettre en place des outils rendant visible et indiscutable l'implication des entreprises et des autres établissements en matière de sécurité routière. Il est en effet primordial que les investissements réalisés puissent être valorisés auprès du public pour améliorer ou conforter l'image des acteurs les plus innovants et les plus efficaces.

Nous verrons certainement dans un avenir assez proche la création de labels de reconnaissance en matière de sécurité routière, comme il en existe dans les domaines de l'environnement ou de l'assurance qualité des produits.

Dans une telle démarche, le travail des administrations et organisations centrales, qu'elles soient publiques ou privées, n'est pas de tout organiser mais de mettre en place les outils nécessaires pour que les acteurs de terrain puissent travailler et valoriser leur travail. C'est le sens des actions que mène la Fédération française des sociétés d'assurances aussi bien vis-à-vis des entreprises qu'en col-

laboration avec des associations de terrain spécialisées comme la Prévention routière, ou non spécialisées mais ayant une crédibilité et des possibilités d'actions efficaces envers des populations tout particulièrement sensibles telles que les jeunes. 

La loi... des grands nombres ?

Brève analyse de la délinquance routière

En 2000, près de 600 000 condamnations ont été prononcées pour infractions pénales au Code de la route. Point de vue d'un magistrat sur le traitement de la délinquance routière.

François Leplat

Magistrat auprès de la délégation interministérielle à la sécurité routière

Le terme d'accident demeure évocateur d'un événement fortuit, imprévisible, dû au hasard. Dès lors comment faire coïncider cette acception largement répandue avec la mise en cause du comportement du conducteur dans 92 % des cas d'accidents mortels de la circulation¹ ? L'accident n'est-il qu'une fatalité ou bien peut-on l'éviter ?

Les magistrats, avant que d'être des professionnels de la justice, sont des citoyens, hommes et femmes concernés comme tout un chacun par les accidents de la route. En effet, qui dans son entourage n'a pas perdu un proche ou une connaissance dans l'un d'eux, ou bien ne connaît pas un blessé léger² ou une victime grave (paraplégique, traumatisé crânien) ? Lequel d'entre nous n'a pas été un jour victime ou auteur d'un accident entraînant des lésions ou de la tôle froissée ? Et si tous ces malheurs, ces désagréments nous ont été épargnés, n'avons-nous jamais été témoin d'un accident ou simplement choqué par la relation de tel autre dans les médias ?

Les chiffres sont implacable : malgré une décroissance régulière du nombre de victimes depuis le pic de 1972³, sur les trente dernières années ce sont plusieurs centaines de milliers de vies qui ont été perdues, brisées, volées, laissant encore, des années après, des traces dans les corps et les consciences de ceux qui ont survécu à ces drames.

1. 5 300 enquêtes Réagir (Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier) réalisées entre 1992 et 1998.
2. C'est-à-dire ayant nécessité une hospitalisation de six jours au plus.
3. 16 545 tués.

Un code de mauvaise conduite ?

Comme cela a été indiqué liminairement, ce nombre impressionnant est pour une part importante la résultante d'un comportement au mieux inadapté, le plus souvent transgressif. La circulation est un domaine depuis longtemps⁴ très réglementé et pour lequel les occasions de violer la norme sont nombreuses et aisées, d'autant plus qu'elles sont souvent sans conséquences pour autrui, relativement peu verbalisées et pour la plupart d'entre nous considérées comme vénielles.

Le Code de route, dont les règles sont rapidement ingurgitées avant l'épreuve du permis de conduire, se voit ainsi tout aussi rapidement amendé par chaque nouveau conducteur qui arbitre entre une transgression qu'il intègre comme bénigne et un gain de temps, une économie de manœuvres qui sont vécues comme autant de contraintes : « *Pourquoi attendre si longtemps à ce feu rouge alors qu'il n'y a personne ?* », « *Pourquoi faire ce grand détour quotidien alors qu'en prenant ce sens interdit sur une vingtaine de mètres je gagne un temps précieux ?* » À force d'aménagements répétés, les règles deviennent à bref délai optionnelles, perdent toute justification, toute utilité.

En agissant de la sorte, en s'octroyant des droits nouveaux, l'on en vient à oublier que les règles de circulation visent en premier lieu à assurer un partage paisible de l'espace

4. Un des premiers textes en la matière est un décret du 10 mars 1899.

5. Ces règles visent aussi à assurer la sécurité personnelle de chaque conducteur. Ainsi, en 2001, dans 21,2 % des accidents corporels représentant 37,2 % des tués, un seul véhicule était impliqué (Bilan de l'année 2001 de la Sécurité routière en France).

public⁵ ; l'autre, celui qui a également des droits, des priorités, mais également des faiblesses potentielles, des inattentions, l'autre qui, lui aussi, transgresse sciemment les règles par commodité, est ainsi évacué, gommé, ignoré au risque de devenir un gêneur, un importun. Qui, alors qu'il était piéton traversant sur un passage protégé, n'a pas eu à subir l'ire d'un automobiliste obligé de s'arrêter ? Ou bien encore, conducteur démarant au feu vert, lequel d'entre nous n'a pas dû stopper sa course afin de céder la priorité à un conducteur passé au feu rouge à vive allure ?

Comment dès lors s'étonner de ces propos maintes fois lus dans les procès-verbaux d'accidents et répétés à l'audience : « *Je pensais avoir le temps de passer* », « *Je n'aurais jamais cru qu'il allait avoir cette réaction* », « *Il arrivait plus vite que je ne l'imaginais* », « *Je ne sais pas d'où il est sorti* ».

Cette déviance, hélas trop développée, traverse les milieux sociaux, les âges, la différence de sexe, même s'il y a une sur-représentation dans l'accidentologie des hommes jeunes conducteurs⁶.

Le facteur comportemental, prégnant, ne doit certes pas éluder les autres causes d'accidents que l'analyse systémique a permis d'identifier, notamment l'infrastructure et le véhicule⁷. Mais, c'est bien sur ce facteur premier que l'institution judiciaire, à travers la conduite des enquêtes, les sanctions alternatives, la solennité des audiences ou le prononcé des peines, a pour mission de faire évoluer vers plus de tempérance.

« Mon client n'est pas un délinquant ! »

Les accidents de la route doivent s'inscrire dans une réflexion plus large sur la violence, comme l'a indiqué le professeur Jean-François Mattei, ministre de la Santé, de la Famille et des Personnes handicapées, lors du « Rendez-vous national pour agir » organisé à Paris le 17 septembre 2002, car la violence routière est parmi toutes les autres formes de violence celle qui a le plus fort impact en matière de santé publique. Pour les professionnels de la justice, ces accidents et les infractions routières de manière plus large sont à intégrer dans la délinquance générale dont ils ont à connaître.

Néanmoins, de façon récurrente, les per-

sonnes dont la responsabilité pénale est mise en cause sur la base de ces incriminations, leurs défenseurs, les magistrats eux-mêmes parfois, répugnent à utiliser le vocable de délinquant que l'on préfère réserver à l'auteur d'agissements crapuleux, alors même que ce terme ne comporte aucune connotation péjorative⁸.

Cela tient en partie au fait que les infractions d'atteinte à la vie ou à l'intégrité physique commises à l'occasion de la circulation routière sont qualifiées par les juristes d'infractions involontaires, ce que le grand public, les victimes et leurs proches ont souvent du mal à admettre, même si leurs sanctions peuvent être aggravées en cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence, de prise d'alcool ou de délit de fuite⁹.

Un contentieux massif

Cette délinquance est pourtant très présente dans les prétoires. Il s'agit même d'un contentieux dit de masse. Cette réalité transparait des verbalisations et des condamnations prononcées.

Ainsi, en 2001¹⁰, 17 501 856 procès-verbaux d'infractions ont été dressés pour des infractions au Code de la route (12 890 840 par les polices d'État [gendarmerie et police nationales] et 4 611 016 par les polices locales).

Sur les 12 890 840 procès-verbaux dressés par les polices d'État, 12 644 678 sont des procès-verbaux de contraventions (7 844 884 sont relatifs à l'arrêt et au stationnement des véhicules [soit 62,04 % au total] et 4 799 794 ont trait aux autres contraventions), 246 162 procès-verbaux concernent les délits.

Pour l'ensemble des infractions pénales¹¹, les condamnations prononcées en l'an 2000 ont été au nombre de 443 615 pour les délits et de 133 222 pour les contraventions les plus graves (celles de 5^e classe). En ce qui concerne le contentieux routier¹², les chiffres ont été de 138 747 délits dont 113 268 (82 %) liés à la conduite sous l'empire de l'alcool (avec ou sans accident), les conduites sous l'empire d'un état

alcoolique, hors accidents, totalisant 108 905 condamnations (soit 23,63 % de l'ensemble des délits sanctionnés en 2000).

Cette même année, les condamnations pour contraventions de 5^e classe ont été au nombre de 91 472, dont 35 219 (38,55 %) pour des défauts d'assurance et 31 372 (34,3 %) des excès de vitesse égaux ou supérieurs à 50 km/h.

En résumé, on peut dire que le contentieux routier représente en volume :

- 31 % (presque 1/3) des condamnations pour délits ;
- 69 % (plus des 2/3) des condamnations pour contraventions de 5^e classe ;
- 80 % (plus des 3/4) des condamnations pour les autres contraventions.

Soit au total plus de la moitié du contentieux pénal « jugé ».

Ces chiffres traduisent la prépondérance du facteur alcool présent dans 32 % des accidents mortels¹³, lequel se situe au confluent de la justice et de la santé publique lorsque la dépendance alcoolique est avérée. Dans ce dernier cas, le plus souvent, une condamnation à une peine assortie de l'obligation de soins est prononcée ; son effet est alors dépendant de la volonté ou de la capacité du condamné à accepter sa pathologie.

Toutefois ces mêmes chiffres occultent un facteur non négligeable d'accidents qui est la vitesse, présent dans 42 % des accidents mortels¹³, mais cette moins forte présence est en partie due à des dispositions répressives apparues plus tardivement¹⁴.

Des outils nouveaux

Pour permettre une meilleure conduite des politiques pénales en la matière, des circulaires du ministère de la Justice accompagnent régulièrement les évolutions législatives et les pratiques nouvelles (tel l'usage du téléphone portable). Une circulaire du 25 mai 2001 est ainsi venue faire un point d'actualité des mesures nouvelles en incitant les parquets à harmoniser leurs pratiques d'alternatives aux poursuites et à dynamiser les politiques partenariales, notamment en matière de dépistage et de traitement de la dépendance alcoolique.

Dans la période récente, on note un double mouvement dans l'appréhension de la délinquance routière par les tribunaux.

8. Délinquant : personne qui commet un délit (d'après le dictionnaire Le Robert) .

9. Articles 221-6 alinéa 2, 222-19 alinéa 2, 222-20 et 434-10 du Code pénal, article L. 234-11 du Code de la route.

10. *Les infractions au code de la route. Année 2001*. DLPJ, ministère de l'Intérieur.

11. *Chiffres-clés de la Justice 2000*, page 18, ministère de la Justice.

12. Direction des Affaires criminelles et des Grâces, bureau des études.

13. Cf. note 1.

14. La contravention de 5^e classe d'excès de vitesse de 50 km/h ou plus date de mars 1998 et le délit de grand excès de vitesse de 50 km/h ou plus en récidive a été introduit en juin 1999.

6. Les jeunes conducteurs ayant un sur-risque de 3 et les hommes de 1,5.

7. Respectivement présents dans 46 % et 29 % des cas (cf. note 1) .