

## PRÉFACE DE MONSIEUR JACQUES CHIRAC, PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

La France est-elle en train de vivre une révolution ? Depuis que le président Jacques Chirac a inscrit, le 14 juillet 2002, la lutte contre l'insécurité routière dans les trois grands chantiers de son quinquennat, une prise de conscience semble émerger. Avant même le vote de lois nouvelles, les chiffres étaient déjà en nette amélioration. Mais il ne faut pas crier victoire trop vite : alors que nos voisins, notamment en Suède, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, ont depuis longtemps pris le problème à bras le corps, la France reste la mauvaise élève de la classe européenne.

Près de 8000 personnes meurent, chaque année, sur les routes de France, soit près de 22 par jour. Presque une victime par heure... Un véritable drame national, qui a fauché 500.000 personnes depuis 1945, dans une indifférence quasi générale.

Pendant des décennies, on s'est abrité derrière la fatalité pour refuser de regarder l'hécatombe en face. Pour la première fois, ces temps-là semblent bel et bien révolus. Si l'éducation à la sécurité routière reste une priorité, c'est la répression, en France comme ailleurs, qui fera chuter les statistiques et sauvera des vies par centaines. Pour qu'un jour, les guides touristiques étrangers ne mentionnent plus que la France est un pays merveilleux, mais qu'on meurt trop souvent sur ses routes.

Journaliste, **Béatrice HOUCHARD** collabore notamment à "Ouest-France" et enseigne au Centre de Formation et de Perfectionnement des Journalistes. Elle est l'auteur de la Note "La famille, une idée neuve en Europe".

**FONDATION ROBERT  
SCHUMAN**  
L'EUROPE EN ACTIONS

10 €  
ISBN : EN COURS  
Juin 2003

NOTES DE LA FONDATION ROBERT SCHUMAN ■ POUR EN FINIR AVEC L'HÉCATOMBE ROUTIÈRE



**POUR EN FINIR AVEC  
L'HÉCATOMBE ROUTIÈRE**  
Béatrice Houchard

**FONDATION ROBERT  
SCHUMAN**  
L'EUROPE EN ACTIONS  
[www.robert-schuman.org](http://www.robert-schuman.org)

BÉATRICE HOUCARD

PRÉFACE DE MONSIEUR JACQUES CHIRAC,  
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

# sommaire

*“Qui passera de nous deux ? Qui cèdera la place à l'autre ?  
Le moins habile ? Mais je suis aussi habile que lui.  
Il faudra se battre pour cela. Il a quatre laquais et je n'en ai qu'un :  
cela est visible. Il n'y a qu'à compter. C'est à moi de céder  
et je suis un sot si je le conteste. Nous voilà en paix  
par ce moyen : ce qui est le plus grand des biens. La raison ne  
peut rien faire, car la guerre civile est le plus grand des maux”*

**Blaise Pascal** (*Les Pensées*)

<b>Préface.....</b>	<b>6</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>10</b>
<b>1. Le scandale français.....</b>	<b>14</b>
1.1 Un changement de vocabulaire.....	16
1.2 Le poison de l'amnistie .....	19
1.3 Les caractéristiques de l'hécatombe.....	20
1.4 Pour gagner six minutes .....	23
1.5 Alcool, drogues et médicaments.....	26
1.6 Le vrai-faux problème de l'âge .....	28
1.7 La fin du permis à vie?.....	29
1.8 Des politiques éclatées .....	31
1.9 Des sanctions très virtuelles .....	34
<b>2. Trois pays modèles en Europe .....</b>	<b>40</b>
2.1 L'insécurité routière européenne en chiffres.....	40
2.2 A chacun sa réglementation.....	44
2.3 La "vision zéro" de la Suède .....	49

2.4 Les Pays-Bas : éducation, répression, équipement .....	55
2.5 Le civisme britannique .....	57
2.6 L'inconnue de l'élargissement.....	61
<b>3. Diviser par deux</b>	
<b>le nombre de morts en Europe .....</b>	<b>62</b>
3.1 Une compétence héritée du Traité de Maastricht.....	62
3.2 Quelle harmonisation ? .....	67
3.3 Utiliser les nouvelles technologies.....	69
<b>Conclusion.....</b>	<b>72</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>76</b>

# Préface

L'automobile est un symbole de liberté, elle ne doit pas devenir un instrument de mort.

Pour prendre la mesure de l'insécurité routière, il faut passer par quelques chiffres. La note que Béatrice Houchard a rédigée pour la Fondation Robert Schuman a raison de les rappeler. Ils ne rendront jamais compte de la douleur des familles, des destins brisés, de l'horreur quotidienne que représentent les accidents de la route. Mais, avec toute la froideur des statistiques, ils parlent le langage de la vérité. Le verdict qu'ils rendent sur nos sociétés est terrible.

Chaque jour, 22 personnes sont tuées sur les routes de France, 120 dans les quinze pays de l'Union européenne. Tous les ans, entre 7.000 et 8.000 de nos concitoyens trouvent ainsi la mort et 26.000 voient leur existence brisée par un accident grave, qui laissera des séquelles ineffaçables.

Cette hécatombe est d'autant plus insupportable qu'elle frappe d'abord

les jeunes. La route est la première cause de mortalité entre 20 et 30 ans.

Il est incroyable de voir le silence et la résignation qui entourent encore ces décès. Combien de familles frappées par le deuil ont-elles eu le sentiment de se heurter au mur d'une indifférence générale ?

Malgré la régularité effrayante des statistiques, on s'est longtemps refusé à voir dans l'insécurité routière un problème politique. Les accidents de la circulation sont restés cantonnés à la rubrique des faits divers. Ils sont encore trop souvent présentés comme des drames individuels, alors qu'ils engagent notre responsabilité collective.

Nous ne saurions accepter que la route reste, au milieu de la civilisation, un îlot de barbarie et d'inconscience. Il n'y a aucune fatalité à ce que tant de Français et d'Européens périssent sur les routes, à ce que chaque départ en vacances ou chaque samedi soir soit marqué par autant d'accidents. Pour une population identique à celle de la France, le Royaume-Uni enregistre chaque année deux fois moins de morts.

C'est parce qu'il faut refuser le fatalisme et la banalisation que j'ai souhaité une mobilisation des pouvoirs publics et de

toute la collectivité nationale pour donner un véritable coup d'arrêt à la violence routière.

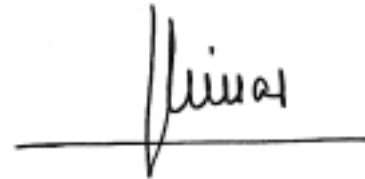
Les premiers résultats sont encourageants. Les accidents mortels ont reculé de près de 30 % au cours du premier trimestre 2003 par rapport à l'année précédente. Cela représente des centaines de vies épargnées. Mais cet effort doit s'inscrire dans la durée. Rien n'est acquis. La lutte contre l'insécurité routière nécessite l'engagement de chacun.

La mobilisation et la détermination des pouvoirs publics restent entières. Faire disparaître le sentiment d'impunité par des contrôles réguliers et des sanctions efficaces, édicter des règles claires et comprises par tous, organiser une formation de qualité, informer et sensibiliser par des campagnes répétées, améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures routières : sur tous ces points, nos marges de progrès sont encore très importantes.

Il faut aussi agir à l'échelle européenne. D'abord pour diffuser les bonnes pratiques : la présente note s'y emploie, en décrivant les expériences très intéressantes menées en Suède, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Mais aussi pour rapprocher les politiques nationales. Il y a un fort besoin d'harmonisation en

Europe, d'autant plus nécessaire que les échanges s'accroissent.

Les premières automobiles sont apparues il y a un siècle, mais nous avons encore beaucoup à faire pour adapter notre réglementation et nos comportements à cette révolution industrielle. Nous devons nous engager résolument dans la lutte contre l'insécurité routière, au niveau national comme au niveau européen. Des milliers de vies en dépendent.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Chirac', written over a horizontal line.

Jacques CHIRAC

# Introduction

**S** cénario imaginaire : chaque jour, en France, vingt-deux personnes seraient victimes d'un attentat terroriste, d'une catastrophe naturelle ou du crash d'un avion de ligne. Les journaux télévisés y consacraient des éditions spéciales. La presse écrite, des "unes" consternées. Les commentateurs crieraient au scandale. Les hommes politiques annonceraient doctement des "mesures". Et, de sondage en sondage, on constaterait, pour reprendre une formule tristement célèbre, que "La France a peur"<sup>(1)</sup>. Pendant combien de temps les opinions publiques toléreraient-elles ce massacre jour après jour répété ?

Fiction ? Pas du tout. Le scénario existe. Ou du moins a existé jusqu'à une date très récente. Il s'est déroulé dans une indifférence quasi générale depuis des décennies sur les routes de France, de préférence départementales, plutôt la nuit, avec un pic le dimanche matin à l'aube, et il touche surtout les hommes jeunes. **Chaque jour que fait l'année, 22 personnes sont tuées sur les routes de France (soit 8000 par an) et plus de 120 sur les routes des quinze pays de l'Union européenne (soit 41.000 par an).**

À titre de comparaison, on a déploré en France, en 2000, 109 tués dans des accidents d'avion et 15 dans les accidents de train. Mais de 1945 à nos jours, plus de 500.000 personnes sont

mortes et onze millions blessées, à cause de l'insécurité routière.

"Fatalité" disait-on. Mais il a suffi, le 14 juillet 2002, que le président Jacques Chirac place la sécurité routière en tête des trois grands chantiers de son quinquennat (avec la lutte contre le cancer et l'insertion des handicapés) pour que sonne l'heure du réveil. Que les ministres s'agitent. Que les administrations s'affairent. **Enfin !** dira-t-on. Enfin, a-t-on murmuré à Bruxelles, dans les couloirs de la Commission européenne.

Qu'a dit, ce jour-là, le président de la République, à propos des 8000 morts annuels ? Qu'il était "absolument horrifié par le fait que les routes françaises sont les plus dangereuses en Europe". Certes, au Portugal et en Grèce, on fait pire encore. Mais Jacques Chirac a eu, ce jour-là, l'immense mérite de mettre sous les feux des projecteurs un sujet qui, on le verra, n'est pas forcément consensuel. **Jamais un président de la République n'avait parlé de la sécurité routière comme d'un "chantier" prioritaire.** Et les ministres des transports successifs de ces vingt dernières années se sont souvent amèrement plaints du manque d'écho que leurs propositions recevaient auprès de leurs chefs de gouvernement respectifs.

Pourtant, en Europe, la France est bien montrée du doigt comme l'un des plus mauvais élèves. Au point que **certains guides touristiques étrangers signalent qu'en ce beau pays de France, si les fromages sont bons et les rivages somptueux, la mort est trop souvent au rendez-vous au coin des routes.**

<sup>(1)</sup> Phrase prononcée en ouverture du journal télévisé de 20h, le 30 janvier 1976 par Roger Gicquel, après l'assassinat du jeune Philippe Bertrand par Patrick Henry

## Introduction

La France prend donc enfin conscience du problème. Des radars par centaines, des peines aggravées, un permis probatoire pour les plus jeunes, une visite médicale pour les plus âgés, des sanctions automatiques et surtout la certitude que, si l'on franchit la ligne blanche, au sens propre ou au sens figuré, on sera sanctionné : tels sont les axes de la nouvelle politique, votée par le Parlement le 5 juin 2003.

Ce n'est pas la première fois que l'on prend des décisions, ni que l'on change les lois. Mais cette fois, deux différences de taille sont en train de transformer peu à peu le paysage : d'abord, l'impulsion est venue du Président de la République lui-même; ensuite, les médias télévisés ont relayé le message et, pour tout dire, ont "découvert" l'insécurité routière qui s'étale pourtant, depuis des décennies, dans les pages de la presse quotidienne régionale. Or, de nos jours, la mort n'existe que si elle est télévisée.

Du coup, une relative prise de conscience alliée à une évidente peur du gendarme ont produit leurs effets : les résultats se font déjà sentir, alors que les nouvelles lois ne sont pas encore appliquées, mais que des contrôles se font de plus en plus fréquents : en 2002, le nombre de morts a été de 7655, contre 8160 en 2001, année particulièrement mauvaise.

Depuis juillet 2002, date de la décision présidentielle, le nombre de morts baisse régulièrement : jusqu'à atteindre moins 30,4 % en décembre 2002, moins 33,3 % en janvier, moins 35,9 % en février, moins 24,7 % en mars et moins 29,7 % en avril 2003. Le week-end de Pâques 2003, avec un nombre de victimes en baisse de

48% par rapport à celui de 2002, a été le moins meurtrier depuis... quarante ans, laissant tout de même quarante-deux morts sur le bas-côté de la route. Entre le 1er mai 2002 et le 30 avril 2003, on estime que 1200 vies ont été sauvées.

Il faudra observer ces chiffres sur la durée, pour savoir si les nouvelles réglementations, le renforcement des contrôles et l'application de plus en plus sévère de la loi par les juges, permettent de faire baisser durablement les chiffres de l'hécatombe. Car le mal est profond : beaucoup de Français, qui se jugent tous excellents conducteurs (98% d'entre eux, selon un récent sondage !) assurent pouvoir rouler très vite car ils possèdent une bonne voiture, et boire parce qu'ils "tiennent bien" l'alcool. Les accidents de la route, c'est bien connu, ça n'arrive qu'aux autres. Jusqu'au jour où...

Face à des résultats qui, malgré ces premiers progrès, demeurent accablants, la France pourra utilement s'inspirer de quelques exemples européens, tandis que la Commission européenne prépare un troisième plan d'action, tentant d'opposer, aux égoïsmes des Etats, la nécessité d'une politique commune prévue par le traité de Maastricht. Pour que cessent enfin le scandale et l'hécatombe. Et qu'au-delà des effets d'annonce toujours recommencés, les résultats soient au rendez-vous. Pour que le discours présidentiel du 14 juillet 2002 ait bien donné le coup d'envoi d'une révolution.

# 1 Le scandale français

	Accidents corporels	Évolution	Accidents mortels	Nombre de tués	Évolution	Blessés graves	Blessés légers
1985	191 132	-5,7%	9217	10 448	-10,6%	66 925	203 874
1986	184 615	-3,4%	9682	10 960	+4,9%	63 496	195507
1987	170 994	-7,4%	8686	9855	-10,1%	57 902	179 734
1988	175 887	+2,9%	9341	10 548	+7%	58 172	185 870
1989	170 590	-3%	9302	10 528	-0,2%	55 086	180 913
1990	162 573	-4,7%	9128	10 289	-2,3%	52 578	173 282
1991	148 890	-8,4%	8509	9617	-6,5%	47 119	158 849
1992	143 362	-3,7%	8114	9083	-5,6%	44 965	153 139
1993	137 500	-4,1%	8005	9052	-0,3%	43 535	145 485
1994	132 726	-3,5%	7609	8533	-5,7%	40521	140 311
1995	132 949	+0,2%	7453	8412	-1,4%	39 257	142 146
1996	125 406	-5,7%	7178	8080	-3,9%	36 204	133 913
1997	125 202	-0,2%	7130	7989	-1,1%	35 716	133 862
1998	124 387	-0,7%	7514	8437	+5,6%	33 977	134 558
1999	124 524	+0,1%	7185	8029	-4,8%	31 851	135 721
2000	121223	-2,7%	6811	7643	-4,8%	27 407	134 710
2001	116 745	-3,7%	6920	7720	+1%	26192	127 753
				8160*			

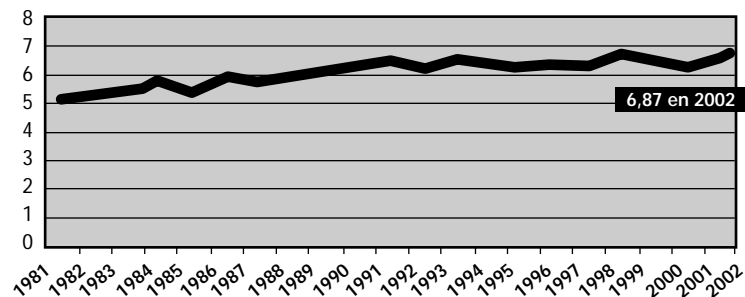
Chiffres à sept jours. Source ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière)  
\* Chiffre à trente jours

Les chiffres se passent de commentaires. Ils sont secs comme un choc de tôles froissées : en 2002, 7655 personnes ont trouvé la mort sur les routes françaises, 137.839 ont été blessées, dont 24.091 gravement. Au total, on a dénombré **105.470 accidents corporels**. Leur niveau de gravité (6,87 tués pour cent accidents) est le plus élevé constaté depuis vingt ans, avec les bilans de 2001 et de 1998, dû sans doute à l'excitation consécutive à la victoire de la France lors de la Coupe du monde de football.

Certes, il y a eu pire et 2002 apporte une très nette amélioration. Au début des années soixante-dix, alors que la circulation était beaucoup moins dense, le réseau moins bien entretenu et les véhicules moins sûrs qu'aujourd'hui, on a enregistré jusqu'à 17.000 morts par an sur les routes. En 1981, on en comptait encore plus de 12.000. En 1991, on est passé sous la barre des 10.000. Mais depuis, on stagne. Et la gravité des accidents tend à augmenter (voir courbe).

Comme si les statistiques ne parvenaient à décroître qu'après des mesures coercitives : le port de la ceinture de sécurité en 1973, les limitations de vitesse en 1974, le contrôle technique en 1985, l'instauration du permis à points en 1992.

Evolution de la gravité des accidents (nombre de tués/100 accidents)

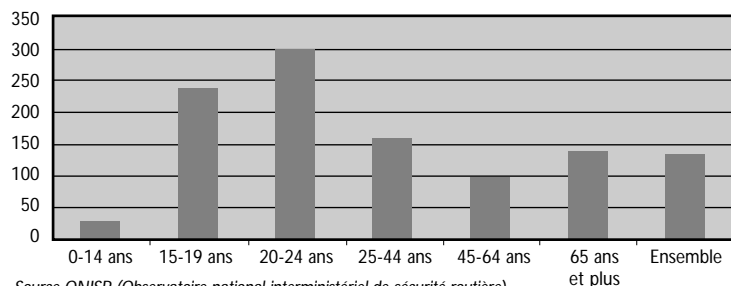


Et la liste lancinante et dramatique des chiffres n'est pas terminée : les accidents condamnent chaque année 4000 personnes à être handicapées à vie. 26,9 % des morts sont des jeunes de 18 à 24 ans, qui ne représentent pourtant que 13 % de la population totale. **60 % des tués n'ont aucune res-**

## Le scandale français

**Responsabilité dans l'accident qui les frappe.** Le comportement de l'utilisateur intervient comme un des facteurs principaux dans 92 % des accidents mortels. On ne peut donc pas dire que c'est la faute à la malchance même si, dans 46 % des accidents mortels, l'infrastructure est aussi l'un des facteurs. La route est la première cause de mortalité chez les jeunes de 18 à 24 ans. Un accident mortel sur deux est provoqué par une vitesse excessive. Un motocycliste a quatorze fois plus de risque d'avoir un accident qu'un automobiliste. Les poids lourds, impliqués dans 5,2 % des accidents, sont à l'origine de 13 % des tués. Un dernier chiffre, qui n'est pas le moins révélateur de l'exception routière française : dans 84 % des accidents mortels, le conducteur est un homme, et les femmes sont dix fois moins condamnées que les hommes pour des délits routiers.

Nombre de tués par million d'individus dans chaque classe d'âge



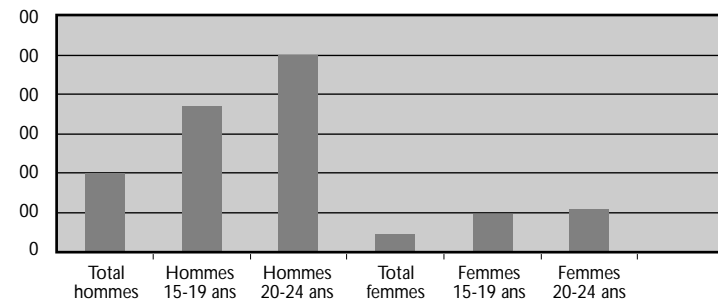
Source ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière)

## 1.1 Un changement de vocabulaire

S'il est vrai que la politique commence par les mots, alors il est bel et bien en train de se passer quelque chose en France autour de la sécurité routière,

que l'on devrait plutôt qualifier d'insécurité routière. Car depuis la fameuse déclaration de Jacques Chirac, c'est d'abord le vocabulaire qui a changé. Ça ne suffira certes pas, mais c'est un début. Le Président de la République, rendant hommage le 4 décembre 2002 aux cinq pompiers de Lorient tués dans la Drôme par un chauffard sur l'autoroute A7 quatre jours plus tôt, parle de "scandale national" et ajoute : "une société civilisée ne peut tolérer sur ses routes des comportements barbares. Il est révoltant que l'incivisme et l'irresponsabilité au volant interrompent des vies, brisent des familles, sèment blessures et handicaps".

Nombre de tués par million d'individus par classe d'âge et par sexe



Source ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière)

Le changement de vocabulaire avait également été perceptible lors des Etats-Général de la sécurité routière, organisés le 17 septembre 2002 et auxquels participaient, outre sept ministres, des représentants des associations, des forces de police et de gendarmerie, des constructeurs de véhicules, des compagnies d'assurances, des représentants de la Commission européenne et des élus. Le Premier ministre Jean-Pierre Raffarin avait ainsi déclaré : "on ne peut plus parler de ce

**1** sujet avec des mots qui mentent. La sécurité routière est un mot qui ment. Il faut parler de ce sujet avec les vrais mots : les mots de violence, de délinquance, les mots, quelquefois, d'assassinat" avant de parler, en décembre 2002, de "pathologie nationale".

Enfin, le 3 décembre, à l'Assemblée nationale, le ministre de l'Intérieur Nicolas Sarkozy était allé plus loin encore en parlant de "délinquance routière". Ajoutant : "la sécurité progressera quand les assassins en puissance auront la certitude d'être sanctionnés, parce que nous allons truffier nos autoroutes d'équipements automatiques. Mais cela ne suffira pas : il faudra également qu'entre l'appareil qui enregistre l'infraction et celui qui fait payer l'amende, la connexion soit suffisamment automatique pour que personne ne puisse intervenir et faire sauter la contravention". Curieusement, il ne s'était trouvé que quelques députés pour l'applaudir. Comme quoi le fameux "consensus" est encore loin d'être acquis, d'autant que les passe-droits et la tradition de l'amnistie routière sont des sports où la France accumule de sinistres médailles d'or.

Les derniers courts-métrages de la Sécurité routière témoignent, depuis décembre 2002, de cette évolution du langage : les chauffards sont bel et bien devenus des assassins. Dans la presse nationale et en ouverture des journaux télévisés de 13h et de 20h, les accidents de la route ont pris une importance subite. Comme si certains découvraient ce qui remplit, chaque matin et depuis des décennies, des colonnes entières dans la presse régionale.

## 1.2 Le poison de l'amnistie

Beaucoup de parlementaires en sont persuadés : l'amnistie votée en juillet 2002 est la dernière du genre pour les infractions routières. Il faut dire que les statistiques, comme les constatations des policiers et des gendarmes, sont accablantes. **Dès juillet 1987, juillet 1994 et juillet 2001, la cause est entendue pour nombre d'automobilistes qui ont décidé, une fois pour toutes, que le respect de la loi s'arrête dès lors qu'ils montent dans leur véhicule** : un peu moins d'un an avant l'amnistie qui va inévitablement suivre l'élection présidentielle, tout est permis. Non seulement de se garer n'importe comment et de ne plus payer le stationnement mais, plus grave, de griller allègrement feux rouges et panneaux "stop", de rouler à 150 sur l'autoroute et 110 sur une route de campagne. Sous-entendu : pas de problème, il y aura l'amnistie.

Il y eut en effet amnistie, assez large en 1988, un peu moins en 1995, mais aussi des statistiques accablantes : plus 2,9 % du nombre des tués en 1988 et plus 0,2 % en 1995. Hasard ? Sûrement pas : ce sont les deux seules années, entre 1981 et 1998, où la mortalité routière est repartie à la hausse en France. **De même, en 2001, la hausse a été de 1 % mais, à l'arrivée, ceux qui étaient encore en vie pour bénéficier de l'amnistie ont déchanté.**

A la demande expresse du Président de la République, ont en effet été exclus du champ de l'amnistie (proposée par le gouvernement

et votée par le Parlement) toutes les infractions ayant pu présenter un danger pour autrui. **Amnistie pour un P.V de non-paiement de stationnement, oui. Amnistie pour s'être garé sur un trottoir ou à un carrefour, non.** A fortiori, il n'y a pas eu d'amnistie pour les feux rouges grillés, le dépassement du taux d'alcoolémie autorisé ou les excès de vitesse. Alors que 60 % des voitures et 65 % des motos dépassent régulièrement les vitesses autorisées, et que 83 % des véhicules qui traversent une commune située sur une route nationale ou départementale le font à plus de 50 km/h. Et bien qu'en 2001, à cause de la disponibilité réclamée aux forces de police et de gendarmerie par le plan Vigipirate, le nombre de contrôles de vitesse ait baissé de 19 %, et le nombre de dépistages de l'alcoolémie de 15 %, ceux qui se sont fait prendre n'ont pas été amnistiés. **De quoi, dans cinq ans, faire réfléchir ceux qui seraient tentés de faire fi du code de la route, sous prétexte que le futur Président effacera l'ardoise.**

### 1.3 Les caractéristiques de l'hécatombe

On a souvent peur sur l'autoroute, où les accidents sont spectaculaires et se soldent par des bilans cruels, où l'on voit des poids lourds se suivre sans respecter les distances de sécurité et déboîter sans prévenir ou des véhicules à forte puissance se livrer à des courses folles sur la file de gauche. Pourtant, **l'autoroute est quatre fois plus sûre que le reste du réseau.** C'est là qu'on est le plus en sécurité : les 9860 kilo-

mètres d'autoroute absorbent 20 % du trafic mais "seulement" 6 % des tués.

**Les routes départementales, malgré de très nombreux progrès dans les aménagements, sont les plus dangereuses :** elles constituent 36,4 % du réseau, très dense par rapport à celui de nos voisins européens, mais **c'est là que l'on comptabilise 53,6 % du nombre des morts.** Soit deux fois plus que sur les nationales et huit fois plus que sur l'autoroute... où l'on a constaté que 40 % des personnes tuées ne portaient pas leur ceinture de sécurité. Alors qu'en moyenne, 91 % des Français, aux places avant, portent régulièrement leur ceinture.

Quiconque a consulté la liste des accidents de la route dans une brigade de gendarmerie de n'importe quel chef-lieu de canton, un dimanche matin, connaît la suite par cœur : **l'accident type se produit à la sortie d'une boîte de nuit, dans la nuit du samedi au dimanche vers 4 ou 5h.** Il y a dans la voiture quatre ou cinq jeunes de 20 ans, qui ont tous bu plus que de raison. Ils roulent trop vite, le conducteur voit trop tard un virage. C'est l'embarquée. La course folle se termine contre un poteau, un arbre ou dans le fossé.

**Presque toujours, la vitesse et l'alcool, cocktail détonnant des fins de soirées de fête, conduisent au cimetière.** C'est pourtant simple, ont expliqué, dans le Sud-Ouest de la France, quelques fins esprits, par ailleurs probables fervents défenseurs du paysage : supprimons les arbres ! Et pourquoi pas les routes elles-mêmes ? Mais il est exact que des aménagements

## Le scandale français

du réseau pourraient être imaginés : par exemple en réservant la voie de droite aux piétons et cyclistes, on favoriserait une cohabitation harmonieuse sur la route, tout en éloignant les voitures des dangers que représentent les arbres ou autres poteaux électriques.

Autre exemple d'accident type : celui qui se produit sur le trajet domicile-travail, sur le chemin de l'école, des courses ou des loisirs : alors que l'inquiétude des automobilistes s'exprime surtout lors des grands week-ends ou des départs en vacances, **les trois-quarts des victimes de la route meurent à moins de dix kilomètres de chez elles**, sur un parcours qu'elles connaissaient bien, trop bien sans doute, et où leur vigilance a été altérée : une ceinture non attachée, un coup de fil sur le téléphone portable, un stop où l'on croit qu'il n'y a jamais personne à laisser passer, un virage qu'on prend trop vite... Les accidents de la route sont ainsi devenus la première cause d'accidents du travail.

La ville n'est pas moins dangereuse pour autant. **A Paris, en 2001, on a compté 114 morts !** Bien que le nombre de piétons tués ait considérablement baissé en trente ans (793 en 2000 contre 1889 en 1960) comme celui des cyclistes et cyclomotoristes (255 contre 848) la ville leur reste largement hostile mais une meilleure connaissance du code de la route les a heureusement rendus mieux informés, plus prudents et donc mieux protégés : on compte en France 35 millions de permis de conduire, contre 6 millions seulement en 1960.

Enfin, sur la route, la nuit est mauvaise conseillère. Seulement 10 % du trafic s'effectue à ce moment-

là, mais près d'un tué sur deux (46 %) l'est la nuit. Les responsables sont toujours les mêmes : alcool, fatigue et surtout vitesse.

Au total, 4998 conducteurs ou passagers de voitures ou camions, 1437 cyclomotoristes ou motards, 242 cyclistes et 778 piétons sont morts en 2001 (chiffres à sept jours). Chez les motards, le bilan est en augmentation de 14 %. Il est de 19 % chez les occupants de poids lourds.

### Les caractéristiques des accidents selon l'infrastructure routière

	% du kilométrage	% du trafic	% des accidents	% des tués
<b>Autoroutes</b>	1%	21,3%	6,3%	6,8%
<b>Nationales</b>	2,6%	17,2%	14,3%	24,7%
<b>Départementales</b>	36,4%	36,1%	30,7%	51,6%
<b>Autres</b>	60%	25,4%	48,7%	16,9%

Chiffres de 2002. Source : ONISR

## 1.4 Pour gagner six minutes

Cinquante km/h en ville, 90 sur les nationales et départementales, 110 sur les 2x2 voies, 130 sur autoroute : c'est la règle en France depuis 1973. Sondages à l'appui, on sait que 80 % des Français l'approuvent. L'ennui, c'est qu'ils ne mettent pas leurs actes en accord avec leur conviction : ainsi, on estime **qu'un conducteur sur deux roule régulièrement au-dessus de la vitesse indiquée**. Avec les conséquences que l'on sait : fatigue et stress accrus, vision latérale amoindrie, réflexes altérés, difficultés pour s'arrêter. Sur route sèche, à 50 km/h, il faut 28 mètres pour arrêter son véhicule.

# 1

## Le scandale français

A 160km/h, il en faut 159. Ce qu'on sait moins, c'est que rouler plus vite ne sert strictement à rien, si ce n'est à satisfaire un besoin de puissance dérisoire : **sur cent kilomètres parcourus, à 150 km/h au lieu de 130, le gain est de ... six minutes.**

Toutes les études menées dans le monde entier par les spécialistes aboutissent aux mêmes conclusions : **une diminution de 10 % de la vitesse entraînerait une baisse de 40 % des accidents mortels.**

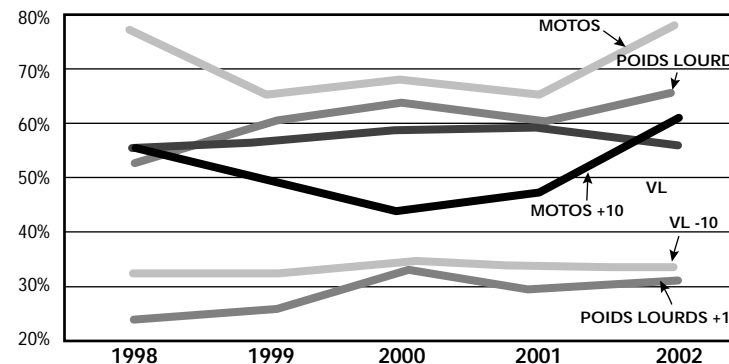
En 1970, 10 % seulement des véhicules en circulation en France pouvaient rouler à plus de 150 km/h. Aujourd'hui, ils sont 90 %. Autant dire presque tous. C'est pourquoi certaines voix, notamment à la "Ligue contre la violence routière" s'élèvent pour demander que l'on bride les moteurs. À quoi bon, argument à juste titre les défenseurs de cette mesure, construire des voitures qui roulent à 200km/h, puisque la vitesse est limitée à 130 ? L'idée est séduisante. Mais elle a ses limites : car avec une voiture bridée à 130, on peut rouler à 120 sur une route de campagne limitée à 90. Ou à 110 en ville, voire même à 147, record récemment établi à Paris<sup>(2)</sup>. Même si elle semble évidente, une telle mesure ne réglerait pas tous les problèmes, loin s'en faut, au regard des caractéristiques de l'accidentologie.

<sup>(2)</sup> Au volant de son véhicule, une femme médecin a été contrôlée le 4 décembre à 147km/h sur le boulevard Mac Donald, l'un des boulevards extérieurs de la capitale. C'est, à ce jour, le "record".

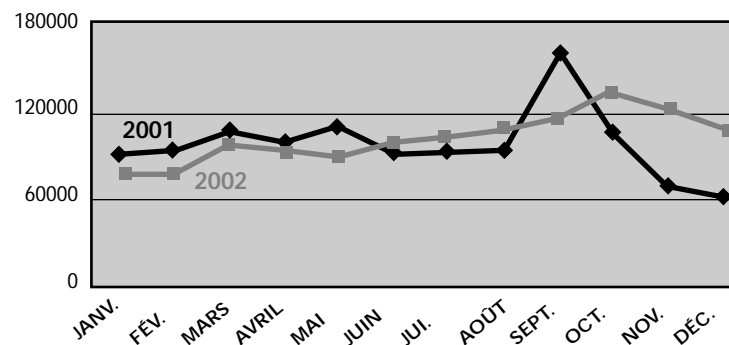
Tués	1992	2002
<b>Piétons</b>	12,8%	11,3%
<b>Cyclistes</b>	3,8%	2,9%
<b>Cyclomotoristes</b>	5,5%	5,1%
<b>Motocyclistes</b>	10,4%	13,4%
<b>Usagers de véhicules légers</b>	63%	63,5%
<b>Usagers de poids lourds</b>	1,4%	1,7%
<b>Autres usagers</b>	3,1%	2,1%

L'Observatoire de la vitesse, mis en place par la Sécurité routière, a publié deux courbes indiquant que, pour beaucoup d'automobilistes, la vitesse, c'est loin d'être dépassé...

Taux de dépassement de la vitesse



Evolution mensuelle du nombre de PV pour excès de vitesse



## 1.5 Alcool, drogues et médicaments

L'alcool est responsable de 31 % des accidents mortels. 0,5 g/litre de sang<sup>(3)</sup>, le seuil toléré, correspond à deux verres de vin. Déjà, avec une telle dose, le risque d'accident est multiplié par deux. Il l'est par dix à 0,8g/l, par 35 à 1,2g/l et par 80 à 2g/litre. Dans un pays où boire à table est plus qu'une tradition, et où celui qui boit de l'eau est souvent suspect aux yeux de ses compagnons de soirée ou de fête, convaincre le conducteur de rester sobre n'est pas chose aisée.

Pourtant, des solutions existent et commencent à se mettre en place : dans de nombreux départements, on a inventé le "capitaine de soirée", l'équivalent du "Bob" de Belgique ou des pays du Nord, du "Lynx" espagnol. C'est celui qui applique le dicton "boire ou conduire, il faut choisir" et qui, à l'entrée de la boîte de nuit le samedi soir, est désigné comme le sobre de service. Inconvénient : il ne goûtera pas les vapeurs de l'alcool. **Avantage du capitaine de soirée : il ramènera ses copains vivants à la maison.** Dans un certain nombre d'établissements, on lui propose même désormais des boissons non alcoolisées (jus de fruit, sodas) gratuites.

Autres sujets encore peu abordés : les drogues et les médicaments. Si deux apéritifs altèrent la qualité des réflexes, il en est de même pour un "joint" ou une quantité importante de psychotropes. A l'initiative de députés de la majorité UMP, une proposition de loi a été adoptée.

<sup>(3)</sup> Soit, au contrôle, 0,25 mg par litre d'air expiré

Elle prévoit une peine de **deux ans d'emprisonnement et de 4500€ d'amende**, voire l'immobilisation du véhicule, pour **"toute personne qui conduit un véhicule ou accompagne un élève-conducteur (...) alors qu'il résulte d'une analyse sanguine qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants"**. La loi Gayssot du 18 juin 1999 prévoyait déjà un dépistage systématique des drogues en cas d'accident mortel, mais sans aucune sanction dans l'hypothèse où le test est positif.

Ce nouveau texte aligne la France sur l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas, le Danemark et le Royaume-Uni. Dans tous ces pays, la sanction prévue est la même que pour la conduite en état d'ivresse. Seules l'Allemagne et la Belgique énumèrent la liste des produits interdits : cannabis, cocaïne, morphine, héroïne, amphétamines et ecstasy. Certains spécialistes, soulignant que des traces de cannabis circulent encore dans le sang trois semaines après la prise de drogue, doutent de l'efficacité, voire de l'utilité d'une telle mesure. Autre problème qui se posera inévitablement : quand, comment et selon quels critères décidera-t-on de faire une prise de sang à un conducteur ? Le nouveau texte est peut-être surtout difficilement applicable, sauf à s'en donner vraiment les moyens.

Le problème des médicaments n'est pas réglé pour autant. Un pictogramme triangulaire marqué d'une voiture est apparu depuis peu sur certains produits, accentuant la mise en garde contre les dangers de somnolence attachés au produit. Mais, ajouté à la très longue liste des

“effets indésirables” liés à toutes les substances pharmaceutiques, son effet dissuasif semble totalement nul.

## 1.6 Le vrai-faux problème de l'âge

Qu'un automobiliste octogénaire fauche cinq pompiers sur l'autoroute A6, en novembre 2002, et le débat est relancé : les accidents de la route, c'est la faute aux automobilistes du troisième âge, qui n'ont plus les réflexes requis pour maîtriser leur véhicule. Or, dans ce cas précis, c'est la vitesse qui est responsable de l'accident (plus de 150 km/h) et non l'âge.

S'il est exact qu'on peut, passé un certain âge, entendre et voir moins bien et être moins vif dans ses temps de réaction, les statistiques accablent davantage les jeunes que les vieux : les 25-44 ans (2666 personnes) sont les plus nombreux à mourir sur la route juste avant les 18-24 ans (1726), les 45-64 ans (1491), les 65 ans et plus (1342) et les 0-17 ans (713)<sup>(4)</sup>.

En réalité, les personnes âgées ont moins d'accidents que les autres. Elles conduisent moins, mais leurs accidents sont généralement plus graves. Elles sont aussi souvent victimes : 42 % des piétons tués ont plus de 65 ans.

La question de savoir s'il faut faire repasser le permis de conduire après un certain âge ne manque pas d'intérêt, mais où mettre la barre : à plus de 70 ans ? Plus de 75 ans ? C'est l'âge qu'a choisi le gouvernement pour imposer une visite médicale. Il ne faut pas perdre de vue pour

<sup>(4)</sup> Statistiques 2000

autant cette statistique : **plus d'un conducteur tué sur cinq avait son permis de conduire depuis moins de deux ans.** Il ne faudrait donc pas se tromper de combat, même si une réflexion s'impose sur la question, mais plus sûrement à l'échelle européenne.

## 1.7 La fin du permis à vie ?

Le précieux “papier rose” du permis de conduire a longtemps été décerné à vie. Il l'est toujours. Enfin, presque. On ne le change même pas comme on renouvelle une carte d'identité, ne serait-ce que pour mettre une photo qui ne date pas d'il y a trente ans. Riche de douze précieux points, il peut subir quelques amputations au gré des contraventions ou des délits commis par son possesseur.

Le gouvernement de Jean-Pierre Raffarin innove dans ce domaine. D'abord, en créant un “permis probatoire” de trois ans pour les nouveaux conducteurs et ne comptant que six points. Ensuite en aggravant les peines : moins six points (et donc annulation du permis) pour état alcoolique entre 0,5g et 0,8g/l. Moins trois points pour non-port de la ceinture de sécurité (contre un point actuellement). Moins deux points pour conduite en se servant de son téléphone portable (punie seulement d'une amende jusqu'alors). Les autres sanctions restent les mêmes. Non-port du casque, chevauchement de la ligne continue : moins un point. Dépassement de la vitesse autorisée de 20 à 30 km/h : moins deux points.

**Dépassement dangereux, arrêt ou stationnement dangereux, circulation sur**

**1** la bande d'arrêt d'urgence, dépassement de la vitesse de 30 à 40 km/h : moins trois points. Non-respect de la priorité, du "stop", du feu rouge, marche arrière ou demi-tour sur autoroute, circulation en sens interdit : moins quatre points.

Six points sont retirés en cas d'homicide ou blessures involontaires, de délit de fuite, de gêne ou entrave à la circulation, de récidive de conduite à une vitesse excédant de 50 km/h la vitesse autorisée.

**Au bout de trois années sans infraction ni délit, le capital de douze points est récupéré par le conducteur.** Des stages payants sont possibles pour récupérer ces points plus vite. Ils sont même obligatoires pour les conducteurs novices ayant perdu plus de quatre points. Quiconque a perdu tous ses points n'a plus le droit de conduire pendant six mois. Puis il peut retrouver son permis après avoir repassé le code de la route s'il avait son permis depuis plus de trois ans. Et les deux épreuves de code et de conduite s'il en était titulaire depuis moins de trois ans. Avec ce nouveau système, un jeune conducteur qui sera arrêté pour état d'ivresse perdra d'un coup tous ses points et donc son permis.

Mais au-delà du code de la route, il y a son application. Les "permis blancs" vont être supprimés, mais cette exception française mérite tout de même d'être contée : il s'agit de conducteurs à qui le tribunal retire le permis de conduire, mais qui ont besoin de leur véhicule dans l'exercice de leur travail. **Le tribunal, assez souvent, les autorise à conduire en**

**semaine et ne suspend le permis de conduire que pendant le week-end.** On a ainsi vu des chauffeurs de cars scolaires condamnés pour conduite en état d'ivresse, mais autorisés à conduire les enfants en semaine, avec tous les risques de récidive que comporte (que comportait ?) une telle situation...

## 1.8 Des politiques éclatées

Il serait faux de dire qu'en France, la sécurité routière ne fait pas l'objet de nombreux programmes d'actions : plans départementaux d'action de sécurité routière, programme REAGIR qui étudie toutes les données de l'accidentologie, opération "Label Vie", semaines de la sécurité sur la route, contrats locaux de sécurité, plans de prévention, brevet de sécurité routière, actions sur la signalisation, schéma directeur d'information routière : l'énumération pourrait ne pas finir.

C'est bien le problème : tout le monde s'occupe de la sécurité routière, et c'est peut-être pourquoi, du "Livre blanc" commandé par Michel Rocard, Premier ministre, en 1988, aux bonnes intentions du ministre des Transports Jean-Claude Gayssot dix ans plus tard, on n'a guère avancé. Les politiques semblaient, jusqu'à une date récente, partir dans tous les sens, gage certain d'un minimum d'efficacité. Le ministre des Transports, celui de l'Intérieur, celui de la Justice, celui de la Jeunesse et de l'Education, celui de la Défense, tout le monde a son mot à dire. L'Etat agit, les collectivités locales aussi.

Le rôle des constructeurs est essentiel, selon

## Le scandale français

qu'ils se conduisent en lobby pour freiner toute réforme (en s'opposant, par exemple, aux limiteurs de vitesse) ou qu'ils décident de prendre part à la réflexion générale, comme ce fut le cas lors des Etats-généraux du 17 septembre 2002. Selon qu'ils décident, dans leurs messages publicitaires, de donner la priorité aux notions de vitesse et de performance ou qu'ils insistent sur le confort ou, mieux encore, sur la sécurité.

Les associations jouent un rôle essentiel même si leurs responsables ont souvent l'impression de crier dans le désert. Siègent ainsi au Comité interministériel sur la sécurité routière : la Ligue contre la violence routière, la Fondation Anne-Cellier, l'Association nationale pour l'amélioration des transports éducatifs de l'enseignement public, la Fédération nationale des associations sportives, culturelles et d'entraide de l'équipement, l'Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens, le Club des villes cyclables, la Fédération Française des usagers de la bicyclette, L'enfant et la rue, la Rue et l'avenir, la Fédération des associations de la route pour l'éducation et l'Union des foyers de jeunes travailleurs.

Des associations de jeunes s'y sont ajoutées ces dernières années : ANIMA FAC, Fédération des associations générales étudiantes, Voiture & co, la Route des Jeunes, Opération Z. Au total, vingt-cinq associations sont subventionnées par la direction de la Sécurité routière qui a demandé à l'association " Familles rurales", dont l'influence est énorme, de sensibiliser ses adhérents.

Beaucoup de bonnes intentions donc, de bonnes

volontés, d'énergies farouches. Mais il n'y avait pas, en France jusqu'alors, de véritable politique unique. Lors de la présentation du budget 2003 pour la sécurité routière, le sénateur Philippe Marini avait pointé du doigt le problème<sup>(5)</sup>. "D'importantes marges de progrès existent en sécurité routière, écrit-il :

- **la recherche est trop morcelée**, sans directive précise de la part d'une institution unique : il conviendrait d'organiser une vraie programmation ;
- la recherche en sécurité routière contient des zones d'ombre, c'est-à-dire qu'elle laisse de côté des "gisements" notamment concernant les recherches sur les usagers vulnérables ou les accidents en zone rurale : il conviendrait de donner les moyens à la recherche publique de compenser les lacunes de la recherche privée ;
- la recherche en sécurité routière n'implique pas encore l'ensemble des acteurs, en laissant encore de côté le ministère de la Santé, les acteurs locaux ou certains acteurs privés (notamment les assurances), qui ont des informations essentielles à délivrer : toutes les informations doivent être exploitées ;
- la recherche en sécurité routière doit encore prendre en compte l'ensemble des dimensions de ce problème et notamment ne pas négliger les dimensions sociales et psychologiques au profit d'une concentration exclusive sur les nouvelles technologies : une valorisation de ces travaux doit être mise en œuvre
- enfin, et cela semble le plus important, comme toute politique publique, **la recherche en sécurité routière doit se fixer des objectifs quantitatifs précis et procéder à l'évaluation des politiques publiques**".

<sup>(5)</sup> Rapport sur le budget des Transports. Éditions du Sénat

## 1.9 Des sanctions très virtuelles

Mais pourquoi diable la France, où sont tués chaque année **20% des morts européens de la route**, reste-t-elle le mauvais élève de l'Europe en matière de sécurité routière, alors que d'autres pays européens comparables ont réussi à diminuer de manière spectaculaire le nombre d'accident et celui des morts ? (voir chapitre 2).

Les voitures sont les mêmes qu'ailleurs et, globalement, avec les progrès effectués depuis trente ans, elles sont plutôt sûres, sous réserve d'être bien entretenues. Le réseau routier, s'il donne une très large part aux routes de campagne, a été lui aussi très bien amélioré, notamment par la multiplication, souvent décriée mais ô combien bénéfique pour les statistiques de sécurité routière, des fameux ronds-points qui ont remplacé de hasardeux carrefours où, avec un "Stop" ou une priorité à droite, les collisions se produisaient par dizaines.

C'est sur l'entretien des routes que la Cour des comptes a émis plus que des réserves dans son rapport 2001, soulignant que "**le processus de dégradation du réseau routier national est engagé**". 22% des routes souffrent de dégradations, et "la stratégie d'entretien a du être abandonnée faute de moyens financiers (...). Certaines routes n'ont parfois pas fait l'objet de travaux depuis vingt ans". Si, au terme du nouveau processus de décentralisation, les routes nationales échoient aux départements, les conseillers généraux sauront ce qu'il leur reste à faire...

En ville, la multiplication des ralentisseurs (aussi

appelés "gendarmes couchés"), l'aménagement de zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, ou de zones semi-piétonnes, peuvent aussi améliorer la situation. Il reste encore beaucoup trop de points noirs qu'un recensement exhaustif et précis devrait permettre, en cinq ans, d'éliminer. Là encore, si l'on s'en donne les moyens.

**L'alcool est une tradition, la vitesse une affaire de virilité**, et 94 % des automobilistes condamnés pour conduite sous l'emprise de l'alcool sont d'ailleurs de sexe masculin. Un Français se vante volontiers de ses performances au volant, de préférence en buvant l'apéritif avant de prendre la route.

Certes, on a longtemps affirmé que la timidité des campagnes de prévention ne risquait pas de dissuader qui que ce soit de rouler vite. C'est vrai que le gentillet "Un verre, ça va. Trois verres, bonjour les dégâts" des années soixante-dix faisait sourire plus qu'il n'effrayait. Mais depuis quelques années, la Sécurité routière a volontairement accentué le caractère dramatique de ses messages. Les affiches ou les publicités sur le thème "**Un choc à 50 à l'heure, c'est comme tomber du quatrième étage**" ou les images télévisées où un jeune conducteur, après un choc, se retourne vers ses passagers morts, sont on ne peut plus parlantes. Il y aurait pourtant beaucoup à faire en matière de sensibilisation, mais à deux conditions : augmenter le budget et changer de méthode.

**Là où l'Espagne dépense un euro par habitant pour les campagnes contre l'insécurité routière, la France ne débourse que vingt centimes.** En 2001, elle a pu

## Le scandale français

mettre sur pied quatre campagnes télévisées, trois campagnes radio, une campagne d'affichage. Et tous les spécialistes s'accordent pour dire qu'une campagne trop générale ne sert à rien. Surtout si elle n'est pas martelée tout au long de l'année. Il faudrait cibler les campagnes, mobiliser les jeunes avec un message spécifique, faire davantage part aux automobilistes des risques quotidiens.

Depuis 1999 et les films-chocs signés Raymond Depardon, il semble que l'impact des campagnes de la Sécurité routière soit un peu plus fort. Mais on est loin de la politique espagnole où, avec un budget annuel de 19 millions d'euros, on peut voir cinq campagnes télévisées, autant à la radio et cinq mille insertions dans la presse, répétées tout au long de l'année, trois années de suite.

La prévention marche peu en France, ou pas du tout. Alors ?

Alors, **il reste la peur du gendarme**. Aussi bizarre que cela puisse paraître, la crainte d'être verbalisé fait lever le pied à plus d'un automobiliste, alors que la perspective de tuer l'un de ses semblables, un membre de sa famille... ou soi-même n'est que modérément dissuasive. Or, en France, le risque d'être arrêté sur la route, verbalisé et sanctionné est minime. Et tout le monde le sait. Il court même d'étranges légendes : ainsi raconte-t-on que si la vitesse est limitée à 90km/h sur les routes, "on a droit" à 10% de plus. Autrement dit : jusqu'à 99 km/h sur route, 55 en ville et 143 km/h sur autoroute, le gendarme fera comme si le radar n'avait rien enregistré. Or un tel "droit" n'existe

évidemment pas (seule existe une circulaire faisant la différence entre "vitesse constatée" et "vitesse réelle") mais il est exact que le risque de se faire arrêter pour excès de vitesse est minime : de l'aveu même des responsables de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) on n'a que **0,05 % de risque d'être arrêté si on roule pendant une heure à une vitesse supérieure de 10 km/h à la vitesse limite. Soit une fois tous les...quatorze ans !**<sup>(6)</sup>

Une situation impensable au Canada ou aux Etats-Unis, par exemple, où une voiture de la police de la route surgit toujours au moment de la moindre infraction, dans les zones apparemment les plus désertes. Et celui d'être réellement verbalisé, encore moins : malgré la possibilité donnée aux forces de sécurité, depuis 2002, de retirer immédiatement le permis de conduire à quiconque a dépassé de 40 km/h la vitesse limitée, beaucoup de contrevenants passent au travers des mailles de la répression.

En 2000 (dernières statistiques connues) 280.175 infractions à la sécurité routière ont été sanctionnées par 231.083 condamnations : **34,4 % du total des infractions sanctionnées en France et 40 % des condamnations prononcées concernent la route**. En raison de l'introduction du délit de grand excès de vitesse, le nombre d'infractions a augmenté de 11,5 % entre 1998 et 1999, et de 3,6 % entre 1999 et 2000. Les infractions aggravées par l'état alcoolique constituent 41 % du total. 32 % concernent des infractions comme le défaut d'assurance ou de permis de conduire. 18%,

<sup>(6)</sup> Chiffre indiqué le 9 décembre 2002 sur France 2 par le ministre de l'Intérieur, Nicolas Sarkozy

## Le scandale français

les excès de vitesse sans état alcoolique. 9 % sont constituées par les délits de fuite ou le refus de se soumettre à des vérifications.

Dans le cas des condamnations pour infraction aggravée par l'alcool, 59 % des condamnés l'ont été à des peines de prison, mais 4,5 % seulement ont écopé de prison ferme. **Durée de ces peines : entre 2,1 mois et onze mois et demi ferme en cas d'accident mortel. C'est peu cher payé.** Dans les cas d'infraction aux règles de conduite, seulement 0,2 % de peines d'emprisonnement ont été prononcées, mais le chiffre monte à 11,6 % pour le refus de se livrer à un contrôle, puni plus sévèrement. Portrait-robot de l'automobiliste condamné pour état alcoolique : un homme, de nationalité française, âgé en moyenne de 38 ans. **6 % seulement sont des femmes, qui ne représentent que 9,7 % des condamnés pour des atteintes à la sécurité routière.**

Il semble que, comme le vocabulaire, la jurisprudence soit en train de changer : pour la première fois, le 28 mars 2003, une Cour d'Assises a condamné à quinze ans de prison un chauffard qui, avec 2,1 g d'alcool par litre de sang, avait fauché trois enfants et tué une fillette.

Et le 2 avril 2003, un cafetier a été condamné à deux mois de prison avec sursis pour complicité de conduite sous l'influence de l'alcool. C'est une autre première, qui démontre l'aggravation des peines infligées.

Pourtant, toujours de l'aveu de la DSCR, **60 % des infractions constatées ne sont suivies d'aucune sanction.** Et la véritable différence

avec les autres pays européens, c'est là et pas ailleurs qu'il faut aller la chercher.

# 2 Trois pays modèles en Europe

**4** 1.000 personnes sont mortes en 2001 sur les routes d'Europe. Parmi elles, 1000 enfants de moins de dix ans, 7000 piétons, 2500 cyclistes... Là encore, la route est la principale cause de décès chez les moins de 45 ans. Un bilan accablant malgré quelques signes qui incitent à l'optimisme. Il est vrai que le nombre des tués sur les routes est en baisse régulière (-26% en dix ans) puisqu'on comptait, en 1990, plus de 56.000 victimes. Mais les spécialistes de la sécurité routière sont inquiets : depuis 1966, le nombre des morts ne baisse plus.

## 2.1 L'insécurité routière européenne en chiffres

**Depuis 1970, 1,64 million d'Européens des pays des Quinze sont morts sur les routes.** La tendance est à la baisse mais en 2001, dans deux pays de l'Union européenne, le nombre de tués sur les routes a encore augmenté : **+11 % en Finlande, + 1 % en France**, alors que le chiffre est enfin à la baisse en Grèce (moins 9 %) et au Portugal (moins 10 %) et que le Danemark se détache avec moins 17 %.

Un décrochage très net est visible dans les années 1972/1973 : ces années-là, le nombre de morts diminue partout, mais pas au même rythme dans tous les pays : en Allemagne, il y

avait plus de 21.000 morts en 1970, il n'y en a plus que 7000. Là où la France a vu, en trente ans, le nombre de ses tués diminuer de moitié, il a été divisé par trois en Allemagne. Diminution par trois aussi en Autriche, au Danemark, en Finlande, aux Pays-Bas, en Suède.

Les pays ayant enregistré la plus forte diminution depuis 1990 sont l'Autriche (- 41 %), la Finlande (- 40 %), l'Espagne et le Royaume-Uni (- 35 %), la Suède (- 33 %), l'Allemagne (- 32 %) et le Danemark (-31 %). Dans les autres pays de l'Union européenne, la baisse sur dix ans a été égale ou inférieure à la moyenne : Belgique et Pays-Bas (- 26 %), France et Luxembourg (-23 %) Portugal (-20 %) Irlande (-15 %) Italie (- 13 %). **En Grèce, l'augmentation a été au contraire de 5 % en dix ans.**

En 2001, tandis que plus de 8000 personnes mouraient sur les routes françaises, "seulement" 3591 connaissaient le même sort au Royaume-Uni, 432 au Danemark, 993 aux Pays-Bas et 541 en Suède. La faible population de certains de ces pays empêche une comparaison basée sur le seul chiffre des morts. Mais un autre chiffre est parlant : **on déplore en France 138 tués pour un million d'habitants<sup>(7)</sup>.** Au Royaume-Uni, en Suède, aux Pays-Bas, ce chiffre n'est que de 60 à 70. Il est plus élevé en Allemagne (90), en Italie (110) mais surtout en Espagne et en Belgique (140 à 145), ainsi qu'au Luxembourg (174) et franchement catastrophique au Portugal et en Grèce (200 à 210 morts par million d'habitants).

Pour ne comparer que les choses comparables, et à population à peu près égale, **on a donc deux fois plus de risques de mourir sur une**

<sup>(7)</sup> Source ONISR

# 2

## Trois pays modèles en Europe

### route française que sur une route anglaise.

En Allemagne, qui compte vingt millions d'habitants et 17.000 véhicules de plus que la France, on ne recense "que" 7000 morts par an.

En Italie, trois accidents sur quatre se produisent en ville et c'est en milieu urbain que décèdent 44,2 % des victimes. En Belgique, c'est le contraire. En Espagne, 80 % des tués le sont en rase campagne. Au Luxembourg, le nombre de tués en zone urbaine est 7,5 fois plus élevé qu'en Allemagne : 5,52 tués pour cent accidents contre 0,75.

D'autres pays restent nettement à la traîne : les résultats du Portugal et de la Grèce sont encore moins bons que ceux de la France. Ceux de l'Espagne sont mitigés. Les chiffres fournis par l'Italie ne sont pas totalement fiables. La difficulté des comparaisons vient souvent du mode de calcul : dans la plupart des pays, on applique la définition de la Convention de Vienne, en 1968 : **"une victime d'un accident de la route est considérée comme tuée si elle décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident"**. Mais deux pays continuent d'établir leurs statistiques avec d'autres critères, en appliquant aux chiffres un coefficient multiplicateur susceptible de rendre la comparaison acceptable : il s'agit de la France, qui compte ses victimes décédées dans les sept jours qui suivent l'accident (coefficient multiplicateur : 1,057) et du Portugal, qui ne comptabilise que les victimes décédées dans les vingt-quatre heures (coefficient multiplicateur : 1,014).

Hélas, ce mode de calcul ne saurait refléter l'exacte réalité : Christiane Cellier, fondatrice et présidente de la Fondation Anne Cellier à Paris,

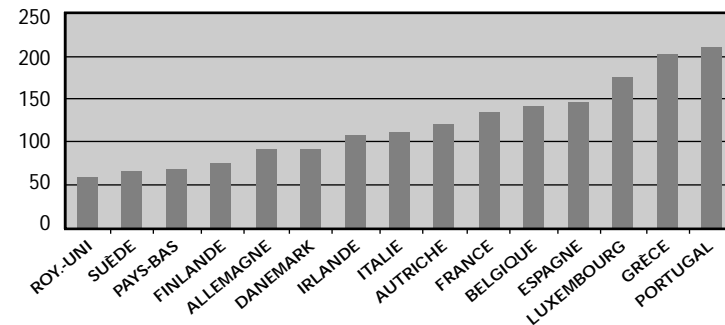
rappelle que sa fille, tuée par un chauffard ivre sur l'autoroute de l'Ouest en 1986, est morte trois mois après l'accident. Elle n'a donc pas figuré dans les statistiques.

### Évolution du nombre de morts sur les routes en Europe

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>Belgique</b>	1449	1356	1364	1500	1397	1470	NC
<b>Danemark</b>	582	514	489	499	514	501	415
<b>Allemagne</b>	9454	8758	8549	7792	7772	7503	6977
<b>Grèce</b>	2411	2157	2105	2182	2116	2037	1895
<b>Espagne</b>	5749	5482	5604	5957	5738	5776	5517
<b>France</b>	8891	8541	8444	8918	8487	8079	8160
<b>Irlande</b>	437	453	473	458	414	418	410
<b>Italie</b>	7020	6676	6713	6314	6633	6410	NC
<b>Luxembourg</b>	70	71	60	57	58	70	64
<b>Pays-Bas</b>	1334	1180	1163	1066	1090	1160	1065
<b>Autriche</b>	1210	1027	1105	963	1079	976	958
<b>Portugal</b>	2711	2730	2521	2425	2258	2115	1895
<b>Finlande</b>	441	404	438	400	431	396	438
<b>Suède</b>	572	537	541	531	580	591	583
<b>Royaume-Uni</b>	3765	3740	3743	3581	3564	3580	3598
	46 096	43 626	43 312	42 643	42 131	41 082	31 933*

Chiffres à 30 jours. Source : CARE (Community Road Accident Database), Commission européenne  
 Sans les chiffres de la Belgique et de l'Italie  
 NC : Non communiqué

### Nombre de morts (à 30 jours) par million d'habitants



# 2

Trois pays modèles en Europe

Le coût des accidents de la route est estimé, dans l' Union européenne, à 160 milliards d'euros, soit 2% du Produit National Brut. Question : pourquoi d'autres pays ont-ils réussi, là où la France échoue ?

## 2.2 A chacun sa réglementation

Chaque pays possède son propre code de la route, et sa propre manière de le faire appliquer. A Vienne, en 1968, les Etats membres de l'Europe de l'époque avaient adopté une Convention énumérant et définissant les pictogrammes des signes routiers existants sur le plan international. Mais les Etats membres gardent la possibilité d'utiliser ces sigles...ou de ne pas les utiliser. Et si la Commission insiste régulièrement pour que les pays membres établissent des normes communes, les Etats, au nom de principe de subsidiarité, restent réticents. Résultats : certains panneaux de signalisation apparaissent sur les routes espagnoles, mais sont inconnus en France ou en Allemagne, et vice-versa. Sans parler des dix pays qui vont intégrer l'Union européenne en 2004.

**S'il n'y a plus de frontières, on est tout de même prié, à chaque passage d'un pays à l'autre, d'avoir en tête les réglementations du pays où l'on vient d'entrer.**

Ainsi de la limitation de vitesse sur autoroute, qui est de 130 km/h en France, en Autriche, au Luxembourg et en Italie, mais de 110 km/h en Suède et au Danemark, de 112 km/h au Royaume-Uni, de 120 km/h en Belgique, Espagne, Finlande, Pays-Bas et

Portugal. La limitation a été fixée à 88km/h en Irlande et à 80 km/h en Grèce. Enfin, en Allemagne, où les automobilistes ont la réputation de rouler très vite, la vitesse est "conseillée" à 130 mais pas obligatoire, sauf au cas par cas, Land par Land, en fonction par exemple de la configuration des routes. **De fait, la vitesse est limitée à 130 sur environ 50 % du territoire allemand.** Et quiconque circule en Allemagne peut constater à quel point le sens civique fonctionne : une voiture peut dépasser allègrement les 150 km/h, mais ralentir immédiatement dès qu'un panneau "100" fait son apparition sur le bord de la route.

Sur les routes nationales et départementales, les limitations s'échelonnent entre 80 km/h (Pays-Bas) et 100 km/h (Allemagne, Autriche, Finlande) en passant par les 90 km/h utilisés par presque tous les autres pays. En ville, elle est presque partout limitée à 50 km/h et à 48 km/h en Irlande et au Royaume-Uni. Mais de nombreux pays ont très fréquemment adopté des zones à 30 km/h dans les centres villes.

**Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire partout**, à l'avant et à l'arrière, depuis une directive européenne de 1991<sup>(8)</sup>, mais pas aussi bien respecté partout (*voir tableau comparatif*). C'est sur le taux d'alcoolémie toléré que l'on rencontre les plus importantes différences, puisque l'on va de 0,2g/l en Suède à 0,8 g/l au Luxembourg, en Irlande, Italie, et Royaume-Uni. 0,5g/l est la réglementation la plus fréquente, et **certains pays ont adopté un taux d'alcoolémie moindre pour les conducteurs novices : 0,1 en Autriche, 0,3 en Espagne.** Le permis de conduire national est valable dans

<sup>(8)</sup> Directive 91/671/CEE du 16/12/1991

# 2

## Trois pays modèles en Europe

tous les pays de l'Union européenne. Le permis à points, adopté en France en 1992, existe également en Allemagne, en Grèce et au Royaume-Uni. Le retrait définitif (c'est-à-dire à vie) existe seulement en Belgique, en Grande-Bretagne, pays auxquels on peut ajouter la Suisse.

Partout ailleurs, le permis peut être retiré avec possibilité de le repasser après un certain délai. Mais l'application n'est pas partout la même. Sait-on, par exemple, que la loi française permet de retirer le permis de conduire "en raison de l'état de santé" d'un conducteur ? L'article R 128 du code de la route prévoit la possibilité, pour un Préfet (mais on doute qu'il soit souvent appliqué) de le faire "dans le cas où les informations en sa possession lui permettent d'estimer que l'état physique du titulaire du permis peut être incompatible avec le maintien du permis de conduire", et ce après examen médical. **En Grande-Bretagne, le permis peut être retiré définitivement pour conduite sous l'émprise de drogues.**

D'autres disparités demeurent et l'Union européenne devra bien un jour trouver les chemins d'une harmonisation (voir chapitre 3). Ainsi, **en Suède, depuis 1977, tous les véhicules doivent rouler avec les phares allumés en code à toute heure**, même en plein jour. Les experts suédois affirment que cette loi a permis de réduire de 10 % le nombre de collisions frontales. Mais les autres pays sont réticents à faire de même. Seuls le Danemark depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1990, la Finlande depuis 1978 en rase campagne et depuis 1997 en ville, ont d'abord suivi. Puis l'Italie, depuis août 2002, a pris la suite mais avec des nuances : les feux de jour sont

## Les réglementations dans l'Union européenne

	Vitesse en agglomération	Vitesse sur route	Vitesse sur autoroute	Taux d'alcoolémie Maximum autorisé (g/l)
Allemagne	50	100	130*	0,5
Autriche	50	100	130	0,5**
Belgique	50	90	120	0,5
Danemark	50	80	110	0,5
Espagne	50	90	120	0,5***
Finlande	50	100	120	0,5
France	50	90	130	0,5
Grèce	50	80	80	0,5
Irlande	48	88	88	0,8
Italie	50	90	130	0,8
Luxembourg	50	90	130	0,8
Pays-Bas	50	80	120	0,5
Portugal	50	90	120	0,5
Royaume-Uni	48	97	112	0,8
Suède	90	90	110	0,2

\* Conseillé \*\*0,1 pour les conducteurs novices (moins de deux ans de permis). Conducteurs autocars et PL moins de 7 tonnes, de tracteurs et cyclomoteurs de moins de 20 ans. \*\*\*0,3 pour les conducteurs novices, de PL de moins de 3,5 tonnes, d'autocars de moins de 9 places, de matières dangereuses, de transports scolaires et mineurs, ambulances et taxis.  
Source : Direction de la sécurité et de la circulation routières, mission des affaires internationales

obligatoires pour les véhicules légers sur autoroute et partout pour les cyclomoteurs et les motos. Les plus vives réticences viennent des usagers motards, qui estiment non sans raison que l'éblouissement provoqué par les feux des voitures peut présenter un risque supplémentaire.

Autre disparité d'un pays de l'Union à l'autre : celle qui concerne les équipements obligatoires sur un véhicule (éclairage, pare-chocs, etc.). La liste n'est pas la même dans tous les pays de l'UE. Un Etat membre ne peut donc exiger qu'un véhicule comporte des équipements qui ne sont pas obligatoires dans l'Etat

# 2

## Trois pays modèles en Europe

où il est immatriculé. Même si, du coup, l'automobiliste se trouve provisoirement en infraction lorsqu'il circule dans tel ou tel pays étranger.

**Dernier danger en date : le téléphone portable.** En France, le code de la route stipule que "tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent". Un conducteur qui téléphone en roulant était, jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 2003, seulement passible d'une amende de 35€, ou de 150€ s'il est déféré devant le tribunal de police. Un retrait de deux points du permis de conduire est désormais prévu. Mais on a le droit de téléphoner avec un kit mains libres.

A l'exception du Royaume-Uni (et, pour information, de la Suisse) tous les autres pays européens ont créé une infraction spécifique pour l'utilisation du téléphone portable au volant. L'Italie a donné le signal en 1993, puis le Danemark en 1998, la Belgique en 2000, l'Allemagne en 2001, l'Espagne et les Pays-Bas en 2002. Dans ces pays, on ne peut téléphoner qu'en utilisant un kit mains libres (vendu désormais avec tous les modèles de portables) sous peine d'une amende pouvant aller jusqu'à 50€. En Espagne, il est même interdit de téléphoner avec un "kit mains libres", car la question est posée : un conducteur qui, au téléphone, fût-ce avec une oreillette, apprend qu'il est licencié ou que sa femme le quitte, est-il encore en état de conduire correctement, avec les bons réflexes ?

Une réglementation plus sévère a été envisagée, sans succès, au niveau européen. Pour ce

qui est de la qualité des véhicules, en revanche, tout le monde est logé à la même enseigne, même si le contrôle technique obligatoire n'a pas encore été retenu par tous les pays. Tous les Européens peuvent acheter les mêmes véhicules. Et un coup d'œil sur les résultats de très nombreux tests de sécurité effectués sur la plupart des voitures<sup>(9)</sup> permet de constater qu'avec au moins deux étoiles, souvent trois ou même le maximum de cinq, le parc automobile européen (du moins avant élargissement) est de bonne qualité. Rien à voir, en tout cas, avec ce qu'il était il y a encore vingt ans.

### Taux du port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme

Pays de l'UE	En ville	Rase campagne	Sur autoroute
Allemagne	90	95	98
Autriche	70	75	78
Belgique	50	57	66
Finlande	80	90	NC
France	78	94	96
Royaume-Uni	88	94	NC
Irlande	86	86	91
Pays-Bas	74	86	87
Suède*	87	89	98

\* Chiffre pour 1999

## 2.3 La "vision zéro" de la Suède

Dans les années soixante, quand un véhicule suédois circulait sur les routes françaises, on regardait d'abord avec un peu d'étonnement la plaque d'immatriculation de cette grosse voiture venue de loin. Puis on riait volontiers de cet engin mieux caréné qu'un camion, avec des pare-chocs ultra-solides et surtout ces étranges

<sup>(9)</sup> [www.enroncap.com/results.htm](http://www.enroncap.com/results.htm)

# 2

Trois pays modèles en Europe

voisins européens qui s'attachaient comme dans un avion... **Les Suédois avaient au moins dix ans d'avance.**

La préoccupation sécuritaire est très forte en Suède, qu'il s'agisse de sécurité routière, de sécurité sociale ou d'éducation. Au pays de l'Etat-providence, la protection du citoyen est une nécessité absolue, et elle concerne tous les domaines de la vie en société, sur les routes comme ailleurs. C'est **pourquoi la Suède a, la première, imposé la ceinture de sécurité obligatoire dès 1975 à l'avant et 1988 à l'arrière des véhicules, avant de lancer un maître-mot : la vision-zéro, avec un principe : "Toute victime de la route est une victime de trop".**

En Suède, les bons résultats de la Sécurité routière (541 morts en 2001, soit une baisse de 6 %) sont d'abord une affaire de mentalité : on ne prend pas sa voiture pour démontrer sa puissance, épater son voisin ou prouver qu'on peut aller plus vite que lui. On se sert d'un véhicule solide comme moyen de transport, c'est tout. Un conducteur suédois n'est ni un conducteur italien, ni un conducteur français. **En Suède, la route n'est pas un terrain de sport où l'on se défoule au détriment des autres.**

Mais le comportement psychologique n'explique pas tout. La Suède a d'abord fait de gros efforts pour étudier les causes des accidents, aboutissant parfois à des résultats inattendus : ainsi, en pratiquant systématiquement des autopsies sur les conducteurs tués (ce qui n'est pas le cas dans la plupart des autres pays, notamment en France) les "accidentologues"

suédois ont établi que **5 % étaient morts avant l'accident** : malaise, crise cardiaque, crise d'épilepsie, rupture d'anévrisme, sont malheureusement là pour prouver que l'opération "vision zéro" ne voudra jamais dire "risque zéro".

Deuxième effort : l'équipement. **Les collectivités locales et les entreprises, en Suède, sont priées d'intégrer la notion de sécurité routière dans tous leurs projets.** Certaines routes nationales ou communales sont séparées par un terre-plein central dans les virages pour limiter le risque d'accident. Sur certains axes, il n'y a pas de circulation en sens inverse. Les ronds-points ont été systématiquement installés pour casser la vitesse. Des voies latérales ont été aménagées pour les piétons et les cyclistes. L'éclairage a été amélioré et l'on a protégé des obstacles susceptibles de provoquer des collisions. Enfin, les constructeurs suédois ont fait d'énormes efforts pour offrir à leurs compatriotes des véhicules sûrs, notamment grâce à la généralisation des tests de collision.

On l'a oublié **mais, jusqu'en 1967, la Suède roulait à gauche**, comme la Grande-Bretagne. En adoptant la conduite à droite, elle a dû se livrer à d'importantes mesures d'adaptation et de pédagogie. Elle en a profité pour donner le coup d'envoi à une grande politique de sécurité routière, à commencer par les limitations de vitesse, dont on parlait alors en France comme d'une hérésie : 110 km/h sur autoroute, 70 km/heure sur les routes et 50 en ville, mais en réalité il y a, dans les agglomérations, de plus en plus de zones dites "mixtes", limitées à 30 à l'heure.

# 2

## Trois pays modèles en Europe

La "Vision zéro", peut-on lire dans les documents officiels suédois, "est un concept qui procède fondamentalement de l'éthique : **il est inacceptable que des êtres humains soient tués sur la route**. La vision zéro admet que les accidents de la route ne sont pas toujours évitables, puisque l'erreur est humaine. Par contre, il est possible d'éviter qu'ils entraînent des pertes de vies humaines et des dommages corporels graves. Les routes et les véhicules peuvent devenir beaucoup plus sûrs. Le public peut être conduit à prendre beaucoup plus largement conscience de la nécessité d'un comportement responsable dans la circulation".

La vision zéro, c'est aussi l'idée que tout le monde est responsable de l'insécurité, et donc de la sécurité routière : responsables politiques, gestionnaires du réseau routier, communes, constructeurs, entreprises de transport et bien sûr usagers.

En 1999, le gouvernement suédois a édicté onze points prioritaires, parmi lesquels : axer l'effort sur les routes les plus dangereuses ; sécuriser la circulation locale ; souligner la responsabilité des usagers ; mieux assurer la sécurité des cyclistes ; rendre les pneus neige obligatoires entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 31 mars ; mieux mettre en œuvre des technologies nouvelles (système de rappel pour le bouclage de la ceinture et système intelligent d'adaptation de la vitesse) ; renforcer la responsabilité des aménageurs (création d'un organisme indépendant d'inspection de la circulation routière) ; réprimer encore plus les infractions routières : **on compte par an, neuf millions d'alcootests pratiqués en Suède, pays de huit millions d'habitants. C'est autant qu'en France, 62 millions d'habitants.**

L'utilisation des nouvelles technologies devrait être accrue dans deux domaines : l'alcoolémie, et la vitesse. Le taux d'alcoolémie autorisé en Suède est de 0,2g/l. Quand un conducteur présente un taux de plus d'1 g/l, il est passible d'une peine d'emprisonnement, du retrait du permis de conduire avec obligation de le repasser. Mais le système EAD (Ethylomètre anti-démarrage) pourrait modifier les comportements, en Suède et ailleurs : l'EAD est un appareil qui couple un détecteur d'alcool à un système de blocage du démarrage du véhicule : **qui a bu, ne conduira pas.**

L'EAD existe aux Etats-Unis depuis 1986, où il est utilisé dans quarante-deux Etats, comme dans cinq juridictions canadiennes. Il est testé en Suède depuis 1999 dans trois Contés ( Stockholm, Västerbotten et Ostergötland) : il peut être proposé (sur la base du volontariat) au conducteur délinquant de conserver son permis de conduire après une infraction, à condition de ne rouler pendant deux ans que dans des véhicules équipés d'EAD. Bien que les résultats soient encore très limités, ils sont encourageants. Et les chemins de fer suédois envisagent même d'installer aussi le système sur leurs trains, depuis qu'un déraillement a été provoqué par l'état d'ivresse d'un cheminot.

**Pour les Suédois, qui sont considérés dans le monde entier comme les meilleurs en matière de sécurité routière**, toutes les occasions sont bonnes pour tenter de faire bénéficier les autres pays de leur expérience. Ainsi, en juin 2001, alors que la Suède présidait pour six mois l'Union européenne, une grande réunion avait été organisée à Trollhättan

# 2

Trois pays modèles en Europe

pour que les fonctionnaires des pays membres et de la Commission découvrent l'opération "vision zéro".

L'autre grand volet de "vision zéro", c'est l'expérimentation, dans quatre villes de Suède (Borlänge, Lidköping, Lund et Umea) du système ISA : **Intelligent Speed Adaptation** (limiteur de vitesse adaptatif). Ce système d'aide à la vitesse a été testé pendant trois ans par un total de dix mille conducteurs volontaires, qu'ils conduisent des véhicules légers à titre personnel ou professionnel, ou des transports publics. Financé conjointement par l'Etat suédois et les quatre collectivités locales, il a consisté à installer, dans quatre mille véhicules, un système de contrôle automatique. En cas de dépassement de la vitesse, lumière et signal sonore viennent rappeler à l'ordre les automobilistes. Résultat : **si tout le monde bénéficiait du système ISA dans sa voiture, le nombre de morts, estiment les autorités suédoises, pourrait être diminué de 20 à 30 % !** En zone rurale, ISA est le meilleur moyen de diminuer le nombre d'accidents et de morts, avec la surveillance policière, ont conclu les spécialistes.

Quelques premières réactions des "cobayes" suédois ne manquent pas d'intérêt : il est plus facile, disent-ils, de conduire avec ISA, et on est moins sous la pression du stress. ISA est excellent dans les zones limitées à 50 km/h. On consomme moins d'essence. Mieux vaut ISA que les ralentisseurs.

Dans les communes de Lund et Lidköping, le système ISA est plus perfectionné encore, puis-

qu'à chaque dépassement de la vitesse correspond à la mise en action d'une résistance sur l'accélérateur. La Suède devra tirer tous les enseignements de cette expérience, avant d'en décider la probable généralisation.

Grâce au système américain GPS et, demain, au système européen Galileo, la surveillance par satellite peut permettre de mettre partout en vigueur ce système : il pourra aussi permettre de contraindre les véhicules à respecter les distances de sécurité et même, en repérant les plaques d'immatriculation, de retrouver les voitures volées, comme c'est déjà pratiqué au Royaume-Uni...

## 2.4 Les Pays-Bas : éducation, répression, équipement

**Le nombre des tués a été diminué par deux aux Pays-Bas en quinze ans** (68 morts par million d'habitants contre 152 en France). Un tel résultat a pu être obtenu en mettant en place une politique axée autour de trois priorités : **éducation, répression, équipement**. Les Pays-Bas ont adopté un programme intitulé "Une sécurité routière durable" avec pour objectifs l'adaptation du réseau routier aux limitations des capacités des usagers de la route, l'installation dans les véhicules de dispositifs facilitant la conduite, l'éducation des usagers de la route présents et futurs, et de nombreuses campagnes d'information et de prévention sur les trois fléaux de l'insécurité routière : alcool, vitesse et non respect du port de la ceinture de sécurité.

Bien sûr, on ne peut pas comparer la France avec

# 2

## Trois pays modèles en Europe

les Pays-Bas : une densité de 382 habitants au km<sup>2</sup> d'un côté, de 107 de l'autre, 62 millions d'habitants contre 16 millions. 551.208 km<sup>2</sup> de superficie contre 41.528. 58 voitures pour cent habitants en France, contre 49,6 aux Pays-Bas. 984.000 kms de réseau contre 116.000.

Les Pays-Bas sont un pays d'agglomérations, alors que la France détient le record de kilomètres de routes départementales, si propices – on l'a vu – aux accidents mortels. Mais tout de même : par une politique volontariste, les Pays-Bas ont mis en place, dès les années soixante, un réseau routier de qualité, qui ne laisse place qu'à **deux catégories d'axes : les routes à quatre voies ou autoroutes, et les réseaux urbains avec vitesse limitée**. Les routes de campagne sont devenues des sortes de voies express. Partout ailleurs, il y a tellement de passages rétrécis qu'on circule assez mal, mais sans danger.

Dès les années soixante-dix et quatre-vingts, la sécurité routière a été enseignée à l'école maternelle. **La sensibilisation des enfants a été très forte afin qu'une fois adultes, leurs comportements et leurs mentalités soient différents de ceux de leurs parents**. Mais, aux Pays-Bas comme ailleurs, **aucun résultat tangible n'aurait pu être enregistré sans une "tolérance zéro" non seulement affirmée, mais surtout fermement appliquée**. La loi est respectée et la répression est ferme. On a fait comprendre aux automobilistes que si la limitation de vitesse était limitée à 50 km/h, ce n'était pas 55. Et pas 115 si c'était 110. **Les automobilistes ont**

**reçu le message cinq sur cinq**. Et les résultats sont au rendez-vous. D'autant que tout le monde a été mis à contribution. Il ne s'est pas agi de faire de la délation. Mais de pointer du doigt tous les comportements dangereux, tandis que des associations décernaient des brevets de bonne conduite aux meilleurs conducteurs.

Avec le but avoué de **faire encore diminuer le nombre de tués de 25%** d'ici à 2010, les Pays-Bas s'approprient à prendre de nouvelles mesures : amélioration des infrastructures routières, limitation de vitesse abaissée à 60 km/h sur les départementales et 30 km/h en ville. Cette limitation est déjà, comme en Suède et d'autres pays du nord de l'Europe, appliquée aux abords des écoles et dans de nombreux quartiers des grandes villes.

## 2.5 Le civisme britannique

Ce sont peut-être les deux graphiques les plus marquants de toutes les statistiques sur la sécurité routière en Europe. Ils concernent le nombre de jeunes de 18-24 ans tués sur la route, jour par jour de la semaine et heure par heure. D'un côté, celui du Royaume-Uni. De l'autre, celui de la France.

Au Royaume-Uni, on constate deux légers pics : le vendredi soir juste avant minuit, à l'heure de la sortie des pubs. Et le dimanche vers minuit. **Mais en France, c'est au petit matin du dimanche, vers 5h, et à un degré moindre dans la nuit du vendredi au samedi, que se produit le pire bilan.**

# 2

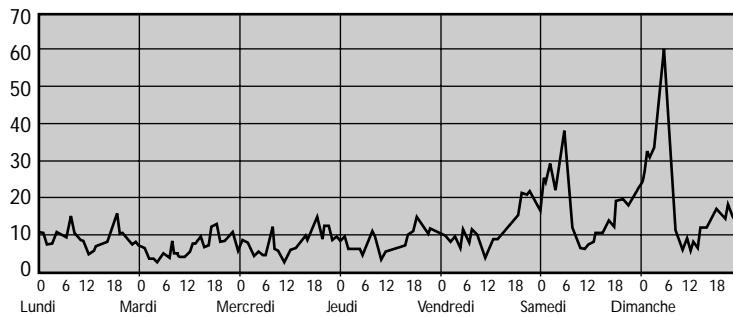
## Trois pays modèles en Europe

Pourtant, dans les pubs britanniques, les consommateurs n'ont pas la réputation de boire de l'eau. Mais les pubs se trouvent en ville, les jeunes en sortent relativement tôt, à une heure où les transports en commun circulent encore. Au pire, certains d'entre eux ont tellement bu qu'ils ne sont plus du tout en état de prendre le volant. En France, à la sortie des discothèques, en rase campagne, on se croit toujours plus fort que le copain. L'alcool, ajouté à la fatigue et, souvent, aux drogues, fussent-elles qualifiées de "douces", aboutissent à ce résultat peu glorieux.

Si le système du "capitaine de soirée" ne fonctionne pas, il ne restera une nouvelle fois qu'une solution : **contrôler systématiquement le taux d'alcoolémie des conducteurs, le dimanche à l'aube, à proximité des discothèques. Pas seulement un samedi de temps en temps mais pendant des semaines et des mois. Au bout d'un an, combien de jeunes vies auront été sauvées ? Combien de tétraplégies évitées ?**

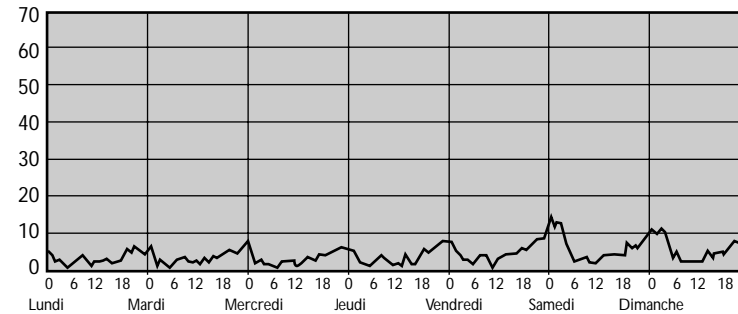
Nombre de jeunes (18-25 ans) tués dans des accidents de la route par heure et jour de la semaine

FRANCE (1996-2000)



ROYAUME-UNI (1997-2001)

Chiffres Irlande du Nord non disponibles



Source CARE (Base de données de l'Union européenne sur les accidents de la route)

Car voici, cette fois, deux pays bien comparables, par la population, le kilométrage parcouru par un parc automobile équivalent. Seuls diffèrent la densité (107 habitants au km<sup>2</sup> en France, 245 au Royaume-Uni) et la longueur du réseau (seulement 396.000 kilomètres chez nos voisins). **Les autoroutes françaises et anglaises, par exemple, présentent exactement les mêmes caractéristiques : mais on y meurt trois fois plus en France qu'au Royaume-Uni.** Au total, sur l'ensemble des deux réseaux : 136 morts pour un million d'habitants en France, 60 au Royaume-Uni. **En l'an 2000, la France comptait autant de tués sur la route que les Anglais en dénombreaient en 1970.** Trente ans de retard. Mais pendant ces trente ans, des contrôles par milliers dont l'effet dissuasif a été probant sur des conducteurs que leur tempérament et leur culture ne poussent déjà pas à jouer les Schumacher sur la route en rejoignant leur cottage.

**En matière de permis de conduire, on est aussi beaucoup plus sévère de l'autre côté de la Manche :** d'abord, le permis initial com-

# 2

Trois pays modèles en Europe

porte, en plus des épreuves traditionnelles, un examen d'acuité visuelle et l'obligation de remplir un questionnaire de santé. Tout problème de santé qui intervient par la suite doit être signalé et un médecin doit délivrer un certificat d'aptitude à la conduite. **A partir de 67 ans, le permis n'est délivré que pour trois ans renouvelable**, là encore sous réserve d'un examen médical.

**Avec une politique volontariste et surtout continue, le Royaume-Uni veut aller encore plus loin et se fixe pour objectif de diminuer le nombre des morts de 40 % d'ici à 2010.** Avec une liste de dix objectifs et de 125 mesures planifiées à court, moyen et long termes. Parmi les objectifs principaux : la protection des usagers vulnérables (piétons, enfants et cyclistes) ; l'ingénierie routière et la maîtrise de la vitesse ; l'étude du comportement du conducteur et du cycliste ; les analyses statistiques des accidents et leur traitement ; les aspects médicaux de la conduite ; les altérations de la conduite (alcool, drogue, fatigue, vieillissement).

Le Royaume-Uni a déjà dépassé ses objectifs pour l'an 2000 concernant la réduction du nombre de décès et de blessés graves. En introduisant des mesures pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies, il pointe du doigt l'alcool, mais aussi les médicaments et les drogues.

Enfin, comme partout où le nombre de morts recule, il a mis en place un système de "contrôle-sanction" plus efficace qu'en France : non seulement le conducteur sait, s'il ne respecte pas la réglementation, qu'il court de grands risques de se faire arrêter sur la route (par la police du Comté ou la police territoriale, qui comporte une

division autoroutière), mais les amendes ou peines prononcées sont effectivement appliquées. Le système relève du droit pénal, comme en France, mais il fonctionne beaucoup plus vite et plus efficacement. Les procédures systématisées font qu'elles s'apparentent plutôt à **une organisation administrative. Si les recours existent, ils ne conduisent pas à une paralysie du système qui ressemble, en France, à une véritable impunité organisée.**

## 2.6 L'inconnue de l'élargissement

Comment le bilan de la sécurité routière en Europe sera-t-il affecté par l'élargissement à vingt-cinq en 2004 ? Les résultats des nouveaux membres sont mauvais. Pour comparer deux pays à population égale, la Belgique et la Hongrie, on constate que le nombre de tués est à peu près le même : 1470 en Belgique, 1200 en Hongrie. Mais avec une nuance de taille : il y a deux fois moins de voitures en circulation en Hongrie, qu'en Belgique. Et les Belges sont pourtant loin d'avoir de bons résultats.

Les spécialistes de la Commission européenne qui ont étudié les statistiques des dix pays de l'élargissement ont constaté qu'en 1990 et 1991, après la chute du mur de Berlin, les chiffres de l'insécurité routière avaient explosé à la hausse : dans les pays de l'Est, la peur de gendarme avait disparu, dans la vie quotidienne, mais aussi sur la route. Depuis, on est revenu à une situation un peu moins catastrophique, mais l'état des véhicules et surtout celui des infrastructures routières, bien plus mauvais que celui des "quinze", risque de poser des problèmes pendant quelques années et de "plomber" les chiffres européens.

# 3 Diviser par deux le nombre de morts en Europe ?

**I**l faut se méfier des effets d'annonce, mais il faut aussi marquer les esprits. Alors que les spécialistes tablaient sur une possible diminution du nombre des morts de 30 à 40 % d'ici à 2010, la Commission européenne, dans son Livre blanc<sup>(10)</sup>, a décidé de mettre la barre plus haut : **l'objectif est de réduire de moitié le nombre de morts d'ici à 2010. Les ministres des transports ont entériné cet objectif le 6 juin 2003.**

La Commission a lancé une grande étude comparative sur ce qui se passe réellement dans les pays de l'Union en matière d'accidentologie : alcoolémie, vitesse, sanction, jurisprudence, etc. Le résultat ne sera connu qu'en mars 2004. Car, aussi bizarre que cela puisse paraître, on manque cruellement d'outils statistiques. Par exemple, on ne peut pas aujourd'hui faire une étude comparative sérieuse des sanctions réellement infligées (et pas seulement encourues) dans les quinze pays de l'Union européenne pour conduire en état d'ivresse.

## 3.1 Une compétence héritée du Traité de Maastricht

Jusque dans les années quatre-vingt-dix, l'Europe

était à peu près désarmée face à l'insécurité routière, puisque ce domaine n'était pas de sa compétence. C'est le Traité de Maastricht<sup>(11)</sup> qui lui a donné les moyens de prendre des mesures en matière de sécurité routière. Non sans difficulté : les Etats-membres mettent souvent en avant le principe de subsidiarité pour refuser les propositions de la Commission. **Ainsi du taux d'alcoolémie : le taux maximum autorisé devait être harmonisé. Il ne l'a jamais été. Le projet a été inscrit à l'ordre du jour du Conseil des ministres... dix-huit fois, mais n'a finalement jamais été discuté.**

De même, une proposition d'introduction d'un tachygraphe digital pour contrôler précisément le temps de circulation des poids lourds a été adoptée en 1988. Mais lorsqu'il s'est agi de parler de mise en œuvre, une majorité d'Etats membres s'y est opposée. Enfin, la pose de limiteurs de vitesse à 100 km/h pour les camions de moins de 3,5 tonnes est depuis longtemps dans les tiroirs. Sur le principe, tout le monde est d'accord. Mais des Etats voulaient demander des dérogations. Le Conseil et le Parlement n'ont pu se mettre d'accord. Tout le monde sait que laisser les camions rouler plus vite est une hérésie. La discussion reste ouverte et, sur les routes, les risques demeurent...

L'obligation de la ceinture de sécurité dans les autocars se heurte à d'autres demandes de dérogation. Par exemple en France, dans un car scolaire, on a le droit d'installer trois jeunes enfants sur deux sièges. Il faudra donc attendre le renouvellement total du parc de cars scolaires, à la charge des collectivités locales, en vertu des lois de décentralisation, pour que cette mesure puisse s'appliquer.

<sup>(10)</sup> "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix", Office des publications officielles des Communautés européennes., 2001

<sup>(11)</sup> Article 71 du Traité CE modifié par le Traité de l'Union européenne.

# 3

Diviser par deux le nombre de morts en Europe ?

Face à l'hécatombe, l'Europe a néanmoins décidé d'agir. **La Commission a adopté un programme d'actions 1997-2001 intitulé "Promouvoir la sécurité routière dans l'Union européenne"**, dont un bilan d'étape permanent est effectué.

Au centre du programme 1997-2002, notamment : la volonté d'intégrer la dimension socio-économique de la mortalité routière. Avec une notion choc : **chaque mort sur les routes coûte un million d'euros**. Coût direct des accidents de la route : 45 milliards d'euros. Coûts indirects : 160 milliards d'euros, soit 2% du PNB de l'Union européenne.

La Commission s'est donné pour objectif, depuis l'origine, la diminution du nombre des morts en encourageant les actions suivantes : rendre les véhicules plus sûrs ; augmenter le taux de port de la ceinture de sécurité ; modérer la vitesse ; sensibiliser les citoyens à la nécessité d'évaluer et d'améliorer leur aptitude à conduire de façon sûre pour eux-mêmes, les passagers sous leur responsabilité et les autres usagers.

Le 17 mars 2000, en rendant public un premier rapport d'étape, Mme Loyola de Palacio, vice-président de la Commission et Commissaire en charge des transports et de l'énergie, déclarait : **"Nous ne pouvons pas nous résoudre à une telle tragédie quotidienne : au niveau individuel comme collectif, il incombe à chacun des acteurs dans la société de prendre ses responsabilités dans la lutte contre l'insécurité routière. La Commission, pour ce qui la concerne, entend jouer pleinement le**

**rôle qui lui revient"**.

La Commission avait, sur cette base, dégagé six mesures prioritaires :

- Poursuite et approfondissement du programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (programme EuroNCAP). La Commission finance des essais de chocs frontaux et latéraux des voitures les plus vendues en Europe dont les résultats sont publiés dans la presse spécialisée, les revues des associations de consommateurs et Internet.

- Extension de la législation sur les limiteurs de vitesse pour les véhicules commerciaux légers. La législation les impose actuellement pour les camions de plus de 12 tonnes et les autobus et autocars de plus de 10 tonnes.

- Montée en puissance des campagnes incitant à porter la ceinture de sécurité. 8000 vies par an, estime-t-on, pourraient être sauvées en Europe si chacun bouclait sa ceinture.

- Amélioration de la sécurité des faces avant des véhicules, pour qu'elles soient moins dangereuses en cas de chocs frontaux. La Commission devrait proposer des normes techniques précises applicables aux nouveaux véhicules.

- Recommandations aux Etats membres concernant le taux d'alcoolémie. La Commission préconise un taux uniforme de 0,5 mg/ml dans toute l'Europe, alors que le seuil toléré varie actuellement de 0,2 à 0,8.

- Définition d'orientations pour la gestion des "points noirs" et mise en place d'infrastructures diminuant les risques. La Commission propose qu'un guide recensant les points noirs en question soit établi, en vue de les corriger.

# 3

Diviser le nombre de morts par deux en Europe ?

La Commission a aussi énuméré cinq domaines qui devront faire l'objet de nouvelles recherches : critères médicaux pour l'attribution du permis de conduire ; critères pour les épreuves du permis ; utilisation de feux de jours ; étude des effets des médicaments sur la conduite ; soins apportés aux victimes.

Enfin, la Commission "encourage par une recommandation formelle les autorités nationales, régionales et locales à évaluer de façon plus systématique les coûts et effets des mesures en matière de sécurité routière, et à accroître et rendre plus perceptibles les investissements publics consacrés à ces mesures".

Dans le Livre blanc présenté en 2001, la Commission "se réserve, sur la base d'un bilan en 2005, de proposer des mesures réglementaires" dans deux domaines : l'harmonisation des sanctions, et la mise des nouvelles technologies au service de la sécurité routière. Elle est favorable à l'installation de boîtes noires et de limiteurs de vitesse adaptables par le conducteur dans les véhicules ; à l'installation systématique, sur les véhicules standard et pas seulement en option, d'un signal sonore pour non-port de la ceinture à l'avant et à l'arrière ; à la mise en place de dispositifs pour faire respecter les distances entre véhicules, notamment sur autoroute.

En revanche la Commission estime que les pays de l'Union ne sont pas encore prêts pour le système LAVIA (acronyme français pour "intelligent speed adaptation") et est défavorable au bridage des voitures, pas seulement parce que les constructeurs y sont opposés

mais parce qu'un engin bridé à 130 km/h n'empêchera pas un chauffard de rouler à 130... en centre-ville.

Enfin, une "Charte européenne sur la sécurité routière" sera bientôt adoptée qui comprendra un certain nombre de nouveaux objectifs : reconnaissance par tous de l'importance des enjeux de la sécurité routière, acceptation des modes d'action et des domaines prioritaires (vitesse, alcool, ceinture, fatigue, priorité donnée aux usagers vulnérables et aux jeunes, objectif de moins 50 % de morts). Les Etats-membres seraient également invités à s'engager à prendre des mesures longues et difficiles.

## 3.2 Quelle harmonisation ?

Il n'y a plus de frontières en Europe, mais... Entre les différents codes de la route, il faut faire attention quand on passe d'un pays à l'autre. Exemple donné dans le "Livre blanc" de la Commission : "Un conducteur se rendant de Cologne à Londres par les autoroutes E40 et E15 devra limiter sa vitesse une fois à la frontière belge à 120 km/h puis à 130 km/h en France avant de respecter une limite de 112 km/h au Royaume-Uni. Une fois à destination, il pourra boire de l'alcool à concurrence de 0,8 mg/ml d'alcool dans le sang, mais il devra limiter sur le chemin du retour sa consommation de façon à respecter le taux maximal à 0,5 mg/ml.

Les autorités françaises peuvent prendre une mesure de rétention du permis de conduire en vue de sa suspension, à l'encontre d'un conducteur qui a une alcoolémie supérieure

# 3

Diviser par deux le nombre de morts en Europe ?

à 0,8 mg/ml et pour les excès de vitesse de plus de 40 km/h. Dans ces deux cas, le droit français ne permet pas de suspendre le permis pour un conducteur qui n'est pas de nationalité française".

Un conducteur qui ne respecte pas les codes de la route nationaux doit payer une amende dans le pays où l'infraction a été commise. Le plus souvent, s'il n'a pas été interpellé avant son retour dans son pays d'origine, aucune poursuite ne sera intentée contre lui.

De même, le Conseil de l'Europe avait adopté le 17 juin 1998 une Convention destinée à étendre aux quinze Etats membres un retrait de permis de conduire décidé par les autorités d'un autre pays que le pays de résidence. Une liste d'infractions avait été établie et adoptée : excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, refus de se soumettre à un contrôle d'alcoolémie, conduite sans permis. Il était prévu que les autorités du pays où l'infraction était commise pourraient décider du retrait de permis et transmettre aux autorités du pays de résidence l'information, étant entendu... que le pays en question pourrait décider d'appliquer la sanction, ou pas, en fonction de sa propre législation nationale.

A ce jour, tous les Etats membres n'ont pas ratifié la Convention. La question est d'autant plus compliquée qu'en droit, on affirme que "nul n'est censé ignorer la loi". **Mais est-on censé connaître aussi la loi des pays voisins, quand elle est différente de la loi en vigueur chez soi ?**

## 3.3 Utiliser les nouvelles technologies

La voiture d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec celle de 1960. Les statistiques de la sécurité routière non plus. Mais l'arrivée des nouvelles technologies devrait permettre, à l'horizon fixé par le "Livre blanc" de la Commission européenne, 2010, de faire passer le nombre des morts de 41.000 à 20.000. Car les ressources des technologies nouvelles sont infinies et il faut les utiliser au maximum.

Elles permettent d'abord, avec l'aide des constructeurs qui, de plus en plus, passent de leur rôle traditionnel de lobby à celui de partenaire des responsables de la sécurité routière, de faire sortir des usines des véhicules plus sûrs. On peut prévenir le conducteur qu'il n'a pas attaché sa ceinture. Les conducteurs suédois, comme les Américains, savent aussi qu'on peut leur signaler une vitesse excessive, voire la brider par satellite. Un système de "limiteur réglable" de la vitesse par le conducteur en fonction de la vitesse à ne pas dépasser, en vigueur au Canada et aux Etats-Unis ("cruise control"), pourrait très bien être généralisé en Europe. Il n'existe actuellement que sur des modèles très haut de gamme en Europe, et en option.

Un projet d'action de recherche pour une conduite sécurisée (ARCOS) est à l'étude pour améliorer la sécurité : alerte des véhicules en amont des accidents et incidents, gestion de la distance entre véhicules et prévention des collisions sur des obstacles fixes, permettraient une approche qui prenne en compte le conducteur, l'infrastructure routière et le véhicule.

# 3

**Diviser par deux le nombre de morts en Europe ?**

On sait aussi que, dans l'avenir, on pourra installer dans les véhicules des capteurs permettant d'anticiper un virage dangereux, une faible visibilité, du brouillard ou une fumée subite, un obstacle inattendu. Un récent rapport du sénateur Gérard Miquel a développé tous ces projets.

D'autres solutions nées des nouvelles technologies existent, comme l'utilisation du ticket de péage pour savoir combien de temps le conducteur a mis pour effectuer telle distance, ou la présence de boîtes noires dans les véhicules. L'éthylomètre anti-démarrage, le système ISA (en français LAVIA, Limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée) peuvent après-demain faire partie de notre vie quotidienne sans qu'il soit pour autant porté atteinte aux libertés individuelles.

Au-delà de la sécurité routière, les nouvelles technologies pourront aussi apporter de véritables changements dans les politiques d'urbanisme ou d'aménagement : si les véhicules ne peuvent, grâce aux nouvelles technologies, dépasser les vitesses assignées dans telle ou telle zone, il ne sera plus utile de réduire les largeurs de voies ou de créer des chicanes. Du coup, l'approche urbanistique pourra s'en trouver renouvelée. Toute la politique de la ville et de l'aménagement du territoire, comme en Suède ou aux Pays-Bas, peut être conçue en intégrant la donnée de la sécurité routière, qui a été bien oubliée jusqu'alors.

# Conclusion

## *Pour une vraie politique européenne de la sécurité routière*

**T**out le monde est d'accord : on ne peut plus continuer ainsi. De même qu'on ne supporterait pas un crash aérien qui ferait chaque jour 120 victimes dans le ciel européen, on ne tolèrera plus très longtemps le lancinant leitmotiv du nombre de morts sur les routes d'une Union à vingt-cinq membres. Il faut donc mettre fin à l'hécatombe.

Après tout, pourquoi la question de l'encéphalopathie spongiforme bovine (vache folle), dont on ne sait pas à ce jour qu'elle ait fait des milliers de morts, mobiliserait-elle davantage les Etats-membres et l'Union que la sécurité routière ?

Au-delà des campagnes de prévention, des appels à la sagesse et à la prise de conscience de chacun, la réponse passe par une harmonisation générale en Europe : harmonisation des sanctions, sûrement, mais aussi harmonisation des législations et réglementations. Et d'abord harmonisation des statistiques.

Il n'est pas normal que tous les pays n'utilisent pas les statistiques à 30 jours. Le coefficient multiplicateur est notoirement insuffisant pour établir à coup sûr le nombre des morts. C'est-à-dire qu'on est sûrement plus proche de la réalité avec 8500 morts en France, qu'avec 8000. Plus généralement, les statistiques européennes sont incomplètes. Le suivi des victimes n'est pas effectué très sérieusement partout. Il est quasiment

nul en Italie. Il est difficile de donner une évaluation exacte du nombre des blessés graves, qui ne répondent pas tous à la même définition d'un pays à l'autre. L'Union européenne doit d'abord mettre en place un système d'évaluation unique et cohérent, pour que la réflexion sur la sécurité routière se fasse sur des bases plus solides.

La réglementation routière, ensuite : il faut que tout le monde roule à la même vitesse sur les autoroutes, respecte le même taux d'alcoolémie, ait des pare-chocs équipés de la même manière, retrouve sur les routes de toute l'Europe (y compris les dix pays qui entreront dans l'Union le 1<sup>er</sup> mai 2004), les mêmes panneaux de signalisation.

Il faut que les conducteurs risquent les mêmes sanctions, d'un même permis à point à la même amende ou à la même peine de prison, si peine de prison il doit y avoir. Et qu'ils puissent être poursuivis, s'ils sont étrangers, même lorsqu'ils ont regagné leur pays d'origine. Les fichiers informatiques, dont on fait grand usage et souvent à juste titre, sont là pour cela. Que les camions qui n'ont pas le droit de circuler en Belgique, n'aient pas le droit au même moment de circuler en France. Que le permis de conduire soit le même dans toute l'Europe, de même que les conditions requises pour l'obtenir et le repasser en cas de besoin.

Il faut que tous les points noirs soient recensés et éliminés une fois pour toutes, des glissières de sécurité aux carrefours sans visibilité et aux virages dangereux. Que les infrastructures routières soient refaites quand elles doivent l'être : ainsi, exemple parmi des dizaines,

## Conclusion

il n'est pas normal que sur l'autoroute entre Bruxelles et Luxembourg, toutes les voitures (dont celles, peut-on imaginer, d'un certain nombre de fonctionnaires ou d'élus européens) soient contraintes de rouler sur la file de gauche, tellement celle de droite est en mauvais état ! Que les services de police et de gendarmerie, à défaut de la mise en place d'une police de la route spécifique, reçoivent une formation suffisante pour contrôler, surveiller, verbaliser, guérir, mais aussi prévenir. La sécurité de tous passe d'abord par là.

En France, la volonté politique ne faiblira pas d'autant qu'elle vient du plus haut niveau de l'État : la récente nomination de Mme Bernadette Chirac au Conseil national de la sécurité routière (CNSR) en est un symbole supplémentaire.

Les résultats encourageants enregistrés depuis six mois mettent tous les gouvernements à venir au pied du mur : aucun d'entre eux ne pourra plus relâcher la pression, sous peine de voir le nombre de morts repartir à la hausse.

**Il n'y a plus de frontières ? Tant mieux ! Mais il faut aller au bout de cette logique. Il ne doit plus y avoir non plus de frontières pour la réglementation routière. C'est une question de vie ou de mort.** Dans un continent qui a su passer de six à vingt-cinq membres, dans une Union qui su réussir le passage à une monnaie unique, qui croira que les égoïsmes des Etats-membres ou le poids de tel ou tel lobby soient susceptibles d'empêcher, pendant longtemps encore, la fin de l'hécatombe routière ?

Le poids de la parole politique, on l'a vu en France le 14 juillet 2002, est déterminant. Il faut passer de la "peur du gendarme" à une véritable prise de conscience, qui passe par le respect des autres et celui de la loi.

Si l'Europe veut faire preuve de volonté politique, c'est le moment ou jamais.

# Annexes

## Les grandes dates de la sécurité routière en France...

- 1917** Création des premières auto-écoles.
- 1921** Création du code de la route.
- 1954** Instauration de la limitation de vitesse à 60 km/h en ville et autorisation du dépistage de l'alcool en cas d'accident grave.
- 1958** L'assurance devient obligatoire.
- 1965** Mise en service de l'alcootest.
- 1969** Limitation à 90 km/h pendant un an pour les nouveaux conducteurs.
- 1972** Création du poste de délégué à la sécurité routière.
- 1973** 28 juin : port de la ceinture de sécurité obligatoire aux places avant, hors agglomération.
- 1974** Sur autoroute, 90 sur les routes et 110 sur les routes à 2x 2 voies.
- 1975** Port de la ceinture de sécurité obligatoire aux places avant, en agglomération, entre 22h et 6h du matin.
- 1976** Obligation du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers des cyclo-moteurs.
- 1979** Port de la ceinture obligatoire en et hors agglomération, pour les places avant.
- 1982** Vitesse limitée, en cas de pluie, à 80 km/h sur les routes et 110 km/h sur autoroute. Mise en place du programme REAGIR (Réagir par l'Etude des Accidents Graves et les Initiatives pour y Remédier). Installation obligatoire de limiteurs de vitesse sur les poids lourds de plus de 10 tonnes.

Décret instituant la priorité aux carrefours dans les sens giratoires.

Le taux d'alcool dans le sang toléré passe de 1,2g à 0,8g/litre de sang.

- 1985** Mise en place du contrôle technique.
- 1986** Possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'emprise d'un état alcoolique.
- 1989** 10 juillet : instauration du permis à points, avec mise en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 1992.
- 1990** 1<sup>er</sup> décembre : limitation de vitesse à 50 km/h en agglomération. Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière.
- 1991** Mise en service du permis à points.
- 1995** Taux d'alcoolémie maximum toléré abaissé de 0,8g/l à 0,5g/l.
- 1996** Mise en place de l'apprentissage progressif par la conduite accompagnée.
- 1999** Loi Gaysot instituant le délit de récidive d'un très grand excès de vitesse (plus de 50 km/h)
- 2000** Année de la Sécurité routière, grande cause nationale. Création du Conseil national de la sécurité routière (CNSR)
- 14 juillet 2002.** Le Président Jacques Chirac fait de la sécurité routière l'une des priorités de son quinquennat.

## Les grandes lignes du Livre blanc de la Commission européenne

- Objectif : 50 % de réduction du nombre des morts d'ici à 2010.
- Établir un cadre communautaire et des guides pratiques recensant les meilleures pratiques en Europe.

- Rendre les contrôles plus efficaces et harmoniser les sanctions sur le réseau transeuropéen.
- Favoriser l'élaboration d'orientations concernant les meilleures pratiques en matière de contrôles de police et réunir les informations sur les codes de la route nationaux, ainsi que sur les infractions constatées et les sanctions appliquées dans les divers pays.
- Participer à des campagnes de sensibilisation sur l'alcool, la ceinture de sécurité, la vitesse et la fatigue.
- Encourager la mise en pratique de la recommandation relative au taux d'alcoolémie maximal, poursuivre les travaux sur les effets de la drogue et des médicaments.
- Améliorer les voitures de façon à réduire la gravité des accidents impliquant des piétons et des cyclistes.
- Rendre disponibles les ceintures de sécurité à toutes les places assises des autocars.
- Considérer les expérimentations nationales sur les dispositifs d'adaptation intelligente de la vitesse, et évaluer leur acceptabilité dans l'opinion publique.
- Évaluer la sécurité des routes, évaluer le potentiel de réduction du nombre des victimes par l'harmonisation des limites de vitesse et d'alcoolémie, de la signalisation et des normes d'ingénierie.
- Fixer des normes minimales de façon à promouvoir un niveau élevé de sécurité dans les tunnels.
- Renforcer le contrôle de l'application des réglementairement de l'UE en matière de transport de marchandises et de personnes.
- Mettre en place un Observatoire européen de la Sécurité routière.

## **Mme Bernadette Chirac nommée au CISR, que présidera Robert Namias**

**Le Premier Ministre Jean-Pierre Raffarin a présidé le 31 mars un nouveau Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR), 3 mois après le CISR du 18 décembre 2002 qui avait arrêté diverses mesures devant permettre de réduire le nombre d'accidents de la route.**

Ce CISR d'évaluation et de suivi des décisions prises a réuni les ministres qui ont présenté l'état d'avancement des mesures dont ils ont la responsabilité :

**Nicolas Sarkozy**, ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales,  
**Gilles de Robien**, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,  
**Jean-François Mattei**, ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées,  
**Nicole Fontaine**, ministre déléguée à l'industrie,  
**Patrick Devedjian**, ministre délégué aux libertés locales,  
**Xavier Darcos**, ministre délégué à l'enseignement scolaire,  
**Pierre Bédier**, secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice.

De nouvelles mesures ont également été annoncées à l'issue de cette réunion.

**Le projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière** qui prévoit notamment l'aggravation des sanctions pour les faits d'ho-

## Annexes

micide et de blessures involontaires par un conducteur, la création d'un permis probatoire et diverses dispositions renforçant la sécurité routière sera applicable au 1er juillet 2003.

Le renforcement de l'efficacité de la chaîne contrôle sanction prévue dans cette loi grâce à l'automatisation du traitement des infractions routières se traduira par la mise en service de 100 appareils avant la fin 2003, et sera complété par le déploiement massif de 1000 appareils au cours des deux années suivantes.

**Le décret** permettant d'accélérer le traitement des infractions, aggravant les sanctions pour défaut d'utilisation des ceintures de sécurité et non port du casque, et créant une infraction spécifique pour l'usage d'un téléphone portable lors de la conduite a été publié au Journal Officiel du 1er avril 2003.

Ce décret souligne concrètement la volonté très forte, affirmée au plus haut niveau, de mettre en œuvre rapidement les orientations arrêtées.

Des actions spécifiques et complémentaires sont également entreprises. Une campagne de promotion sera menée afin d'**installer le "réflexe éthylotest"** et engager ainsi la responsabilité du conducteur et de ses passagers lors de la prise du volant. **L'éducation routière tout au long de la vie** est développée par la mise en place d'un nouvel examen théorique général (code) et le renforcement de la valeur des Attestations Scolaires de Sécurité Routière (ASSR) passées au collège qui seront exigées pour accéder au permis de conduire. **La compétence des juges de proximité** sera prévue par voie réglementaire pour les contraventions au code

de la route des 4 premières classes. **L'immatriculation des cyclomoteurs**, dont le principe avait été arrêté dès 1997, sera mise en place effectivement dès le 1er janvier 2004.

Le gouvernement souhaite par ailleurs redonner au **Conseil National de Sécurité Routière** la place qui doit être la sienne dans l'élaboration et l'évaluation de la politique menée en la matière. **M. Robert Namias a été nommé Président de cette instance, dans laquelle a été nommée Mme Bernadette Chirac**, présidente de la Fondation Hôpitaux de Paris-Hôpitaux de France, en qualité de représentante des associations et fondations œuvrant dans le domaine de l'hospitalisation ou de la santé publique.

## Communiqué du Conseil interministériel sur la sécurité routière (18 décembre 2002)

La situation sur les routes françaises reste inacceptable. Cette situation a amené le Président de la République, le 14 juillet dernier, à faire de la lutte contre l'insécurité routière le premier des trois grands chantiers de son quinquennat. C'est une cause nationale.

Alors que la route est la première responsable de morts violentes, le gouvernement lance un programme d'action comme l'avait annoncé le Premier ministre lors des Etats Généraux de la Sécurité routière le 17 septembre.

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

### 1. Passer de la sécurité passive à la sécurité active

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

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

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

Afin de parvenir à un traitement rapide du contentieux routier et d'éviter un encombrement des tribunaux, les contraventions de 4<sup>e</sup> classe du code de la route seront forfaitisées et le titulaire de la carte grise sera tenu au paiement préalable de l'amende en cas de contestation (sauf à justifier du vol de son véhicule ou à fournir les coordonnées du conducteur).

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

Certains comportements délinquants justifient une aggravation des peines. C'est le cas de la conduite en état d'ivresse, du non-port de la ceinture de sécurité, du défaut de casque et de l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite. L'application des peines sera plus sévère pour les blessures et homicides involontaires et les multirécidivistes.

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

### 2. Des conducteurs vulnérables mieux encadrés

Un permis probatoire, délivré avec seulement 6 points sera désormais la règle pour tous les

conducteurs novices. La totalité des 12 points sera acquise après trois ans de conduite sans infraction.

Une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite sera effectuée avant l'obtention du permis de conduire puis intégrée dans les visites médicales obligatoires tout au long de la vie active. Au-delà de 75 ans, une visite obligatoire permettant de tester notamment acuité visuelle, réflexes et condition physique sera mise en place tous les 2 ans pour les seniors souhaitant conduire un véhicule.

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

### **3. Pour une culture générale de prévention des risques routiers**

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

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

L'Etat montrera l'exemple en équipant ses nouveaux véhicules, hors véhicules d'intervention et de secours, de limiteurs régulateurs de vitesse

adaptables par le conducteur et de dispositifs d'enregistrement des données de l'accident.

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

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

## **Les principales dispositions de la loi votée le 5 juin 2003**

- Aggravation des peines en cas d'homicide ou de blessures involontaires : jusqu'à dix ans d'emprisonnement.
- Renforcement des règles concernant la répression des infractions commises en récidive : jusqu'à vingt ans d'emprisonnement.
- Réduction de la possibilité pour les juges de délivrer des permis blancs, l'aménagement de la peine de suspension de permis ne sera plus possible en cas de commission des délits routiers les plus graves.
- Dispositions relatives au contrôle automatisé et à l'amende forfaitaire.
- Institution d'un permis probatoire pour les trois premières années de conduite avec six points seulement.
- Interdiction de commercialiser les détecteurs de radars et les kits de débridage des cyclomoteurs.
- Les mesures relatives aux visites médicales seront prises par décret, au plus tard fin 2003.

## Les sites Internet utiles

- **Sécurité routière en France :**  
[www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr)
  
- **Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité :**  
[www.inrets.fr](http://www.inrets.fr)
  
- **Les expériences suédoises sur la limitation de vitesse :**  
[www.vv.se/isa](http://www.vv.se/isa)
  
- **Faire un test de permis de conduire en ligne et réviser le code de la route :**  
[www.permis-enligne.com](http://www.permis-enligne.com)
  
- **Les tests des voitures :** [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)
  
- **La signalisation en Europe :**  
[www.securite-routiere.fr/europe/signalisation.html](http://www.securite-routiere.fr/europe/signalisation.html)
  
- **Campagnes européennes de sécurité routière :** [www.1-vie.info](http://www.1-vie.info)
  
- **Le programme Galileo :**  
[www.europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/galileo/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm)
  
- **“Livre blanc” de la Commission européenne :**  
[www.europa.eu.int/comm/energy\\_transport/library/lb\\_texte\\_complet\\_fr.pdf](http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_fr.pdf)
  
- **CARE, Statistiques européennes :**  
[www.europa.eu.int/comm/transport/home/care/description\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/transport/home/care/description_en.htm)

## Les associations

- **Ligue contre la violence routière**  
[www.violenceroutiere.org](http://www.violenceroutiere.org)
  
- **Fondation Anne Cellier**  
[www.fondation-annecellier.org](http://www.fondation-annecellier.org)
  
- **Fédération européenne des victimes de la route**  
[www.fevr.org](http://www.fevr.org)
  
- **Prévention routière**  
[www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)
  
- **Association française de prévention des comportements au volant (AFPC)**  
[www.courtoisie.org/association.html](http://www.courtoisie.org/association.html)

Reconnue d'utilité publique par décret en date du 18 février 1992, **la Fondation Robert Schuman** a pour mission de :

- promouvoir l'idéal européen ;
- soutenir tous ceux qui œuvrent pour la démocratie en Europe et dans le monde ;
- contribuer, par tous les moyens, au débat européen et à l'évolution de l'Union ;
- établir des liens et des coopérations avec toutes les institutions qui poursuivent les mêmes buts ;
- favoriser l'étude de la pensée européenne par l'attribution de bourses, le développement de programmes de recherche et le soutien aux publications qui concernent la construction européenne, son passé et son avenir.

Elle est présidée par Monsieur Jean-Dominique Giuliani.

29, bd Raspail - 75007 Paris  
Tél. : 33 1 53 63 83 00  
Fax : 33 1 53 63 83 01  
[www.robert-schuman.org](http://www.robert-schuman.org)

Directeur de la publication : Pascale JOANNIN  
[p.joannin@robert-schuman.org](mailto:p.joannin@robert-schuman.org)

Achévé d'imprimer en juin 2003