

The logo features a dark blue semi-circle on the left. To its right, the text 'Les jeudis de' is in a dark blue sans-serif font, 'l'INSERR' is in a larger, bold, dark blue sans-serif font, and 'n°2' is in a very large, dark blue sans-serif font.

Les jeudis de l'INSERR n°2

Compte rendu de la soirée

Introduction de **Claude LIEBERMANN**, Président de l'INSERR

La sécurité routière est un tout. Elle commence par un ensemble de règles de conduite dans notre société. Cet ensemble se traduit par des manières de se comporter vis-à-vis des uns et des autres. En matière de sécurité routière et de conduite sur la route, le non respect de ces règles peut être source d'accident, de mort ou de blessures graves. Le respect de la règle est donc fondamental et se fait dans le cadre d'un comportement et d'une prévention. Il passe par le respect des uns et des autres sur la route, on ne peut séparer ces deux aspects.

1^{er} point :

Dès sa mise en œuvre et son application, le système de contrôle sanction a été remarquablement efficace. Les résultats sont visibles. Il faut seulement l'améliorer en corrigeant les imperfections constatées, c'est le travail confié à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

2^{ème} point :

Pour être respectée, la règle doit être comprise. Un travail d'audit des politiques locales de sécurité routière a permis de relever certaines incohérences dans les règles, notamment celles concernant les limitations de vitesse. Il est difficile d'accuser les gens quand il y a une incohérence. Il faut qu'il y ait un lien entre la vitesse technique (celle pouvant être pratiquée), la vitesse apparente (celle donnant l'impression de pouvoir être pratiquée) et la vitesse réelle. Quand il y a incohérence, il y a non respect de la règle. Une réelle remise en question des pouvoirs publics s'impose.

3^{ème} point :

Les contrôles doivent être organisés. Il y a le contrôle automatisé et celui des forces de l'ordre. Tout ceci doit être complémentaire et cohérent de façon à ce qu'il n'y ait ni piège, ni laxisme.

4^{ème} point :

Il y a une influence des comportements sur le risque routier. Le comportement est le facteur essentiel. Il est bien sûr plus simple d'installer un radar automatique que de changer le comportement de chaque usager. Ces comportements ont tendance à se reproduire notamment dans la famille. On a donc intérêt à faire en sorte que ces comportements changent et à le faire dès l'école.

5^{ème} point :

Un partenariat s'impose donc en matière de sécurité routière. C'est un sujet qui appelle à un rassemblement de l'État, des institutions, des collectivités locales et des associations qui apporteront des réponses concrètes et des solutions. Ce deuxième « jeudis de l'INSERR » en est l'illustration.

Daniel RUIZ

(Quelques mots introductifs sur Madame Cécile PETIT, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière)

Madame PETIT, pouvez-vous nous préciser ce qu'est la fonction de Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière (DISR) ?

Cécile PETIT

Tout d'abord, la politique de sécurité routière n'est pas uniquement l'affaire des pouvoirs publics, c'est l'affaire de tous. Pourquoi un DISR, justement car c'est l'affaire de nombreux ministères ; Cette interministérialité met en valeur la transversalité et la nécessaire appropriation par tous les acteurs de ce chantier déclaré prioritaire en 2002.

Outre cette fonction, j'ai également le titre de Directrice de la Sécurité et de la Circulation Routières au Ministère des Transports.

La Sécurité Routière, c'est bien entendu l'utilisateur de la route, mais aussi le véhicule et enfin l'infrastructure.

Daniel RUIZ

Est-ce que la fonction de Directrice de la sécurité et de la Circulation Routières peut nous laisser penser qu'il y aura peut-être, un jour, un Ministère de la Sécurité Routière ?

Cécile PETIT

Je ne sais pas si c'est souhaitable en soi. Un tel choix est un problème essentiellement politique, or je ne pense pas que la Sécurité Routière soit un problème politique ; peut-être une administration un peu particulière mais qui ne doit pas dépendre de la volonté politique des uns et des autres.

A noter, que la Sécurité Routière est un problème européen. Nous travaillons activement avec la Commission Européenne, qui nous informe, nous donne des moyens.

Il est encourageant de parler aux autres, on en tire des enseignements.

Je ne suis donc pas tellement favorable à ce qu'il y est un ministère de la Sécurité Routière, même si je souhaite que nous disposions du maximum de moyens.

Daniel RUIZ

Vous donnez l'impression d'être dans la fonction depuis longtemps ?

Cécile PETIT

Non, c'est pourquoi je souhaite simplement donner un bilan de ce qu'est, aujourd'hui, la sécurité routière et puis signaler les chantiers que j'estime prioritaires.

Comme vous allez le voir, nous avons de très bons résultats.

Vous savez, quand vous êtes nommée déléguée à la sécurité routière, vous ne vivez jamais dans la quiétude. C'est un poste très gratifiant mais, en même temps, terriblement angoissant : dès qu'il y a des morts dans un accident, vous êtes avisée nuit et jour. On vit au gré de ce qui ne va pas. Même si on entend de bons chiffres, on sait que derrière, il ya encore beaucoup de malheurs.

En ce qui concerne le bilan 2006, il est, à mon sens, très favorable. Malgré tout, on craint encore un retournement de situation.

C'est la 1^{ère} fois que nous passons sous la barre des 5000 tués. Nous sommes à 4 703 morts ; l'objectif a été atteint, mais cela fait encore trop. En quatre ans, nous avons diminué de 43% le taux de mortalité sur nos routes. C'est un résultat considérable dû à un ensemble de facteurs et aussi à une prise de conscience des français.

Je suis convaincue que la politique de Sécurité Routière est exemplaire pour la France ; c'est un des rares sujets pour lequel les français ont montré qu'ils étaient capables de changer de comportement. C'est un point qui me paraît particulièrement positif.

Malgré tout, il faut pousser plus loin l'analyse. On s'aperçoit qu'il y a encore des marges de progrès conséquentes à faire :

- **Les jeunes** : en France, la cause de mortalité première chez les 15-24 ans reste l'accident de la circulation. C'est un des chantiers prioritaires de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

- **Les usagers vulnérables** : piétons et usagers de deux roues motorisés (cyclomoteur et motocyclette). Circuler à moto multiplie par 20 le risque d'être tué sur la route. Des progrès restent donc à faire sur ce point en France.

Ainsi toutes ces données le prouvent, la France doit encore progresser dans ces domaines.

Pour les motards, cela nécessite notamment un travail sur les infrastructures mais aussi sur le comportement. J'ai lancé un dialogue avec les associations de motards pour essayer de mieux comprendre et de mieux les associer à notre travail.

Outre ces deux chantiers prioritaires, il y a deux constantes :

- **La vitesse** : les accidents de circulation sont majoritairement dus à la vitesse même si l'implantation des radars a permis une réelle diminution. Si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse, 25% des accidents mortels auraient été évités.

- **L'alcool** : en 2005, si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif, le nombre d'accidents mortels et de tués aurait été réduit de 26%.

Daniel RUIZ

Avez-vous des chiffres concernant la consommation de stupéfiants ?

Cécile PETIT

En matière de cannabis, nous savons que nous avons eu 230 morts directement imputables à la consommation de ce produit. Mais il est difficile de dépister les stupéfiants. Le dispositif de contrôle (test urinaire et prise de sang) est très lourd à organiser.

En réalité, nous ne savons qu'il y a eu consommation que lorsque la personne accidentée est hospitalisée et que l'on procède au dépistage.

Nous sommes très inquiets car nous savons que le cocktail « alcool + cannabis » existe et qu'il est explosif : il multiplie le risque d'accident par 15.

Enfin, j'aimerais revenir sur deux sujets :

La politique de contrôle sanction automatisé

Dès l'annonce des radars et avant même la pose des premiers, on a eu une baisse brutale de l'accidentalité. Il n'y a plus de grand excès de vitesse.

Il faut simplement retenir que le risque d'accident est multiplié par 4 dès lors que le conducteur dépasse la limitation légale de 1 km/h.

La France a pris le parti de la pédagogie en avertissant l'utilisateur de la route. Alors je considère que celui qui enfreint cette loi et perd des points sur son permis de conduire, a un problème de responsabilisation.

1 300 radars installés à ce jour, nous devrions en avoir 2 000 à la fin de l'année 2007 avec une nouvelle génération de radars pour contrôler notamment le non respect des feux tricolores et les distances de sécurité.

Le Permis à Points

Il y a 36 millions de conducteurs en France, 70% des français n'ont jamais de retrait de points. Une majorité d'entre nous respecte donc la loi. A l'opposé, 0,2% des usagers ont

vu leur permis invalidé. 900 000 conducteurs ont vu leur capital de points reconstitué grâce aux stages de sensibilisation à la sécurité routière.

A noter que dès juillet 2007, les français pourront consulter leur nombre de points par Internet.

Bien entendu, il n'y a pas que la sanction, il y a la pédagogie. Des actions de formation, en lien avec l'Education Nationale, sont mises en place pour travailler sur le comportement de nos jeunes. Nous savons que pour faire évoluer les mentalités, nous devons travailler sur le comportement dès l'enfance, à l'école, au collège par le biais notamment des Attestations Scolaires de Sécurité Routière.

C'est un chantier important. Nous devons sensibiliser, être tous des formateurs.

Intervention de *Renaud NURY*, Directeur des services du Cabinet du Préfet de la Nièvre

Nous avons raison d'insister sur le comportement. Nous sommes, dans la Nièvre, un département qui est peu peuplé. Les flux routiers sont peu importants et le comportement est un facteur déterminant des accidents sur le département : 34,8% des accidents impliquent un seul véhicule.

D'une manière générale, les chiffres évoluent favorablement :

- 962 accidents
- 318 blessés
- 27 tués

Mais des progrès restent à faire sur le département car il y a prédominance des comportements individuels dangereux comme la consommation d'alcool et les excès de vitesse.

En zone « Gendarmerie », 22% des accidents corporels sont dus à une alcoolémie positive et 25% à la vitesse.

On note également une grande vulnérabilité des deux roues, principalement les jeunes utilisateurs de cyclomoteurs.

Ce sont deux chantiers prioritaires pour notre Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Daniel RUIZ

Restons positif. Les chiffres ont connu une évolution exceptionnelle. On est passé de 5 318 à 4 703 tués. C'est énorme. 40% de baisse, c'est 10 000 vies épargnées. Peut-on espérer continuer dans cette tendance, ou les chiffres de janvier 2007, que l'on annonce mauvais, affecteront-ils ces résultats ?

Cécile PETIT

Il est très difficile de faire des pronostics. Les chiffres de 2006 ont été très bons malgré un mois de décembre difficile dû notamment aux fêtes de fin d'année, où traditionnellement les gens se « relâchent » et à des conditions météorologiques favorables.

Un certain nombre d'éléments font que, pour la fin de l'année 2006 et le début 2007, les chiffres ne vont pas dans le bon sens.

Nous arrivons à un seuil qui va être très difficile à dépasser : les automobilistes ont majoritairement intégré les dangers de la route, de la vitesse. On a à faire maintenant à des poches de résistance, des comportements qui relèvent plus de la pathologie que de la sécurité routière.

Est-ce que c'est conjoncturel ? Il est trop tôt pour le dire. Il faut attendre de voir les chiffres en mai prochain.

Nos résultats sont donnés en exemple au niveau européen. Nous sommes au dessus de la moyenne européenne par rapport aux objectifs fixés en Europe. Et malgré tout, lorsque l'on regarde nos voisins britanniques, on a encore du chemin à parcourir.

Daniël RUIZ

Le Conseil National de Sécurité Routière a souhaité que le rapport¹ dont nous parlons soit largement diffusé. Sans doute pour mieux convaincre de l'utilité des radars. Est-ce que cela signifie qu'on se fait peu d'illusion quant à l'évolution des comportements de certains conducteurs par rapport à la vitesse et le respect du code de la route ?

Cécile PETIT

Ce rapport montre la bonne acceptation de ce système par les français. 85% des usagers infractionnistes paient spontanément dans les délais impartis ; il y a peu de contestation. Les taux de récidive ne sont pas énormes, à l'exception des multi infractionnistes qui se refusent à respecter la règle. C'est notre difficulté.

La politique de sécurité routière est un ensemble : c'est de la prévention, de l'information, de la pédagogie, de la sanction.

En tout cas, il n'y aura pas de baisse du nombre de radars. Leur implantation va continuer, accompagnée par un ensemble de règles pour inciter les français à s'approprier notre politique.

Nous devrions avoir 2 000 radars à la fin de l'année, des radars fixes et mobiles plus performants.

Mais notre politique ne sera efficace que si, en lien avec les radars, il y a une réelle politique de contrôle avec les forces de l'ordre, Police et Gendarmerie, qui sont bien plus efficaces que les radars.

Daniel RUIZ

Il a été démontré par les statistiques que la zone d'impact des radars fixes est à peu près de 3 kilomètres. Va-t-on augmenter le nombre de radars en ville ?

Cécile PETIT

Il y a un équilibre entre le nombre de radars fixes et mobiles. De moins en moins de vandalisme en ce qui concerne les radars fixes qui sont de plus en plus efficaces.

Il ne faut pas se focaliser uniquement sur la politique des radars. Elle va continuer et même s'étendre surtout en ville. Les agglomérations étant beaucoup plus accidentogènes, même si c'est en zone rurale que les accidents sont les plus graves.

Daniel RUIZ

Claude LIEBERMANN, pourquoi sommes-nous aussi hostile au contrôle aléatoire en France ?

Claude LIEBERMANN

Il y a un tempérament français. La France a pris le problème de la sécurité routière à bras le corps ; il faut continuer à lutter, même si cela est difficile.

On s'attaque à des comportements, à des gens qui n'ont pas la même vision du risque routier et de l'accident.

Les français responsables ne doivent pas aller dans le mauvais sens. Et bien au contraire, que ce cycle vertueux prenne le pas sur des cycles qui peuvent être désastreux et mortels pour les uns et les autres.

¹ Rapport-bilan sur le contrôle sanction automatisé (ONISR/CNSR – mars 2006) consultable sur le site de l'INSERR (www.inserr.org)

La peur du gendarme existe et est tout à fait valable en ce sens. Il faut une complémentarité des moyens de contrôle : les radars fixes, les mobiles et les moyens humains. Il faut une homogénéité des contrôles sous l'impulsion des préfets et des directeurs de cabinet, responsables des projets de sécurité routière sur un département. Effort et adaptation des contrôles à chaque situation départementale. La politique locale (de contrôle et de prévention) doit prendre en compte tous ses aspects ; elle doit être décentralisée : la Déléguée Interministérielle doit guider, donner les directions. Elle fixe les règles au niveau national, puis une application locale de ses consignes doit se faire.

Daniel RUIZ

Est-ce que cette politique va permettre de protéger les gens autrement que par le contrôle sanction ?

Claude LIEBERMANN

Il a bien fallu commencer par ça. Il y a des règles, à chacun de les respecter et cela a eu des effets. Structurellement, on doit passer par l'éducation, par des plans de prévention du risque routier. C'est cette évolution sociale des comportements qui fera que nous pourrions atteindre, voire dépasser nos voisins anglais.

Daniel RUIZ

Monsieur NURY, pouvons-nous imaginer au plan local, de fixer des objectifs non pas en fonction du nombre d'infractions, mais en fonction de la baisse de la vitesse, des accidents?

Renaud NURY

Je crois que tout est possible. De toute façon, il ne faut se priver de rien. On a décidé dans la Nièvre de revoir notre Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière et notre Plan de Contrôle en profondeur, et de commencer par une évaluation des dispositifs financés par l'Etat.

Daniel RUIZ

Madame PETIT, débarrassons-nous d'un sujet qui fait polémique par rapport au bilan. Prenons-nous en compte les tués à 30 ou à 6 jours?

Cécile PETIT

La France s'est alignée sur le reste de l'Europe. Ceux sont les tués à 30 jours qui sont pris en compte.

Débat dans la salle

Question

Nous avons beaucoup parlé d'alcool, de vitesse, d'infraction mais pas encore des infrastructures, qui restent un gros problème pour les motards. Comptez-vous inclure cette question dans votre réflexion ?

Cécile PETIT

Oui, je crois avoir expliqué que l'infrastructure faisait partie de notre questionnement. Il est évident que tout ce qui peut aller dans le sens d'une meilleure sécurité des motards m'est favorable. Il y a aussi une obligation d'appréciation de ce qui est fait, de ce qu'il est possible de faire, surtout compte tenu de la décentralisation.

En ce qui concerne les motards, j'attends leurs propositions. Je souhaite du dialogue. Je ne les connais pas beaucoup ; j'ai rencontré quelques associations qui m'ont formulé des demandes notamment en termes d'équipement du motard lui-même. Il faut communiquer. Il faut aller vers le pragmatique, le concret.

Question

Vous avez abordé toute à l'heure les stages de récupération de points. Il était question de réformer ces centres et l'organisation de ces stages, qu'en est-il ?

Cécile PETIT

Dans le cadre de la loi sur la prévention de la délinquance, il y a un décret qui concerne l'organisation de ces stages par des personnes qualifiées. Il doit y avoir une labellisation de ces centres. On veut que ces stages soient mis en place et organisés par du personnel formé et contrôlé.

Daniel RUIZ

Sur le sujet du Permis à Points, quel impact peut-on lui attribuer dans les bons résultats de l'année 2006, d'autant qu'on sait que le nombre de conducteurs ayant perdu des points est en augmentation de 30% ?

Cécile PETIT

Le permis à points est une institution ancienne. La plupart des autres pays européens ont adopté des permis à points. C'est une mesure reconnue, une mesure pédagogique. On ne naît pas forcément bon conducteur, d'où depuis l'apparition également du permis probatoire. Le permis à points permet de sensibiliser et de responsabiliser le conducteur et de suivre un stage si besoin.

Daniel RUIZ

A partir du 31 mars 2007, les conducteurs ayant perdu 6 points vont recevoir une lettre, en recommandé avec accusé de réception, les incitant à suivre un stage. Un courrier simple ne serait-il pas tout aussi efficace ?

Cécile PETIT

Je ne suis pas sûre que ce soit une lettre recommandée avec accusé de réception. Il me semble que le Ministère de l'Intérieur a souhaité une lettre simple, ou peut être une lettre recommandée sans accusé de réception. Dans la nouvelle législation en cours d'application, ceux qui ont perdu un point pourront, sous réserve qu'aucune autre infraction ne soit relevée pendant un an, le récupérer automatiquement. C'est une mesure en faveur des personnes qui ont commis une infraction très minime et qui ne sont pas récidivistes.

Question

Sur l'apprentissage de la conduite et le permis de conduire en général, que pensez-vous des rendez-vous pédagogiques ?

Jean-Pierre FOUGERE, sous-directeur de l'Education Routière

Comme l'a rappelé Madame PETIT, nous sommes entrés dans un contexte européen et ce concept de continuum éducatif. L'Apprentissage Anticipé de la Conduite fait parti des grandes réflexions de l'Education Routière. C'est un sujet que nous voulons développer parce que l'ensemble de l'Union Européenne croit en cette formation. Il faut aller au-delà du permis de conduire et continuer de parler Sécurité Routière aux jeunes.

Je crois que nous avons encore des capacités de gain au niveau de nos jeunes notamment en travaillant sur le comportement. Donc oui, je crois que les rendez-vous pédagogiques ont toute leur place dans le cadre d'une formation structurée à long terme. On va y réfléchir et l'INSERR sera invitée à participer à cette réflexion.

Question

Peut-on penser que l'Apprentissage Anticipé de la Conduite va devenir obligatoire ?

Jean-Pierre FOUGERE, sous-directeur de l'Education Routière

C'est une question difficile. L'AAC a 20 ans et a connu une progression importante (30% des candidats) pendant plusieurs années. Depuis un an, on observe un flottement (26 à

27% des candidats). On ne dispose pas d'évaluation scientifique de cette formation. En France, il y a deux concepts dans l'AAC : une anticipation sur l'âge et la période de conduite accompagnée (minimum 1 an et 3 000 Kms).

Vous avez d'autres pays qui alternent et d'autres qui autorisent le passage du permis de conduire à 17 ans suivi d'une période de conduite accompagnée de 1 an.

Il y a plusieurs approches par rapport à cette idée d'acquisition de l'expérience, car l'intérêt de l'AAC, c'est bien l'expérience : l'accidentalité du jeune est due à une mise en situation qui ne correspond pas à son expérience acquise.

C'est sur ces axes qu'il faut agir. Alors, comment relancer l'AAC ? Comment faire qu'un maximum de candidat passe par cette filière d'apprentissage de la conduite ? Comment améliorer la qualité pédagogique de l'AAC ? Comment développer l'information sur la conduite accompagnée ?

Nous avons souhaité réunir un maximum de partenaires et de professionnels autour d'une table ronde pour réfléchir ensemble à ce thème de l'AAC. Cette table ronde se tiendra les 12 et 13 mars 2007 à l'INSERR. De cet échange, un Livre Blanc sera présenté à Madame la Déléguée, qui sera elle-même en charge de le présenter au Ministre des Transports.

Nous croyons que l'Apprentissage Anticipé de la Conduite peut permettre de sauver des vies.

Claude LIEBERMANN

Je remercie Jean-Pierre FOUGERE et Cécile PETIT de s'appuyer sur l'INSERR dans cette réflexion sur l'AAC. C'est un vrai problème. Il y a une grande inégalité face à l'apprentissage de la conduite.

Question

Est-il envisagé de prendre en compte l'aspect psychologique dans les réponses apportées à la prise en charge de l'accident ?

Cécile PETIT

C'est un sujet très important. Le Garde des Sceaux a demandé à ce que le suivi des victimes d'accidents de la circulation soit prioritaire. Nous avons actuellement un travail, au sein de la Délégation, avec les hôpitaux, notamment Garches qui met en place un centre de ressources pour la mobilité des personnes handicapées.

A noter que la loi sur le handicap de 2005 est un progrès énorme en la matière et que cela commence à se mettre en place.

Je viens de prendre, au sein de la Délégation, une personne handicapée suite à un accident de la route. Elle va beaucoup nous apporter et nous aider à travailler sur ces questions. La France est malheureusement très en retard sur ce thème.

Daniel RUIZ

Tout ceci est une question de budget, peut-on imaginer que l'argent des radars sert à des actions de sécurité routière ?

Cécile PETIT

Personnellement, je n'y verrai que des avantages. Or, l'usage des recettes issues des radars est très réglementé et doit servir à l'amélioration des infrastructures et à l'entretien des radars. Nous aurions aimé que l'argent serve à d'autres actions de sécurité routière. Notre objectif est de faire en sorte que notre évolution des comportements soit la même que pour le tabac ; faire que le mauvais automobiliste soit considéré comme un ringard.

Daniel RUIZ

Malgré les difficultés à faire évoluer les mentalités, les gens ont tendance à mieux se comporter ?

Cécile PETIT

Elle est fragile. Je pense que les français, dès qu'ils sentent que la règle peut être quelque peu contournée, se relâchent. Mais il ne faut pas oublier que toute infraction n'entraîne pas l'accident, mais que tout accident est forcément causé par une infraction.

Daniel RUIZ

Peut-on penser qu'un jour, les politiques pénales seront homogénéisées ? Faire en sorte que la réponse à l'infraction soit la même partout ?

Cécile PETIT

Il y a des circulaires qui sont adressées à chaque Préfet et chaque Procureur. Ensuite, il y a les juges et vient alors le principe d'individualisation de la peine qui fait que parfois, la réponse à une infraction n'est pas la même.

Conclusion

Cécile PETIT

En tout état de cause, je tiens à remercier chacun d'entre vous qui êtes venu débattre de ce sujet. Je considère que nous sommes véritablement dans une sorte de guérilla. Nous avons gagné une bonne partie de la guerre déjà, mais je vous demande à tous de nous aider à continuer de porter la «bonne» parole autour de vous. Je pense qu'il n'y a que comme ça que nous y arriverons.

Merci.

