

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'imaginai* », « *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).

À côté des poursuites traditionnelles (c'est-à-dire du renvoi devant le tribunal), les procureurs de la République ont développé l'alternative aux poursuites (par le biais de stages de sensibilisation aux risques routiers, ces stages comprenant éventuellement un passage dans un service hospitalier d'urgences, de traumatologie ou de rééducation fonctionnelle). L'institution des délégués du procureur, qui opèrent des rappels à la loi, ou bien encore celle de la composition pénale¹⁵ qui permet de suspendre le permis de conduire pour une durée de six mois ou de faire effectuer un travail d'intérêt général sont venues diversifier la palette des propositions de prise en charge alternative de ce contentieux.

Parallèlement, les tribunaux correctionnels prononcent des sanctions en aggravation constante, particulièrement pour les conduites liées à l'alcool et en matière d'homicides involontaires (peines d'emprisonnement ferme, durées de suspension du permis de conduire allongées ou annulations du permis plus fréquemment utilisées).

Des perspectives d'évolution

La prise en compte de nouveaux aspects de modification du facteur comportemental est amorcée. À titre d'exemple, l'on peut évoquer la compatibilité de la conduite avec un état de vigilance altéré soit du fait d'éléments endogènes (vieillesse, pathologies), soit consécutivement à l'absorption par les conducteurs de principes actifs ou de substances illicites.

La réponse pénale est l'une des réponses possibles à ces comportements encore très répandus, mais elle est loin d'être la seule.

Depuis déjà de nombreuses années et afin de permettre à l'institution judiciaire de faire face à cet afflux de procédures, s'est opéré un large mouvement vers un traitement déjudiciarisé des infractions routières. Pour cela, ont été mises en place des procédures simplifiées, au premier rang desquelles figure celle de l'amende forfaitaire¹⁶, cette administration des sanctions ayant été renforcée par l'entrée en vigueur¹⁷ du système du permis à points.

Même si elle demeure nécessaire, la réponse pénale doit se doubler de multiples efforts de

prévention des accidents, particulièrement — en ce qui concerne le comportement du conducteur — d'une meilleure prise en compte de l'acquisition progressive des savoirs¹⁸, d'une sensibilisation régulière grâce à une communication diversifiée et d'un contrôle périodique de l'aptitude à la conduite. C'est en effet la prévention des accidents qui doit faire l'objet de toutes les attentions, la réparation judiciaire n'étant, hélas, jamais à la hauteur des pertes subies par les victimes et leurs proches, ni de leurs attentes. ■

15. Possible en matière de conduite sous l'empire de l'alcool.

16. Articles 529 et suivants du Code de procédure pénale.

17. Le 1^{er} juillet 1992.

18. Ce que la délégation interministérielle à la Sécurité routière nomme le continuum éducatif.

Bientôt, la préhistoire !

Que de vies sauvées depuis le temps où la vitesse était illimitée et où aucune règle de sécurité n'existait ! Pourtant il y a encore 8 000 tués par an sur les routes de France. Le combat actuel de la Ligue contre la violence routière vise à refuser ce bilan, réclamant notamment le bridage des moteurs et l'installation de boîtes noires sur les véhicules.

Geneviève Jurgensen

Fondatrice et porte-parole de la Ligue contre la violence routière

La génération qui arrive aujourd'hui à pleine maturité, celle qu'on appelle les baby-boomers et qu'on appelle maintenant les papy-boomers, cette génération qui jette ses derniers feux et a atteint le sommet de sa carrière, a passé son permis de conduire dans les années soixante. Une époque étrange où la vitesse était illimitée, où on ne demandait à personne de choisir entre boire et conduire, où la ceinture de sécurité n'existait pas et où les motards roulaient cheveux au vent...

Qui voudrait retourner à cette époque-là ? Elle a mené tout naturellement à la mort de 17 000 personnes par an. Jusqu'à ce que quelqu'un trouve cela insupportable, quelqu'un qui avait alors le pouvoir de dire stop : Jacques Chaban-Delmas, Premier ministre. C'est à lui que l'on doit, directement et indirectement, l'établissement des premières règles qui allaient sauver des vies par milliers.

Trente ans plus tard, nous sommes pourtant, de tous les pays vraiment industrialisés, celui qui continue d'accepter le mieux de sacrifier tant de gens, essentiellement, quelle horreur, des jeunes. La Ligue contre la violence routière s'efforce, depuis vingt ans, de secouer ce torpeur. Nous avons cru, lorsque nous l'avons fondée, qu'il suffirait d'appeler les responsables politiques au secours, d'ameuter l'opinion. Hélas, il en fallait bien davantage.

Pourquoi nous acharnons-nous désormais à réclamer le bridage des moteurs et l'installation systématique d'enregistreurs de données (des « boîtes noires », comme on dit) sur ces derniers ? Pourquoi, puisque tous nos voisins roulent dans les mêmes voitures sans déplorer un désastre comparable ? Parce que nous

avons mesuré la force d'inertie qui règne en France et, incapables de la secouer, nous nous tournons désormais vers ce qui peut structurellement venir au secours de la vie.

Voici, en vrac, quelques exemples de cette inertie.

Les médecins de famille, les puéricultrices, les infirmières, les assistantes sociales savent que la première cause de mortalité de la jeunesse est l'accident de circulation. Qu'importe, ils n'en parlent jamais aux jeunes mères, pourtant si réceptives au moindre conseil. Elles sauront tout des caries dentaires, des pieds plats et de l'acné, mais elles persisteront à ne pas attacher leur enfant sur la banquette arrière de leur voiture.


Les forces de l'ordre savent que l'alcool et la vitesse sont responsables de plus de la moitié des décès (et que dire des handicaps ?). Qu'importe. Elles ne sont pas pour autant équipées en éthylotests et ne verbalisent que les très grands excès de vitesse.

Les constructeurs ont signé avec l'État et le Bureau de vérification de la publicité un accord stipulant que la vitesse ne serait plus un argument publicitaire. Qu'importe. Les agences continuent de réaliser des spots qui vantent cyniquement la puissance des moteurs.

Les jeunes se tuent les nuits de week-end en sortant des discothèques. Qu'importe. De grandes marques d'alcool continuent de parrainer des soirées en discothèque.

Alors, sans oublier que la responsabilité de chacun reste entière, nous n'attendons plus grand-chose de quiconque et nous nous attaquons à la voiture elle-même. À ses capacités délirantes, qui n'ont aucune

utilité sociale. Nous avons l'habitude qu'on nous traite d'utopistes, et l'expérience nous a montré que les utopistes sont les autres : ceux qui croient que nous laisserons dans l'indifférence les vies se perdre deux fois plus souvent que chez nos voisins, ceux qui croient que les cœurs sont de pierre et les consciences assoupies. Il y a cinq ans, personne ne comprenait ce que « brider les moteurs » voulait dire. Cette année, 68 % des personnes sondées par la Sofrès pour *Pèlerin magazine* (numéro du 20 septembre 2002) se prononcent pour le bridage des moteurs.

La question n'est donc plus de savoir si l'opinion est prête, elle est seulement de savoir quand nous pourrons enfin acheter des voitures et des motos construites pour la sécurité de tous les usagers. Ce jour-là, l'univers de violence routière qui aura précédé basculera dans la préhistoire. Comme à nos yeux, aujourd'hui, cette époque sans limitation de vitesse et d'alcool, sans ceinture et sans casque... Cette époque à laquelle nul ne voudrait revenir. 

La dépendance automobile

Gabriel Dupuy, ingénieur de l'École centrale, a dirigé le Programme interdisciplinaire de recherches sur les villes au CNRS et est l'auteur de *La dépendance automobile*. Publié en 1999, cet ouvrage explique que la planète entière s'« automobile » avec 600 millions de voitures aujourd'hui et sans doute le double en 2020. Cela crée une dépendance automobile qui gêne les politiques de limitation des nuisances induites par la voiture.

Propos recueillis par Pascale Gayraud le 21 octobre 2002

Dans votre livre, *La dépendance automobile*, vous affirmez que toute politique visant à résoudre les problèmes liés à l'automobile ne pourra être efficace à long terme que si elle s'attaque à la dépendance automobile. Pouvez-vous nous expliquer ce que vous entendez par *dépendance automobile* ?

Le mot dépendance a été utilisé en 1995 par un auteur australien, Newman, dans un article intitulé « Est-ce qu'on peut surmonter la dépendance automobile ? ». Au départ, il n'avait pas défini précisément le terme de dépendance. Pour lui, c'était un mal s'exprimant par le fait qu'il y a beaucoup de voitures par centaine d'habitants, beaucoup de circulation, beaucoup de consommation de carburant. Son idée était fortement liée à la dépendance énergétique. Le concept m'a semblé intéressant, même si les solutions qu'il préconisait pour y remédier ne me paraissaient pas efficaces.

Partant de son travail, j'ai cherché à définir la dépendance automobile en utilisant des connaissances acquises dans le secteur des réseaux de télécommunication. Je l'ai définie comme un processus collectif qui entraîne tout le monde dans une sorte de boule de neige telle que personne ne peut y résister. La similitude avec la dépendance aux drogues vient de la nécessité de passer toujours à la dose supérieure et de l'irréversibilité du processus. En revanche, cette dépendance est plutôt d'ordre collectif que d'ordre individuel. Ce n'est pas le choix personnel d'un individu, c'est un processus d'ensemble qui fonctionne au niveau de toute la société. Ce qui rend les choses difficiles et montre

l'inutilité de raisonner en termes de morale, en disant « les gens n'ont qu'à se passer de leur voiture ».

En quoi la dépendance automobile est-elle gênante ?

Il y a des phénomènes de dépendance que personne n'a jamais songé à remettre en cause. Ce sont par exemple le téléphone ou la montre. À partir du moment où les gens ont commencé à s'équiper, tout le monde a été entraîné à le faire. Ces dépendances ne posent pas de problèmes majeurs. En revanche, les inconvénients liés à la voiture sont multiples (bruit, occupation de l'espace, pollution, sécurité). Le concept de dépendance peut aider à résoudre certains de ces problèmes même si elle n'a pas un intérêt pour tous. Pour celui du bruit, par exemple, il vaut mieux réfléchir à des solutions comme les murs anti-bruit, des moteurs moins bruyants... Le problème qui me semble préoccupant et où l'idée de dépendance peut être utile est l'effet de serre. Cet effet est présumé avoir des conséquences graves pour la planète et il peut amener les politiques un jour, sous la pression des événements, à prendre des décisions radicales. On peut imaginer qu'on démontre qu'il y a un réchauffement global qui nous menace presque du jour au lendemain, créant une peur panique. Les politiques, réagissant à cela, comme ils l'ont fait pour la vache folle, prendraient des décisions dures. L'automobile étant un facteur majeur de production de CO₂, une décision dure serait d'arrêter l'automobile. Là encore, on peut faire un parallèle avec les drogues : le drogué vit plutôt bien son

état tant qu'il peut être approvisionné. Là où cela se passe plutôt mal, c'est quand il est en manque ou quand il doit se sevrer. De la même façon, il serait très dur aujourd'hui de se passer des voitures. Un autre scénario serait un problème géopolitique qui nous priverait de pétrole, ou une hypersensibilisation au problème de sécurité. La voiture est par nature un véhicule rapide et lourd, capable de provoquer des chocs extrêmement préjudiciables. À partir du moment où on n'accepte plus ni un blessé, ni un mort, il faudrait supprimer l'automobile.

Vous avez construit un modèle pour décrire les mécanismes de la dépendance et leurs effets. Sur quels concepts repose ce modèle ?

Pour étudier le phénomène de dépendance liée à l'automobile, je me suis intéressé à la différence entre la situation de l'automobiliste et celle du non-automobiliste. J'ai montré que le premier bénéficie par rapport au second d'avantages en termes de mobilité et d'accessibilité à de nombreux services et que cette différence augmente au fur et à mesure que l'automobilisation croît. Cette augmentation entraîne les non-automobilistes à entrer dans le système, et ainsi de suite. C'est l'effet d'avalanche. Intuitivement, on a tendance à penser le contraire : plus il y a de voitures, plus il y a de congestion, donc la situation des automobilistes s'aggrave. En fait, il n'en est rien parce que, dans le même temps, on adapte les infrastructures pour améliorer la situation des automobilistes.

Trois effets permettent de rendre compte du mécanisme de la dépendance automobile. L'effet de club est le plus inspiré des autres secteurs. L'exemple du téléphone l'illustre bien : plus on a de possibilités de communiquer avec d'autres, plus avoir un téléphone devient intéressant. On bénéficie de la taille du club. C'est la même chose pour l'automobile. On peut montrer que plus il y a de détenteurs du permis de conduire, plus la pression est forte pour que la législation s'adapte à leur pratique. Le Code de la route en est un exemple, il s'est fait pour (et non contre) les automobilistes à partir du moment où ils ont eu un certain poids. De même, l'évolution des vitesses se fait au bénéfice des automobilistes.

L'effet de parc vient du fait que plus l'automobilisation est importante plus la desserte du territoire est fine, et donc plus cela fournit aux automobilistes un service accessible. On l'a montré en prenant des garages de réparation automobile, on peut le montrer également

pour d'autres services : stationnement, commerces, centres de loisirs...

L'effet de réseau traduit le fait que le réseau routier se modifie en fonction des itinéraires les plus usités. Plus les automobilistes sont moutonniers, plus ils bénéficient de cette simultanéité de circulation parce que les infrastructures sont adaptées en fonction du trafic.

Le modèle Maagic (modélisation de l'accessibilité automobile générée par les interactions de club) est basé sur ces trois effets. Il permet de calculer que pour 1 % d'automobilisation en plus, on a 2 % d'amélioration de l'accessibilité. C'est fantastique, le service offert à l'automobiliste croît de façon exponentielle, sans que celui-ci ne fasse rien, juste parce qu'il y a d'autres automobilistes qui sont rentrés dans le système. Le non-automobiliste, lui, dans le même temps perd quelque chose, l'écart se creuse. Et la dépendance, que mesure cet écart, augmente.

Grâce à votre modèle, vous proposez trois pistes pour modérer la dépendance automobile aujourd'hui. Pouvez-vous les expliciter ?

Indépendamment du modèle, la façon dont les activités sont réparties dans l'espace est un élément très important dans la dépendance automobile. D'où l'idée de Newman pour lutter contre la dépendance : construire des villes sur le modèle japonais plutôt qu'australien pour limiter le besoin de déplacement. Mais à l'échelle du temps cette solution ne marche pas. Grâce au modèle, j'ai pu proposer des mesures qui ne sont pas aussi longues à mettre en œuvre.

La première s'attache à l'effet de club. Celui-ci peut être réduit s'il n'y a pas un seul club mais plusieurs clubs. Comme l'adhésion au club se fait sur la base de l'obtention d'un permis de conduire d'un type de véhicule, la diversification des véhicules et des permis, et sous-entendue la diversification des vitesses, sont souhaitables. L'introduction en grand nombre de véhicules originaux, à vitesse limitée, offrirait une nouvelle alternative et permettrait aux gens de se répartir selon leurs besoins de déplacement. Développer des sous clubs, plus restreints, limiterait l'effet d'entraînement du très grand club.

La deuxième idée est d'agir sur le réseau routier lui-même parce que certaines structures routières, celles des itinéraires moutonniers, favorisent la dépendance. Le réseau classique est très hiérarchisé : l'itinéraire courant commence sur une petite route pour

atteindre une route un peu plus grosse, qui conduit ensuite à un grand axe routier pour revenir sur une route moyenne, et ainsi de suite. Pour en sortir, il faut paradoxalement faire plus de routes mais des routes moins rapides.


La troisième idée est d'agir sur le stationnement, élément essentiel pour lutter contre l'effet de parc. S'il n'y a plus autant de places de stationnement disponibles, l'automobile procure un service qui devient moins intéressant par rapport à d'autres transports. Restreignons le stationnement par différents moyens, limitation du nombre de places, stationnements payants... Simplement, il faut rendre ces mesures acceptables et concevoir une contrepartie. Si le stationnement est plus rare, il faut que les automobilistes en soient informés, par exemple, grâce à des systèmes d'affichage à distance indiquant si des stationnements sont disponibles plus loin et permettant ainsi de revoir son itinéraire.

En dehors des effets potentiels de vos propositions sur la diminution de la circulation, avez-vous réfléchi à leur impact potentiel sur la sécurité ? Est-ce que, par exemple, la diversification des véhicules ne peut pas être dommageable pour la sécurité ?

Les véhicules différents se heurtent à deux choses : les constructeurs sont réticents à faire autre chose que des voitures standards, et les techniciens de sécurité routière disent que l'idéal est d'avoir des véhicules qui ont les mêmes performances. Je ne sais pas comment il faut traiter la coexistence de véhicules différents sur un même espace de circulation, mais cela doit pouvoir se faire, les pistes cyclables fonctionnent bien dans certains pays. Au Japon, des petites et des grosses voitures coexistent sans problème de sécurité routière particulier. Je ne suis pas convaincu par les arguments tels que toutes les voitures doivent aller à 150 km/h parce que c'est plus sûr ou d'autres qui mentionnent le cas des voiturettes. Si on regarde de plus près, on se rend compte que les accidents des voiturettes sont le plus souvent causés par les autres véhicules. Cela ne me paraît pas suffisamment déterminant pour empêcher la diversification, qui par ailleurs a des avantages pour limiter la dépendance. D'ailleurs, aujourd'hui, même si on défend l'idée de véhicules allant aux mêmes allures, on promeut le vélo, les rollers...

Pour la deuxième piste, plus de routes, moins rapides, cela va plutôt dans le sens de la sécurité. Cependant, ce qu'il y a derrière est

qu'on ferait moins d'autoroutes. Or chacun sait que les autoroutes sont plus sûres. Là encore, je crois qu'on peut faire des routes assez sûres à vitesse plus restreinte, d'ailleurs on en fait. La difficulté est qu'on n'aime pas dépenser de l'argent pour faire des routes où on ne roulerait pas très vite. C'est un vrai problème, jusqu'à présent la justification des décisions d'investissements est le gain de temps et éventuellement le trafic que cela permet d'absorber. Comme celui-ci dépend de la vitesse, cela pousse dans le sens de faire plus vite, alors que ce que je préconise est de faire moins vite. Il faut trouver d'autres justifications. La sécurité pourrait en être une. Enfin, pour le stationnement, l'impact sur la sécurité n'est sans doute pas déterminant.

De façon globale, réduire la dépendance revient à réduire l'écart entre automobilistes et non-automobilistes et à améliorer relativement la situation des non-automobilistes. C'est aussi modérer le trafic automobile et donc *a priori* améliorer la sécurité. 

bibliographie

- Aron, M., Biecheler, M. B., Peytavin, J. F. Temps intervéhiculaires et vitesses : les enjeux de sécurité sur autoroute. In *Recherche Transports Sécurité* n° 64, juillet-septembre 1999, p 3-20.
- Assailly J.-P. *La mortalité chez les jeunes*. Paris : PUF, coll. Que sais-je ?, 2001.
- Bablouzian L., Freedman E. S., Wolski K. E., Fried L. E. Evaluation of a community based childhood injury prevention programme. *Injury Prevention* 1997 ; 3 : 14-16.
- Baker S. P. Childhood injuries : the community approach to prevention. *J Public Health Policy* 1981 ; 2 : 235-246.
- Baudier F., Marchais M., Ferry B., Bourderont D., Pinochet C., Blum D. Programme coopératif de prévention des accidents domestiques de l'enfant dans le département du Doubs : II. Aspects éducatifs et évaluation. *Arch Fr Pédiatr* 1988 ; 45 : 499-503.
- Biecheler-Fretel M. B., Peytavin J. F. La pratique des vitesses en France de 1986 à 1998 : évolution sur les différents réseaux. *TEC* n° 165, mai-juin 2001.
- Biecheler-Fretel M. B., Peytavin J. F. Réglementation, environnement et choix de la vitesse. Convention DSCR/Inrets. *Rapport DERA* n° 96-70013, décembre 1997, 72 p.
- Biecheler-Fretel M. B. La place de l'infraction dans l'analyse du risque routier. In *Actes Inrets* n° 39, 1994. L'évaluation du système réglementaire de prévention, Infractions routières et risque d'accident, 155 p.
- Biecheler-Fretel M. B., Moget-Monseur M. Le comportement de base du conducteur : un essai de conceptualisation du système de normes légales et sociales de l'usager de la route. *Cahier d'étude Onser* n° 64, 1985.
- Boullier D., Stéphane C., Midol A. *L'activité des forces de police et de gendarmerie en matière de sécurité routière*. Commissariat général du Plan/ IHESI, 1995.
- Chatenet F., Grillon, F. Le suivi de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs infractionnistes. Rapport sur convention n° 97 700-13. Thème 8. novembre 2000.
- Cohen S., Duval H., Lassarre S., Orfeuil J. P. *Limitations de vitesse, les décisions publiques et leurs effets*. Paris : Hermès, transport et sécurité, 1998.
- Colver A. F., Hutchinson P. J., Judson E. C. Promoting children's home safety. *Br Med J* 1982 ; 285 : 1177-1180.
- Craft A. W., Sibert J. R. Accidental poisoning in children. *Br J Hosp Med* 1977 ; 17 : 469-478.
- Dershewitz R. A., Williamson J. W. Prevention of childhood household injuries : a controlled clinical trial. *Am J Public Health* 1977 ; 67 : 1148-1153.
- DETR. New directions in Speed Management. A review of Policy. mars 2000.
- Haddon W. Jr. The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma : the transition to approaches etiologically rather than descriptively based. *Am J Public Health Nations Health*. 1968 ; 58 : 1431-1438.
- La sécurité routière en France : bilan de l'année 2001*. Paris : La Documentatiion française, 2002.
- Namias R. Rapport vitesse et sécurité routière. décembre 1994.
- Oberlé D., Rey S., François M. *Bilan de la phase pilote sur l'agglomération de Chambéry de la campagne de prévention des accidents chez l'enfant. Présentation du programme et évaluation*. Rapport de recherche ; mars 1990 : 177 p.
- Orfeuil J. P. Transport, vitesse et société. In *Université de tous les savoirs* 2000.
- Perez-Diaz C., Lombard F. Les contraventions routières : de la constatation à l'exécution des sanctions. Déviance et contrôle social. *CESDIP*, 1992 n° 58, 235 p.
- Recherches coordonnées sur les traumatismes consécutifs à un accident de la circulation routière et sur leurs causes et conséquences. Rapport Inrets-Umrette 0205, septembre 2002 : 96-107.
- Renouard J. M. *As du volant et chauffards, sociologie de la circulation routière*. Paris : L'Harmattan, coll. *Logiques sociales*, 2000.
- Rogmans W. H. J. *Helmets for all*. Amsterdam : Ecosa. 1993.
- Svanström L. Evidence-based injury prevention and safety promotion : state of the art. In : Mohan D., Tiwari G. *Injury prevention and control*. London : Taylor and Francis, 2000, p. 181-198.
- Thomson J. A., Ampofo-Boateng K., Lee D. N., Grieve R., Pitcairn T. K., Demetre J. D. The effectiveness of parents in promoting the development of road crossing skills in young children. *Br J Educ Psychol* 1998 ; 68 : 475-491.
- Tursz A., Gerbouin-Réollet P. *Les accidents de l'enfant en France : quelle prévention, quelle évaluation ?* Paris : Inserm Éditions, coll. *Questions en Santé publique*, 2001, 201 p.
- Van Elslande P. L'erreur humaine dans les scénarios d'accident : cause ou conséquence ? *Recherche transports sécurité*, 66, 2000, 7-33.
- Van Elslande P. Erreurs de conduite et besoins d'aide : une approche accidentologique en ergonomie. *Le Travail humain*, 2002 (sous presse).
- Van Elslande P., Alberton, L., Nachtergaele, C., Blancher G. Scénarios types de production de « l'erreur » humaine » dans l'accident de la route. Rapport de recherche Inrets n° 218, 1997.
- Zauberman R. La répression des infractions routières : le gendarme comme juge. *Sociologie du Travail* n° 1/1998 p. 43-64.

adresses utiles

Association des familles de victimes des accidents de la circulation (AFVAC)
23, place Foire-le-Roi
37000 Tours
Téléphone : 02 47 37 07 35

Association des paralysés de France (APF)
17, boulevard Auguste-Blanqui
75013 Paris
Téléphone : 01 40 78 69 00
www.apf.asso.fr

Fondation Anne Cellier
125, avenue Malakoff
75116 Paris
Téléphone : 01 45 00 95 35
www.fondation-annecellier.org

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets)
2, avenue du Général-Malleret-Joinville
94114 Arcueil
Téléphone : 01 47 40 70 00
www.inrets.fr

La Prévention routière
6, avenue Hoche
75008 Paris
Téléphone : 01 44 15 27 00
www.preventionroutiere.asso.fr

Ligue contre la violence routière
15, rue Jobbé-Duval
75015 Paris
Téléphone : 01 45 32 91 00
www.violenceroutiere.org

Délégation interministérielle à la sécurité routière
Observatoire national interministériel de sécurité routière
www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/observatoire

Union nationale des familles de traumatisés crâniens (UNAFTC)
232, rue de Tolbiac
75013 Paris
Téléphone : 01 53 80 66 03
Mél : unaftc@wanadoo.fr

Union routière de France
www.urf.asso.fr