

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I I I <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## **Mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière,**

**Mercredi  
22 juin 2011**  
Séance de 14 heures 30

Compte rendu n° 3

Auditions, ouvertes à la presse, de :

- M. Claude Azam, chef du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre et de M. Jean-Louis Humbert, chef de la division transports routiers (ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement)..... 2
- M. Marc Giroud, président de SAMU-Urgences de France, et de M. François Braun, médecin référent..... 12
- M. Louis Fernique, secrétaire général de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière et de M. Christian Roy, chargé d'études en accidentologie..... 18
- Mme Anne Lebrun, sous-directrice de la circulation et de la sécurité routières à la direction de la modernisation et de l'action territoriale, au secrétariat général du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, accompagnée de M. Guillaume Audebaud, chef du service du fichier national des permis de conduire, et de M. Fabrice Dingreville, chef du bureau de la sécurité et de la réglementation routières ..... 23

**Présidence  
de M. Armand Jung,  
*Président***



*La séance est ouverte à 14 heures 30.*

*Présidence de M. Armand Jung, président*

*La mission d'information procède à l'audition, ouverte à la presse, de M. Claude Azam, chef du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre et de M. Jean-Louis Humbert, chef de la division transports routiers (ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement).*

**M. le président Armand Jung.** Le processus d'auditions qui vient de commencer doit nous permettre d'entendre toutes les personnalités, administrations et associations et tous les organismes qui comptent dans le domaine de la sécurité et de la prévention routière.

Nous accueillons aujourd'hui M. Claude Azam, chef du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), et M. Jean-Louis Humbert, chef de la division transports routiers au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, que je remercie de leur présence.

Si le bureau d'enquêtes est souvent évoqué par les médias, il reste peu connu du grand public. Notre Mission d'information va s'intéresser principalement aux causes des accidents de la circulation, qu'il est souvent difficile d'appréhender de manière objective comme de hiérarchiser. Au-delà des drames qui endeuillent chaque année des milliers de familles et des passions, elle se donne pour objectif de présenter au Gouvernement, dès le mois d'octobre, des propositions aussi précises que possible.

**M. Claude Azam, chef du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT).** C'est un grand honneur pour nous d'intervenir aujourd'hui devant votre Mission d'information. Notre exposé s'articule en trois parties, qui seront respectivement consacrées aux missions du BEA-TT, à l'analyse d'un certain nombre d'accidents significatifs de la circulation routière, et aux enseignements et orientations que nous en tirons pour la prévention routière.

Rattaché au ministre chargé des transports, le BEA-TT est un service récent : il a été créé en 2004, bien après ses aînés, le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile, né en 1946, et le bureau enquêtes accidents de mer, né en 1997.

C'est à la suite de l'accident du tunnel du Mont-Blanc, dans lequel 39 personnes ont trouvé la mort, que vous avez décidé – par la loi – de créer le BEA-TT. Son champ d'intervention couvre tous les transports terrestres : transports ferroviaires, transports guidés, transports routiers et voies navigables. Il n'existe aucun organisme de ce type dans les autres pays européens, qui ne disposent en général – en vertu d'ailleurs d'une directive européenne – que d'un bureau d'enquêtes accidents ferroviaires.

Notre mission consiste à analyser les circonstances et les causes des accidents ou incidents graves ou complexes, à émettre des recommandations destinées à prévenir de futurs accidents ou incidents similaires, et enfin à assurer le suivi de leur prise en compte – ce qui ne veut pas dire leur mise en œuvre. La loi se borne en effet à prévoir que les destinataires de ces recommandations ont trois mois pour nous répondre qu'ils les prennent – ou non – en compte.

Les décisions d'ouverture des enquêtes techniques sont prises par le directeur du BEA-TT à la demande ou avec l'accord du ministre chargé des transports, tout au moins en ce

qui concerne la circulation routière puisque, s'agissant de la circulation ferroviaire, la directive européenne nous laisse la plus grande latitude.

La loi nous confère une totale indépendance dans l'organisation des enquêtes, la conduite des investigations et l'établissement de nos conclusions. Notre capacité d'investigation est très large, avec un droit d'accès à tous les éléments et documents utiles à la conduite de l'enquête, ainsi qu'au dossier d'information ou d'instruction judiciaire. Les textes définissent précisément les relations que nous sommes autorisés à entretenir avec le procureur de la République et le juge d'instruction. Cette capacité d'investigation est assortie d'un régime de sanctions – que nous n'avons jusqu'ici jamais eu à mettre en œuvre – en cas d'entrave à l'action des enquêteurs.

Nous n'en avons pas moins des obligations : nous en tenir à une analyse technique des circonstances et des causes des accidents, ne jamais émettre d'opinion sur les responsabilités des acteurs concernés, rendre publics les rapports qui concluent les enquêtes, consultables sur internet, et respecter le secret de l'instruction et le secret médical. Le rapport étant le plus souvent rendu public avant la clôture de l'instruction, nous vérifions avec le juge d'instruction que son contenu ne risque pas de gêner l'instruction en cours.

Pour faire face à ses missions, le BEA-TT dispose de 7 enquêteurs permanents, affectés à l'une ou l'autre de ses deux divisions – transports ferroviaires ou guidés et transports routiers. Nous pouvons également recourir à des enquêteurs occasionnels, commissionnés pour les besoins d'une enquête.

Depuis sa création, le BEA-TT a conduit 108 enquêtes techniques, soit une vingtaine par an ; 28 concernent le seul transport ferroviaire et 54 impliquent des véhicules routiers, dont 16 concernent des accidents survenus au droit de passages à niveau.

Vous l'aurez compris, nous choisissons les accidents sur lesquels nous conduisons une enquête, et ce en fonction de trois critères. Il y a d'abord la gravité de l'accident, ensuite ses circonstances – pour prendre un exemple, nous ne faisons jamais d'enquête sur les accidents dont peuvent être victimes les jeunes qui sortent de boîte de nuit après avoir trop bu ou pris des stupéfiants. Leurs causes ressortissent en effet à l'accidentologie générale. Or nous n'avons pas vocation à faire de l'accidentologie générale, mais à venir en complément de celle-ci pour analyser les comportements ou les situations accidentogènes. Troisième critère : les personnes impliquées dans l'accident ; dans la mesure où nous avons le souci de formuler des recommandations opérationnelles, bon nombre de nos enquêtes concernent des accidents impliquant des professionnels de la route.

Jean-Louis Humbert va maintenant vous présenter une sélection de 11 accidents significatifs, que nous avons classés selon leur type.

**M. Jean-Louis Humbert, chef de la division transports routiers au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.** Les accidents de transports en commun de personnes – autocar ou autobus – sont un premier type d'accidents. Il a fait l'objet de 15 enquêtes. Je vous en présenterai 4 exemples.

Il s'agit d'abord de l'encastrement d'un autocar dans un passage souterrain à gabarit réduit, survenu à Rouen le 5 février 2010. Un autocar transportant des enfants s'est engagé sous un passage souterrain à gabarit réduit de 2,70 mètres de hauteur. La hauteur de l'autocar étant de 4 mètres, celui-ci a été littéralement « décapité ». La première cause de cet accident

spectaculaire tient au manque d'attention de la conductrice, qui était préoccupée par des problèmes personnels et portait des écouteurs pour écouter de la musique sur son lecteur MP3 – elle s'est donc retrouvée « coupée » de l'environnement de conduite. Les autres causes sont l'insuffisance de réaction de l'entreprise de transport, qui avait détecté de mauvaises pratiques de conduite chez cette conductrice lors d'évaluations périodiques non obligatoires, l'absence de ceintures de sécurité dans l'autocar, et enfin l'absence de portique de sécurité signalant le gabarit en amont du passage souterrain – il avait en effet été accidenté et n'était pas encore remplacé.

Le deuxième exemple, qui fut très médiatisé, est l'accident survenu à un autocar polonais dans la descente de Laffrey, sur la commune de Notre-Dame-de-Mésage, dans l'Isère, le 22 juillet 2007. Ayant perdu sa capacité de freinage en bas de la descente, l'autocar a fait une sortie de route et s'est écrasé après une chute de 15 mètres, avant de s'embraser. Les facteurs qui peuvent expliquer l'accident sont ici le non-respect – délibéré – de l'interdiction de la descente de Laffrey aux poids lourds et autocars, une conduite inappropriée dans la descente – le conducteur savait mal conduire en montagne et n'a pas utilisé le frein moteur – ainsi que le mauvais état du système de freinage, qui n'était pas signalé par les témoins d'alerte.

Le troisième accident s'est produit le 20 janvier 2006 sur la ligne régulière Arles–Port-Saint-Louis-du-Rhône, à l'heure de la sortie des classes. L'intérêt de ce cas est de soulever la question des problèmes médicaux. C'est en effet à la suite du décès du conducteur – dû à un arrêt cardiaque – que l'autocar est sorti de la route. Or, bien souvent, comme ici, le médecin du travail hésite à déclarer l'inaptitude en cas de problèmes cardiaques. L'employeur n'étant pas au courant, l'accident finit par se produire. L'absence de port de la ceinture par la plupart des passagers a été un facteur aggravant.

Le dernier exemple est constitué par la collision d'un autocar de transport scolaire et d'un poids lourd, le 12 mars 2007, à Angliers, dans la Vienne. Malgré le panneau « Cédez le passage », l'autocar a refusé la priorité à un camion-benne et s'est encastré sur le côté de ce dernier. Outre le refus de priorité, nous avons incriminé une mauvaise visibilité sur la droite depuis l'intérieur de l'autocar, et des problèmes de discipline. Un élève a été tué dans l'accident : il était assis sur le tableau de bord, dos au pare-brise ! Là encore, l'absence de ceintures de sécurité – l'autocar, ancien, n'en était pas équipé – a été un facteur aggravant.

Les accidents de poids lourds constituent une deuxième catégorie d'accidents, qui a fait l'objet de 9 enquêtes. J'en citerai deux exemples.

Il y a d'abord la collision entre un autocar et un poids lourd survenue le 5 mars 2009 sur l'autoroute A9, à Pollestres, dans les Pyrénées-Orientales. Après avoir heurté l'autocar stationné sur la bande d'arrêt d'urgence, à seulement 80 centimètres de la voie de droite, le poids lourd a terminé contre les glissières du terre-plein central. Cet accident est assez représentatif de ceux qui se produisent sur les autoroutes : les arrêts sur la bande d'arrêt d'urgence sont particulièrement dangereux. Le premier facteur qui peut expliquer l'accident est donc l'arrêt inopportun de l'autocar sur la bande d'arrêt d'urgence – à la suite de la fermeture défectueuse d'une porte de soute à bagage, qui n'avait pas été détectée par le système de verrouillage centralisé – alors même qu'une aire de service était annoncée à 300 mètres. Par ailleurs, la trajectoire du poids lourd, qui roulait à cheval sur la bande d'arrêt d'urgence, était anormale, probablement en raison de la conduite en convoi de deux poids lourds. Il est à noter que le conducteur du poids lourd avait été sanctionné quelques mois auparavant sur une autre autoroute pour non-respect de la distance de sécurité.

L'enquête sur le deuxième accident est toujours en cours. Elle concerne la collision entre deux poids lourds survenue le 16 décembre 2010 sur l'autoroute A8, à La Trinité. À la suite d'une panne, un camion-citerne de transport de GPL s'est arrêté sur la voie de droite de l'autoroute, dans le contournement de Nice. Un camion-plateau transportant un mobil-home a heurté ce camion-citerne, qui s'est immédiatement enflammé. L'accident aurait pu être beaucoup plus grave s'il avait eu lieu à un autre endroit. Les facteurs ayant joué un rôle sont ici l'hypovigilance ou l'inattention du conducteur du camion-plateau, décédé dans l'incendie, mais surtout le manque de résistance à l'arrachement de la vanne de fond de cuve du camion-citerne. Celui-ci n'aurait jamais dû prendre feu. La réglementation européenne en vigueur impose en effet que la vanne de fond de cuve se referme en cas d'arrachement afin d'empêcher toute fuite. Néanmoins, les dispositions constructives ne sont guère précises, si bien que les constructeurs ont une marge d'interprétation. Il serait donc bon de procéder à une harmonisation de ces normes de sécurité.

Les accidents liés aux conditions de trafic constituent un troisième type d'accidents, qui a fait l'objet de 4 enquêtes. J'évoquerai deux exemples.

Il s'agit d'abord du carambolage impliquant 24 véhicules survenu le 19 octobre 2008 sur l'autoroute A4, à Courcelles-Chaussy, en Moselle. Le brouillard a certes joué un rôle dans l'accident, mais il n'est pas inhabituel dans cette région, notamment en cette période de l'année. C'est donc la présence de fumées – provenant de la combustion de bottes de paille répandues à proximité de l'autoroute à la suite de l'incendie d'un hangar agricole – qui a été déterminante. La combinaison du brouillard et de la fumée produit en effet un nuage très opaque – le fameux *smog* anglais. D'autre part, il s'est révélé difficile d'informer les usagers sur les difficultés qu'ils allaient rencontrer.

Le deuxième exemple, classique de la « queue de bouchon », est celui de la collision entre une file de véhicules et un poids lourd, survenue le 24 juillet 2006 sur la RN10, à Reignac, en Charente. Le poids lourd, qui roulait à 85 kilomètres-heure, a écrasé un camping-car qui se trouvait arrêté à la queue d'un bouchon provoqué par un premier accident. Le camping-car a été littéralement écrasé entre deux poids lourds : sa longueur a été réduite à environ 1,50 mètre. L'assoupissement du conducteur du poids lourds a pu être établi, les appareils de mesure ayant mis en évidence des oscillations de vitesse caractéristiques d'une alternance de phases de sommeil et de réveil. En outre, il avait eu une semaine de travail chargée et traînait une dette de sommeil due à des dépassements d'horaires ; il participait en plus à la moisson le samedi ! Enfin, une forte canicule sévissait à cette date. On note également l'absence d'alerte des usagers, la fourgonnette devant annoncer la « queue de bouchon » n'étant pas encore positionnée au moment de l'accident.

Les incendies spontanés de véhicules constituent un quatrième type d'accidents, qui a fait l'objet de trois enquêtes. À la suite des accidents des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, nous avons cherché à comprendre pourquoi les poids lourds et les autocars prenaient feu. Nous nous sommes ici intéressés à l'incendie d'un autocar à étages survenu le 23 février 2008 sur l'autoroute A43, au péage de Chignin, sur la commune des Marches, en Savoie. Le constat est simple : un autocar brûle très bien et très vite. Il concentre en effet dans un volume réduit le moteur, qui comporte des pièces très chaudes, les échappements, et un certain nombre de matériaux inflammables. Dans le cas présent, le feu venait de la chaudière. Il a couvé vingt minutes dans le compartiment moteur, à l'arrière du véhicule, avant que d'autres usagers de la route n'avertissent le conducteur à la vue des flammes. Il ne restait alors que dix minutes avant la combustion totale de l'autocar, qui a heureusement pu s'arrêter et évacuer ses passagers à temps. Les facteurs qui concourent à expliquer l'accident sont ici la

désolidarisation du tuyau d'échappement de la chaudière, le manque de propreté de l'environnement de celle-ci, qui était couvert de résidus graisseux et de carburants inflammables, l'absence de détecteur d'incendie, la vulnérabilité des autocars à l'incendie, dont j'ai déjà parlé, et enfin la présence d'un seul escalier d'accès à l'étage, problématique pour l'évacuation. Dans le cas présent, les passagers étaient des jeunes revenant des sports d'hiver ; mais qu'en aurait-il été avec des personnes moins mobiles ?

Cinquième type d'accidents : les accidents impliquant un autre mode de transport, qui ont fait l'objet de 16 enquêtes. Je rappellerai d'abord le dramatique accident survenu à Allinges le 2 juin 2008, où 7 collégiens avaient alors trouvé la mort à la suite de la collision entre un TER et un autocar. L'autocar a été heurté par le TER sur un passage à niveau ; sa partie arrière a été arrachée. Parmi les facteurs ayant joué un rôle dans l'accident vient d'abord l'immobilisation de l'autocar, peut-être due à des facteurs mécaniques, mais plus encore au mouvement de panique du chauffeur qui, ayant bloqué le véhicule contre une bordure, a calé et n'a pu redémarrer assez vite. Cela a cependant été favorisé par la géométrie difficile du passage à niveau, qui rendait sa traversée longue et délicate pour des véhicules lourds et encombrants. La marge de sécurité par rapport au délai d'annonce des trains était donc réduite : pour un délai d'annonce des trains de 24 secondes, il fallait environ 13 secondes à un autocar pour traverser. Dans le cas présent, il s'est lancé au moment où le feu rouge s'allumait : le moindre incident pouvait donc être fatal.

**Mme Françoise Hostalier.** Y avait-il des barrières ?

**M. Jean-Louis Humbert.** Oui, mais elles ont commencé à s'abaisser 7 secondes après que les feux rouges du passage à niveau se furent allumés et que la sonnerie eut retenti. Au terme de la manœuvre, il restait 8 secondes avant le passage du train – c'est le dispositif classique. L'autocar a démarré son franchissement au moment où les feux rouges s'allumaient. Lorsque les barrières se sont abaissées, il n'était pas tout à fait sorti du passage à niveau. Comme il roulait légèrement sur la gauche, il a braqué à droite à la vue de la demi-barrière de gauche qui commençait à s'abaisser, ce qui l'a acculé à une bordure et a provoqué l'enchaînement que l'on sait.

Permettez-moi de citer un dernier exemple, celui de la collision entre un tramway et une voiture dans un carrefour giratoire, survenue le 27 avril 2010 à Orvault, dans l'agglomération de Nantes. C'est un type d'accident assez classique, car les tramways traversent souvent des carrefours giratoires. Le premier facteur qui explique l'accident est ici le non-respect de la signalisation lumineuse – feu tricolore et feu rouge clignotant d'annonce du tramway – par la conductrice de la voiture. Il est cependant un fait que ce carrefour est complexe, et que la visibilité de la signalisation lumineuse dans le contexte urbain était particulièrement médiocre.

J'en arrive à la dernière partie de notre exposé, à savoir la synthèse des enseignements et des orientations que nous tirons de ces exemples pour la prévention routière.

Ces orientations de prévention peuvent viser les causes des accidents, les facteurs ayant aggravé le bilan, et enfin certains types de transport ou circonstances particulières.

Parmi les causes des accidents, on retrouve très souvent l'inattention ou l'hypovigilance des conducteurs. La première me semble encore plus fréquente. Il faut donc éliminer les sources potentielles de distraction qui peuvent se trouver dans l'environnement du conducteur, en rappelant l'interdiction du téléphone au volant – même en mains libres, il

peut poser problème – et en proscrivant l’usage d’écouteurs, notamment pour les conducteurs professionnels. Il est plus délicat d’agir sur le front de l’hypovigilance, en dehors bien sûr des formations et autres campagnes de sensibilisation. Nous avons pu constater l’influence de la prise de certains médicaments comme les antihistaminiques. Les avis des médecins sont partagés, certains estimant que ces effets ont disparu avec les médicaments de nouvelle génération. Il reste qu’une bonne partie de la population prend ce type de médicaments. Le triangle jaune apposé sur les boîtes ne suffisant pas toujours, c’est au médecin d’attirer l’attention de ses patients sur les risques de somnolence qu’entraîne la prise de tel ou tel médicament.

Une partie de nos recommandations portent sur le suivi médical. Nous avons ainsi proposé d’instaurer une limite d’âge pour la validité des permis « lourds », d’augmenter la fréquence des visites médicales et d’améliorer la communication entre médecins du travail et employeurs.

Les fautes de conduite des poids lourds sur autoroute sont une cause récurrente d’accidents. Il faut donc lutter contre les plus fréquentes : le non-respect des distances de sécurité et la circulation à cheval sur les bandes d’arrêt d’urgence. Au-delà des sanctions, quelques pistes nous paraissent intéressantes. On peut ainsi poursuivre les expérimentations d’alerte sonore par « bandes rugueuses » en limite de bande d’arrêt d’urgence. Il importe également de promouvoir les systèmes d’aide à la conduite embarqués – assistance au freinage d’urgence par radar, par exemple – qui font leur apparition chez certains constructeurs de camions, comme Mercedes. Ils sont très efficaces, mais le surcoût s’établit tout de même à 30 000, voire à 40 000 euros. Les compagnies d’assurance peuvent donc accorder des aides. Je pense que c’est une voie prometteuse.

Il convient d’autre part de continuer de lutter contre le défaut de port de la ceinture de sécurité, qui reste fréquent dans les autocars, où les passagers se sentent faussement en sécurité. Le rajeunissement des autocars assurant les transports scolaires devrait permettre un progrès puisque, depuis 1999, ils doivent obligatoirement être équipés de ceintures. Les autorités organisatrices de transports, les départements, imposent déjà des spécifications rigoureuses dans leurs cahiers des charges. Dans certains cas, ils prévoient même l’accompagnement des élèves. Ces exemples doivent être valorisés.

J’en viens aux conditions particulières de trafic comme le brouillard ou les bouchons. Si conduire dans le brouillard est particulièrement difficile, la règle du code de la route qui impose de limiter sa vitesse à 50 kilomètres-heure lorsque la visibilité est inférieure à 50 mètres est peu respectée. Or, si certains ralentissent et d’autres non, le carambolage est inévitable. Il faut donc poursuivre la réflexion avec les professionnels de la conduite pour définir les recommandations adéquates. Que ce soit pour les bouchons ou le brouillard, il faut aussi améliorer l’information en temps réel des usagers sur les conditions de visibilité qu’ils s’apprêtent à rencontrer. Les panneaux à message variable n’existent pas partout et les messages ne sont pas toujours significatifs. De même, il n’est pas toujours aisé de localiser les difficultés à partir des messages radio diffusés sur le 107.7. Les systèmes de navigation, qui sont en pleine expansion, me paraissent en revanche porteurs d’avenir. Ils permettent justement de délivrer des messages en temps réel.

**Mme Françoise Hostalier.** Je croyais que c’était interdit !

**M. Jean-Louis Humbert.** Tout dépend du type de message.

En ce qui concerne la prévention des incendies spontanés de véhicules, la mise en place de détecteurs va être intégrée dans la réglementation européenne, qui est en cours de modification.

S'agissant des passages à niveau, des audits sont en cours. Nous avons recommandé de vérifier la compatibilité entre les délais d'annonce des trains et le temps de franchissement des véhicules routiers autorisés.

Pour ce qui concerne les tramways, le débat porte sur l'efficacité du feu rouge clignotant par rapport au feu tricolore, que les usagers connaissent mieux.

**M. le président Armand Jung.** Si vous deviez vous cantonner à une ou deux suggestions à mettre en œuvre d'urgence, lesquelles choisiriez-vous ?

**M. Claude Azam.** Il importe d'abord de combattre toutes les sources d'inattention des conducteurs de véhicules, en particulier des professionnels.

**M. Philippe Houillon, rapporteur.** Comment ?

**M. Claude Azam.** Nous n'avons pas réfléchi aux dispositifs techniques. Il peut y avoir des dispositions réglementaires, comme il en existe déjà sur le téléphone portable – je pense au port des écouteurs, en particulier par les conducteurs professionnels. On peut également imaginer de limiter l'accès à internet à partir des véhicules.

**M. le président Armand Jung.** Ne me dites pas que les conducteurs regardent la télévision pendant qu'ils conduisent...

**M. le rapporteur.** Cela arrive, et c'est pourquoi le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 11 mai dernier a décidé d'aggraver les sanctions en pareil cas.

**M. Claude Azam.** Ma deuxième suggestion est de développer les systèmes qui aident véritablement à la conduite. Certains ne font que compliquer celle-ci, il ne s'agit donc pas de les multiplier. Il faut en revanche développer tous ceux qui aident à repérer l'hypovigilance ou les conduites anormales comme le non-respect des distances de sécurité.

**M. Jean-Louis Humbert.** Nous avons noté que, par souci d'économie, les entreprises de voyages limitent leur personnel dans le véhicule : elles ont supprimé l'équivalent de l'hôtesse, si bien que le chauffeur doit assumer plus de tâches qu'auparavant – commentaires, liaisons avec le siège, notamment. Cela nuit à sa concentration sur la conduite proprement dite.

**M. Claude Azam.** Permettez-moi une dernière suggestion : développer les actions de formation et de sensibilisation à destination des nombreux conducteurs professionnels qui sont présents sur la route. L'exemple du brouillard est intéressant. Personne ne sait conduire par temps de brouillard ; des actions et des recommandations spécifiques pourraient donc être mises en œuvre à destination des professionnels. Nos recommandations sont fondées sur deux axes, l'axe technique et l'axe d'acteur. S'agissant du second, il faut privilégier les professionnels si l'on veut éviter les comportements accidentogènes.

**M. le rapporteur.** Connaît-on la proportion d'accidents où un professionnel est impliqué, et celle des accidents concernant les seuls professionnels ?

**M. Claude Azam.** Nous allons faire en sorte de vous fournir ces éléments le plus rapidement possible.

**M. le rapporteur.** Vous avez déjà émis plus d'une centaine de recommandations, dont vous suivez la prise en compte – autrement dit, vous recevez un accusé de réception – mais non la mise en œuvre. Êtes-vous cependant en mesure de nous dire lesquelles ont été mises en œuvre ? Le mieux serait que vous nous communiquiez la liste exhaustive des recommandations que vous avez formulées, en nous précisant celles qui ont été suivies d'effets.

**M. Claude Azam.** Nous pourrions vous adresser très rapidement la liste des recommandations que nous avons formulées, en les classant par types et en faisant ressortir celles qui ont été prises en compte. En revanche, nous ne sommes pas chargés de suivre leur mise en œuvre. Nous avons cependant cette préoccupation à l'esprit. La situation est différente dans le domaine ferroviaire, où les textes imposent clairement à l'établissement public de sécurité ferroviaire de suivre la mise en œuvre de toutes les recommandations émises par le BEA. Nous avons ainsi les moyens de savoir quelles sont les recommandations mises en œuvre et celles qui ne le sont pas. Mais, dans le domaine de la route, nous n'avons aucun outil. Nous pouvons toujours écrire aux destinataires de nos recommandations pour savoir ce qu'il en est, mais ils ne sont pas tenus de nous répondre. C'est un type d'enquête que nous commençons à mettre en œuvre. Je ferai le point début septembre et vous adresserai les éléments que nous aurons pu recueillir.

**M. le rapporteur.** Compte tenu de l'accroissement du trafic automobile, ne pensez-vous pas qu'il soit difficile de descendre – quelles que soient les mesures prises – au-dessous d'un certain nombre d'accidents ?

**M. Claude Azam.** Il m'est difficile de répondre à cette question, car nous ne faisons pas d'accidentologie générale – autrement dit, nous ne disposons pas d'éléments scientifiques. Nous n'en dressons pas moins plusieurs constats.

Tout d'abord, beaucoup d'accidents trouvent leur origine dans une cause humaine. Il ne s'agit pas toujours de la consommation d'alcool ou de la vitesse : l'inattention ou la panique devant une situation inconnue peuvent également jouer. Ensuite, deux types d'infrastructures posent particulièrement problème quant à leur conception : les autoroutes sont de plus en plus monotones et, aujourd'hui, les professionnels de la route circulent dans des véhicules qui se conduisent tout seuls ou presque. C'est indéniablement un facteur accidentogène. En milieu urbain, les aménagements de partage de la voirie sont de plus en plus complexes et de moins en moins lisibles.

**M. le rapporteur.** Que faut-il faire selon vous concernant les autoroutes ?

**M. Claude Azam.** Éliminer les sources d'inattention dans les véhicules, assurer le respect des distances de sécurité et empêcher les véhicules de rouler à cheval sur la bande d'arrêt d'urgence sont déjà quelques pistes, en tout cas pour les véhicules lourds. Songez à ces camions qui roulent en convoi avec un deuxième chauffeur qui se contente de suivre la trace du premier : on comprend qu'il glisse insensiblement vers une sorte d'état d'hypnose.

**M. le rapporteur.** Il existe une « liste noire » des compagnies aériennes. Savez-vous s'il y a l'équivalent pour les infrastructures de transport terrestre ou les constructeurs ?

**M. Claude Azam.** Dans les accidents sur lesquels nous avons enquêté, le véhicule est très rarement mis en cause. Des améliorations ont pu être apportées – je pense par exemple au signal de fermeture de la porte des soutes à bagages pour les autocars, ou encore au détecteur d'incendie. Mais aucun type de véhicule n'a été plus particulièrement mis en cause.

S'agissant des infrastructures, les points noirs ont été supprimés, et nous n'avons pas observé de plus grande occurrence sur telle ou telle infrastructure, à l'exception des passages à niveau. Il peut en revanche y avoir répétition d'une situation – par exemple le carrefour giratoire traversé par des tramways, à l'origine de 5 ou 6 enquêtes.

Pour revenir aux infrastructures, il est difficile de tirer une règle générale des exemples que nous connaissons. Je vous en citerai un, sur lequel l'enquête n'est pas terminée – le rapport sera publié d'ici à la fin de l'année.

Dans cet accident, survenu à Puymorens, sur une route de montagne, une des roues d'un autocar a « pris » le bas-côté de la route. Le véhicule a alors dévié de sa trajectoire, pour venir en heurter un autre. Nous avons constaté lors de l'enquête que cette voie avait été « rechargée » en bitume sans que les bas-côtés soient remis au même niveau. Une marche s'était donc formée. Lorsque la roue de l'autocar est partie sur le bas-côté, le conducteur n'est pas parvenu à remonter la marche et a perdu la maîtrise de son véhicule. Nous ferons des recommandations à l'issue de l'enquête. On ne peut pour autant considérer ce cas comme répétitif.

**M. Jacques Myard.** Avez-vous des éléments sur la confusion qu'entraînent les partages de zone ? Un décret a récemment autorisé les cyclistes à emprunter les sens interdits en milieu urbain. Si j'en crois les taxis parisiens, c'est source d'accidents.

**M. Jean-Jacques Candelier.** Vous avez longuement parlé du comportement des conducteurs. La meilleure solution ne serait-elle pas de revenir cinquante ans en arrière et d'interdire téléphone, radio, télévision et musique à bord des véhicules ?

**M. le président Armand Jung.** Vous n'avez jamais évoqué l'heure des accidents. Or nombre d'entre eux concernent des transports scolaires. L'éducation nationale a en effet pris la fâcheuse habitude de faire voyager les élèves de nuit pour économiser une, voire deux nuits d'hôtel. On sait pourtant que c'est entre quatre et cinq heures du matin qu'un accident a le plus de risques de survenir – comme ce fut le cas à Beaune, accident dont vous n'avez pas parlé. Plusieurs associations de chauffeurs professionnels demandent d'ailleurs l'interdiction des transports de nuit des scolaires entre deux et six heures du matin. C'est un point que je sou mets à votre réflexion.

**M. le rapporteur.** Pensez-vous qu'il serait utile de rendre vos recommandations obligatoires ?

**M. Olivier Dosne.** J'observe que vous parlez très peu de la vitesse, que vous n'avez mise en cause que dans un ou deux exemples. Or elle constitue un sujet majeur.

L'inattention est en effet un facteur aggravant des accidents. En tant que pharmacien, je tiens à préciser que, si les antihistaminiques d'ancienne génération – type polaramine – entraînent bien un fort risque de somnolence, et ceci très rapidement, les nouveaux antihistaminiques sont dépourvus de tels effets secondaires. Dans la mesure où une grande

partie de la population prend ce type de médicaments ou des anti-dépresseurs, il est cependant nécessaire d'aller plus loin.

Par ailleurs, je suis particulièrement attaché au contrôle technique et à la qualité de celui-ci. Je viens d'ailleurs de demander officiellement à notre président l'audition de représentants de centres de contrôle technique : si certains grands centres se donnent les moyens d'assumer correctement leur mission, d'autres n'ont pas les mêmes scrupules. Il faut également renforcer les contrôles effectués sur les deux roues – il semble que l'on contrôle les vitesses, mais pas toujours les systèmes de freinage.

Je voulais enfin ouvrir une réflexion d'avenir en vous parlant du véhicule électrique. J'ai essayé le prototype de M. Bolloré. Si j'encourage le développement de ces véhicules, je m'inquiète de leur silence, qui sera inévitablement source d'accidents.

**M. le président Armand Jung.** Cette question a été abordée hier. Le silence absolu des véhicules électriques pose en effet un vrai problème.

**M. Claude Azam.** Nous n'avons pas fait d'enquêtes sur le partage de voirie, et je n'ai donc guère d'éléments à vous apporter sur ce point. Nous avons en revanche enquêté sur plusieurs accidents impliquant des tramways. Ceux-ci ont un inconvénient, qui vient précisément d'être évoqué à propos des véhicules électriques : on ne les entend pas. Récemment, un enfant a ainsi été happé par un tramway à Bordeaux.

C'est évidemment à un problème du même ordre que nous confrontent les piétons ou les cyclistes qui circulent avec des écouteurs sur les oreilles.

Quant au problème de la vitesse, il y a deux façons de l'aborder. On peut bien sûr dresser des statistiques à partir des causes premières des accidents relevées par la gendarmerie ou la police. Ce n'est pas l'esprit de notre travail, qui consiste à « décortiquer » les causes d'accidents complexes. Nous constatons que, si la vitesse est un facteur aggravant des accidents, il est très rare qu'elle soit au premier plan des causes incriminées. Dans les exemples d'accidents d'autocars ou de poids lourds que nous avons cités, il n'y avait ainsi pas eu dépassement de la vitesse autorisée. De toute façon, ces véhicules sont bridés.

**M. Jean-Louis Humbert.** Un mot sur le contrôle technique. Nous avons en effet constaté dans certaines enquêtes que des défauts mécaniques n'avaient pas été corrigés lors du contrôle technique. Nous avons donc préconisé d'élargir celui-ci à certains points. Je pense par exemple au contrôle des amortisseurs des poids lourds : le contrôle technique ne mesure que le déséquilibre qui peut exister entre la roue droite et la roue gauche ; on peut donc y satisfaire avec deux amortisseurs en mauvais état, pourvu qu'ils soient au même niveau ! Nous avons fait une recommandation sur ce point.

**M. le président Armand Jung.** J'ai bien noté que vous nous feriez parvenir un récapitulatif des recommandations que vous avez émises et de celles qui ont été mises en œuvre.

**M. Claude Azam.** Le récapitulatif des recommandations que nous avons faites vous sera adressé d'ici à une quinzaine de jours. Pour celles qui ont été mises en œuvre, cela prendra un peu plus de temps.

M. le rapporteur nous a demandé si ces recommandations devraient être obligatoires. Je rappelle qu'elles sont de natures diverses : certaines sont normatives, d'autres concernent

des aménagements de voirie ou s'adressent uniquement à tels ou tels professionnels. Nous ne préconisons donc pas de les rendre obligatoires. Mieux vaut instaurer une obligation de rendre compte – par exemple au bout d'un an – de leur mise en œuvre.

**M. le président Armand Jung.** Messieurs, nous vous remercions pour cette passionnante audition.

\*

\* \*

*Elle procède, ensuite, à l'audition, ouverte à la presse, de M. Marc Giroud, président de SAMU-Urgences de France, et de M. François Braun, médecin référent.*

**M. le président Armand Jung.** Nous avons le plaisir d'accueillir à présent le docteur Marc Giroud, président de SAMU-Urgences de France, et le docteur François Braun.

Messieurs, notre mission porte principalement sur les causes des accidents de la route. Nous attendons beaucoup de votre expérience pour connaître la réalité du terrain, nous forger une opinion et faire des propositions précises au Gouvernement.

**M. Marc Giroud, président de SAMU-Urgences de France.** Les SAMU sont issus d'un programme de sécurité routière finalisé à la fin des années 1960. À l'époque, il s'agissait de lutter contre ce fléau épouvantable que constituent les accidents de la route. Dans ce domaine, des progrès considérables ont été réalisés. L'implication des SAMU a été constante malgré la diminution régulière de la proportion d'accidentés de la route dans leur activité du fait, d'une part, de l'élargissement de cette dernière aux infarctus, aux crises d'asthme et à diverses pathologies des personnes âgées et, d'autre part, à la baisse des accidents de la route eux-mêmes, qui n'en restent pas moins un problème majeur.

Un temps fort de l'implication des SAMU a été le programme REAGIR, lancé en 1983 et à la réflexion initiale de laquelle nous avons participé, qui présentait le grand intérêt de réunir sur le terrain, après un accident mortel, la direction départementale de l'équipement (DDE), des élus de terrain, des journalistes, des médecins, des pompiers, afin de réfléchir à toutes les causes du drame. Ce programme nous a permis d'avancer dans notre compréhension des choses.

Je laisse la parole à François Braun, médecin référent au sein de SAMU-Urgences de France sur les questions de sécurité routière, qui est également membre du Collège français de médecine du trafic, présidé par le docteur Michèle Muhlmann-Weill.

**M. François Braun, médecin référent au sein de SAMU-Urgences de France.** Je souhaite insister sur quatre sujets.

Le premier est la sécurité de nos propres équipes d'intervention SMUR (service mobile d'urgence et de réanimation) lors des interventions sur la voie publique.

Depuis 2003, année à partir de laquelle nous avons commencé à alerter la commission interministérielle de sécurité routière, nous militons pour le port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules d'intervention prioritaire – véhicules SMUR, ambulances et autres véhicules –, et ce pour deux raisons. D'abord, ces véhicules, qui roulent souvent rapidement et dans l'urgence, peuvent avoir des accidents – nous avons en mémoire

des exemples dramatiques, en particulier le décès, il y a deux ans, d'un conducteur ambulancier SMUR partant en intervention. Ensuite, nous considérons que le non-port de la ceinture de sécurité par les propres acteurs de la sécurité routière donne au public une image particulièrement négative. Cela est vrai pour nos véhicules d'intervention. Cela doit l'être aussi pour les ambulances lorsqu'elles reviennent avec un blessé car, actuellement, il n'existe pas de normes imposant des sièges et des ceintures de sécurité dans leurs cellules sanitaires pour protéger les passagers.

Dans le cadre de la sécurité des équipes SMUR en intervention, SAMU-Urgences de France a demandé l'année dernière un rapport sur la sécurité routière, le rapport « Templier », dont je relèverai trois points.

Premier point : la notion de véhicule d'intérêt général prioritaire pour les véhicules partant en intervention permet d'améliorer leur sécurité.

Cette notion est pour l'instant limitée à ce que nous appelons les unités mobiles hospitalières, c'est-à-dire aux véhicules transportant des blessés. Or il serait souhaitable qu'elle englobe aussi les véhicules de renfort et les véhicules légers médicalisés dont disposent également les SAMU et les SMUR. En outre, le développement des réseaux de soins dans le cadre de la loi HPST amène les véhicules SMUR à faire des trajets qui les éloignent de 80 à 100 kilomètres de leur base, en particulier en province, pour conduire un blessé à l'hôpital ou au plateau technique le plus apte à la prise en charge. Or il me semble nécessaire que les véhicules SMUR, en retour d'intervention, puissent relever de cette catégorie juridique de véhicules d'intérêt général.

Le deuxième point a trait à la ceinture de sécurité, mais aussi aux systèmes de retenue du patient sur le brancard et aux systèmes de fixation des brancards. Nous avons en effet constaté, à la suite d'accidents, des lésions chez les personnels non attachés, mais aussi sur la victime transportée non attachée ou attachée sur un brancard dont les systèmes de sécurité n'étaient pas suffisants pour répondre au choc.

Le troisième point concerne la signalisation et le balisage de nos véhicules qui, actuellement, ne sont pas normalisés. Comme vous avez pu le constater, les couleurs, la signalétique et les moyens de balisage des véhicules du SAMU sont différents en fonction de leur origine. S'il est important de faciliter leur cheminement, il convient également d'éviter des « sur-accidents » en localisant mieux les lieux de leur intervention sur la voie publique.

Le deuxième sujet sur lequel nous souhaitons insister est l'implication de la médecine d'urgence dans une meilleure connaissance de l'accidentologie.

Aujourd'hui, l'ensemble des structures d'urgence ne dispose pas d'un registre national lui permettant d'analyser les conséquences et les causes des accidents. Un outil de ce type existe dans certains départements, comme le Rhône. Nous serions très favorables à la mise en place d'un tel registre, qui serait alors probablement piloté par l'Institut de veille sanitaire (INVS), et dans lequel les urgentistes pourraient apporter toute leur expertise sur différents points : l'âge, mais aussi les déficits sensoriels des conducteurs et des victimes – déficits liés à la prise de toxiques ou de médicaments, mais aussi à des accidents neurologiques bénins pouvant se révéler particulièrement dangereux. Nous souhaitons un tel registre car nous avons l'habitude d'apporter des informations et de traiter des données sur la base d'études comportant un haut niveau de preuve. Or nous n'avons pas beaucoup d'études de ce type sur l'incidence de certaines pathologies sur les accidents.

Le troisième sujet concerne les systèmes d'alerte automatique.

Nous sommes favorables à la généralisation des systèmes d'alerte et de géolocalisation des véhicules. Pour autant, nous ne souhaitons pas que les appels arrivent directement au niveau de nos structures de SAMU centre 15, qui seraient alors submergées par des demandes ne devant pas être traitées par elles. Nous pensons qu'une interconnexion entre un central de réception des appels et le centre 15 est très importante pour favoriser l'intervention très rapide de nos équipes SMUR sur les accidents avec blessés potentiellement graves.

Le quatrième sujet a trait aux raisons pour lesquelles nous voulons une prise en charge rapide des blessés par des équipes SMUR formées à cet effet.

L'étude OPALS (*major trauma study*), réalisée par les Canadiens de l'Ontario sur plus de 3 000 patients, a démontré qu'il n'y avait aucune amélioration de la morbidité et de la mortalité des traumatisés graves pris en charge par l'*Advanced Life Support*, qui est une prise en charge par les *paramedics* nord américains (l'équivalent des infirmiers) *versus* le *Basic Life Support* des Anglo-saxons, qui est une prise en charge par des secouristes. Quant à la récente étude française *First*, publiée en début d'année dans la prestigieuse revue américaine *Critical Care*, elle montre une très nette amélioration de la mortalité et de la morbidité des patients traumatisés graves de la route pris en charge par les médecins des équipes de SMUR *versus* une prise en charge par des secouristes.

En conclusion, nous avons maintenant la preuve scientifique, grâce à ces deux études, que ce qui permet de sauver les patients est la prise en charge la plus précoce possible par un médecin SMUR qui les dirigera vers l'établissement le plus adapté.

**M. Jacques Myard.** Les causes des accidents sont multiples. Parmi elles, figurent les tentatives de suicide au volant, comme l'ont analysé les médecins SMUR et SAMU dont les méthodes de réanimation sont très efficaces. Pourriez-vous nous en dire un peu plus ?

**M. Marc Giroud.** C'est une vraie question. Sans doute y a-t-il plus d'accidents-suicides qu'on ne le pense, mais cela est difficile à prouver.

Dans ce registre, le mélange des causes est courant. Il n'est pas exclu que les personnes répertoriées « suicide » y aient été poussées. Le sujet est très délicat. Si la personne avait avec elle des médicaments, la cause – le suicide – peut sembler évidente au premier abord. Mais il y a peut-être eu – avant ce temps-là – d'autres temps qui ont conduit au suicide. De la même manière, il y a peut-être quelque chose qui a précédé le temps de l'accident.

Selon moi, il n'y a pas assez d'autopsies des victimes en France. Il n'y a pas non plus assez d'études sur ce qui s'est passé avant le drame, comme pour les accidents dans l'aéronautique où des enquêtes sont menées sur l'état psychologique du pilote. Si notre pays faisait plus en faveur de l'analyse des causes des accidents de la route, on apprendrait probablement beaucoup.

En tout cas, pour ce qui nous concerne, nous sommes peu enclins à formuler des réponses intuitives aux questions posées. François Braun vous l'a dit : nous faisons des études, qui doivent être longuement travaillées de façon multicentrique, sur des bases rationnelles, avec des méthodologies très strictes. SAMU-Urgences de France et la Société française de médecine d'urgence, avec laquelle nous travaillons sur les études scientifiques,

sont très ouverts aux impulsions que vous pourriez donner pour nous permettre de participer à des études multicentriques sur des thématiques comme celle que vous évoquez, car le domaine de l'accidentologie routière mériterait qu'on en fasse davantage.

**M. René Dosière.** Les professionnels du SAMU sont amenés, après l'accident, à apporter des précisions sur les causes de l'accident, à dire ce qu'ils ont pu déceler. Sont-ils interrogés quelque temps plus tard dans le cadre d'études plus générales ?

**M. François Braun.** Comme je l'ai dit, nous manquons d'études. Actuellement, il n'est pas demandé d'explications aux médecins du SAMU, pour deux raisons.

La première est que leur principale préoccupation est de prendre en charge les victimes. L'analyse de la cinétique au moment de l'accident – choc frontal ou latéral, déformations de l'habitacle – est très importante et les renseignera sur les lésions potentielles des victimes. C'est un élément qu'ils recherchent systématiquement sur place. Mais la cause elle-même de l'accident ne leur est que très rarement demandée. Et le SAMU ne dispose pas de registre en la matière.

La deuxième raison est que le facteur temps au moment de la prise en charge limite considérablement la possibilité de chercher des informations complémentaires sur les causes exactes de l'accident.

**M. Olivier Dosne.** Si l'alcool est la cause de l'accident, j'imagine que vous transmettez systématiquement l'information, comme le font les forces de police ou de gendarmerie.

Disposez-vous de statistiques sur les accidents dus aux drogues ? C'est un vrai sujet à l'heure où l'on parle de légalisation du cannabis. Des études complémentaires s'imposent pour nous permettre d'avoir des chiffres.

**Mme Françoise Hostalier.** Des personnes auditionnées nous ont parlé des progrès en matière de protection des passagers dans les véhicules – airbags, carrosserie, etc.

Quels sont les équipements qui vous paraissent les plus utiles pour la survie des personnes ou pour atténuer les risques physiques ? Que faudrait-il améliorer ?

**M. Marc Giroud.** Tout système de nature à éviter le choc – dispositifs électroniques d'espacement des véhicules, freinage intelligent, par exemple – est bon à prendre.

Premièrement, nous avons pu constater l'effet fantastique et l'absence totale de complication que permet la ceinture de sécurité. Évidemment, de temps en temps, elle provoque un bleu sur l'épaule, mais c'est sans commune mesure avec les traumatismes subis si elle n'est pas portée. Elle a donc été un facteur de progrès considérable et, personnellement, nous insistons auprès de nos amis pour qu'ils la portent en toutes circonstances ! Grâce à elle, les traumatismes épouvantables que j'avais pu voir à l'hôpital de Pontoise il y a plusieurs années – visages explosés, crânes fracassés sur le pare-brise de la voiture, traumatismes graves du thorax après éjection de la personne du véhicule – ont en grande partie disparu.

Tout ce qu'on nous dit sur la ceinture de sécurité – par exemple que, sans elle, la victime aurait pu être éjectée avant que son véhicule ne tombe dans un précipice ou un volcan en flammes – doit exister, mais nous ne le constatons pas. Ce que nous constatons, ce sont tous les traumatismes dus à l'absence du port de la ceinture.

Après l'accident de la princesse Diana, j'ai été interrogé, y compris par des experts de *Scotland Yard* qui voulaient savoir si les SAMU n'étaient pas impliqués dans le complot qui visait à la faire périr ! La princesse n'avait pas attaché sa ceinture de sécurité, considérant sans doute que son statut l'affranchissait de toutes contraintes. Comme je l'ai expliqué dans d'autres commissions, si elle l'avait portée, elle ne serait pas morte – la seule personne à ne pas avoir perdu la vie dans l'accident est celle qui l'avait mise, sachant que la vitesse du véhicule était, certes, rapide pour une circulation de ville, mais relativement modérée par rapport à ce que nous constatons en matière d'accidents de la route.

Deuxièmement, s'il existe un paramètre sur lequel on pourrait aller plus loin, c'est la vitesse puisqu'il existe une relation de proportionnalité entre cette dernière et le drame. Certes, cette proportionnalité est atténuée par les airbags et tous les systèmes qui réduisent l'impact. Néanmoins, la vitesse reste un élément essentiel.

Troisièmement, le port du casque et tous les habillements du motard sont très importants. À cet égard, je pense que des mesures devraient être prises pour faciliter l'accès à toutes ces protections, qui sont coûteuses. Nous constatons également leur utilité pour les conducteurs de scooters, dont les risques sont comparables à ceux des motards, mais qui ne prennent pas les mêmes précautions parce qu'ils conduisent en ville.

En conclusion, si la technologie de pointe peut être une piste, elle ne doit pas être considérée comme une alternative à toutes les protections physiques que je viens d'évoquer.

**M. François Braun.** Dire que tel type d'accident est lié à la prise de cannabis plutôt qu'à la vitesse est très difficile. Actuellement, nous n'avons pas ces informations. Néanmoins, nous savons, essentiellement sur la base des études neurophysiologiques, que tout ce qui perturbe la concentration du conducteur – la conduite étant un geste compliqué, qui implique de faire plusieurs choses en même temps – est potentiellement accidentogène.

**M. Marc Giroud.** Comme le démontre un journal international de médecine, un médecin qui sort d'une garde au petit matin a entre cinq et six fois plus de risques d'avoir un accident, et a deux à trois fois plus de risques d'en mourir. C'est la preuve que la fatigue est un facteur accidentogène – et aussi qu'elle empêche de soigner correctement les malades, mais c'est une autre histoire.

**M. Philippe Houillon, rapporteur.** On entend parler d'une concurrence entre les différents services d'urgence. Est-ce une réalité ? Si oui, comment aboutir à une complémentarité ?

Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 11 mai suggère que les infirmiers pratiquent des prises de sang pour dépister l'alcoolémie et la présence de stupéfiants. Qu'en pensez-vous ?

Enfin, quelle est votre position sur le contrôle périodique de l'aptitude à la conduite, notamment des personnes âgées ?

**M. Marc Giroud.** La caractéristique de notre organisation est la complémentarité des uns et des autres.

Il n'y a pas d'exemple, monsieur le député, de services qui travaillent de manière plus étroitement imbriquée que les pompiers et le SAMU. Cette complémentarité est essentielle pour nous. Certes, elle pourrait être encore améliorée. À cet égard, le groupe de

travail constitué par le Président de la République permet de faire avancer les choses en matière de procédures et de qualité des relations entre les deux services.

Néanmoins, il est deux domaines dans lesquels on pourrait aller plus loin.

Le premier concerne les médecins correspondants du SAMU, notamment en dehors des villes. Ce dispositif performant, constitué de médecins généralistes ruraux sur le terrain, formés et équipés par le SAMU, prêts à intervenir en première ligne, existe notamment dans la région de François Braun. Il devrait être étendu, car il est un maillon qui manque aujourd'hui à la chaîne dans la mesure où le temps d'accès est plus important en milieu rural.

Le deuxième domaine d'amélioration est l'hélicoptère, qui est sous-utilisé. Il n'existe pas de politique d'utilisation de l'hélicoptère sanitaire en France. Par conséquent, sans doute y a-t-il dans ce domaine une certaine concurrence entre la sécurité civile et les services de santé.

**M. François Braun.** Nous sommes très favorables à la prise de sang par les infirmiers. Cet acte ne nécessite pas de diagnostic et est réalisé sur réquisition des autorités de police ou de gendarmerie, dans le cadre des actes infirmiers.

Le rôle du médecin est de faire un diagnostic et de soigner, et tout ce qui peut économiser son temps dans ses activités débordantes au niveau des structures d'urgence est une très bonne chose.

**M. Marc Giroud.** La personne qui se tue est celle qui est la plus apte, qui vous bat au tennis, au golf ou au football, autrement dit l'homme jeune. Celui-là est le plus dangereux, non seulement pour lui-même, mais encore pour tout le monde.

Certes, des conflits de circulation impliquant des véhicules un peu lents conduits par des personnes âgées se produisent de temps en temps, mais nous voyons surtout des morts jeunes – les vieux, eux, sont fauchés sur le trottoir, et généralement par des véhicules conduits par des personnes jeunes !

Par conséquent, une piste importante en matière d'aptitude physique est de faire comprendre aux jeunes qu'être fort – capable de réussir toutes sortes de tests, d'être « au top » dans le domaine sportif – met en confiance, pousse à rouler vite et à s'affranchir des règles, sachant que certains estiment, surtout dans notre pays, que les règles sont pour les autres. Il est très frappant de constater l'incompréhension de la population à l'égard de ce phénomène.

En effet, quand nous annonçons le décès d'une personne à sa famille, il est très étonnant d'entendre : « On ne comprend pas... ». Et pourtant, en parlant plus avant, nous apprenons que la victime avait antérieurement frôlé à plusieurs reprises l'accident grave. Curieusement, quand nous annonçons la mort d'une personne de cinquante ans victime d'un infarctus du myocarde, les proches et la famille trouvent toutes les explications du monde : « Elle travaillait trop ! », nous dit-on.

Ainsi, l'accident de la route est incompréhensible pour les gens : ils ne sont pas prêts à comprendre qu'il n'est pas la fatalité et que le comportement du conducteur en est la cause principale.

Certes, le dépistage des troubles de la vision latérale et des déficits auditifs fait partie des pistes, mais il ne faut pas s'y tromper : ce sont les comportements à risque qui sont extrêmement dangereux. Cela rejoint votre question sur les suicides, monsieur Myard :

certaines comportements frisent l'inconscience et l'on ne sait pas où est la limite entre l'inconscience et la prise de risque à la « roulette russe » !

La loi HPST est un facteur de progrès à deux titres.

D'abord, elle introduit le principe de proximité, avec un maillage territorial le plus serré possible des antennes du SAMU. Il est en effet indispensable que le territoire national soit couvert puisque les accidents surviennent souvent sur des routes reculées.

Ensuite, elle prévoit le réseau de prise en charge. De ce fait, elle favorise la prise en charge des personnes gravement accidentées, non pas à l'hôpital le plus proche – méthode nord-américaine dont les résultats sont assez mauvais –, mais directement à l'endroit le plus approprié. Nous encourageons les élus que vous êtes à aller encore plus loin en ce sens. La réponse de proximité n'a d'intérêt que pour les pathologies relativement modérées. Un accidenté de la route doit être orienté, selon les lésions qu'il porte, après une première analyse médicale, vers le service ou l'équipe qui sera à même de le prendre en charge.

**Mme Françoise Hostalier.** Pensez-vous que les nombreuses formations en secourisme – qui existent aussi dans les écoles et les lycées – soient une bonne chose ou estimez-vous au contraire qu'elles pourraient être contre-productives dans la mesure où des gens pourraient faire des gestes inconsiderés ?

**M. François Braun.** La formation au secourisme – ou apparentée, comme celle aux gestes de premier secours dans les hôpitaux – est essentielle, et pas seulement pour la sécurité routière. Elle permet aux gens d'apprendre les gestes indispensables, comme appuyer sur une plaie pour stopper l'hémorragie. Surtout, elle leur apprend à « établir un diagnostic » et à donner une alerte correcte aux médecins régulateurs du SAMU.

**M. le président Armand Jung.** Je vous remercie, messieurs, pour votre contribution à nos travaux.

\*

\* \*

*Puis, elle procède, à l'audition, ouverte à la presse, de M. Louis Fernique, secrétaire général de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière et de M. Christian Roy, chargé d'études en accidentologie.*

**M. le président Armand Jung.** Nous sommes heureux d'accueillir M. Louis Fernique, secrétaire général de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). Nous avons auditionné hier Mme Michèle Merli, déléguée interministérielle à la sécurité routière, que nous avons interrogée sur les statistiques de la sécurité routière, dont nous avons besoin pour que les propositions du rapport que nous devons remettre au Gouvernement en octobre se fondent sur les données chiffrées les plus précises et les plus objectives possible. Selon les sources, des chiffres différents circulent en effet, parmi lesquels on a du mal à voir clair. La tâche est d'autant plus difficile que la cause d'un accident de la circulation est rarement unique. Chaque accident semble plutôt la résultante d'un faisceau d'éléments, entre lesquels il est difficile de distinguer le principal de l'accessoire. Nous aimerions pouvoir nous appuyer sur les données dont dispose l'ONISR. Nous vous remercions par avance, monsieur le secrétaire général, de nous faire bénéficier de votre expertise.

**M. Louis Fernique, secrétaire général de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).** L'ONISR, créé par un décret du 8 novembre 1993 modifiant le décret du 15 mai 1975 ayant institué le comité interministériel à la sécurité routière (CISR), fait partie de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), elle-même placée sous l'autorité conjointe du ministère chargé des transports et du ministère de l'intérieur. Il fonctionne comme un service ordinaire de la DSCR, à laquelle il est rattaché, qu'il s'agisse de la logistique ou des ressources humaines.

Aux termes du décret, l'ONISR est chargé de « rationaliser et d'unifier la collecte des données statistiques provenant des différentes sources nationales et internationales, d'assurer leur mise en forme, leur interprétation et leur diffusion ; d'effectuer ou d'assurer le suivi des études générales ou sectorielles sur l'insécurité routière ; d'évaluer les mesures de sécurité routière prises ou envisagées. »

Pour remplir ces missions, l'Observatoire s'appuie largement sur le réseau scientifique et technique du ministère chargé des transports : le service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA), le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), issu de la fusion de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) et du Laboratoire central des Ponts et chaussées (LCPC).

Nous travaillons en priorité à l'intention des gestionnaires de voirie chargés de prendre les mesures de sécurité routière nécessaires. Nous collaborons donc avec l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA), pour les autoroutes concédées, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), pour le réseau routier national, mais aussi avec les départements, notamment au travers de l'Association des départements de France – le réseau départemental est, de loin, le plus accidentogène –, les communes et les structures intercommunales, pour les autres réseaux.

Ne comptant que sept agents, l'ONISR s'appuie sur un petit réseau d'observatoires locaux de la sécurité routière, placés au niveau régional auprès des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et au niveau départemental auprès des directions départementales des territoires (DDT) mais aussi parfois directement auprès des préfetures. Ce réseau représente environ 200 ETPT (équivalent temps plein travaillé) répartis dans l'ensemble des régions et des départements. Certains postes ne sont pas pourvus et dans un département standard, cela représente un poste, parfois moins. Ce réseau nous est indispensable pour la correction et la vérification des données, ainsi que l'analyse locale des enjeux pour le compte des préfetures et des collectivités.

L'ONISR est aussi chargé de conduire des études et des recherches dans le domaine de la sécurité routière. Il s'appuie là encore très largement sur le réseau scientifique et technique du ministère chargé des transports, notamment sur l'IFSTTAR, mais aussi les universités et des organismes comme l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) ou l'Institut de santé publique, d'épidémiologie et de développement (ISPED).

Indépendant, l'ONISR publie d'une part un baromètre mensuel de la sécurité routière, en général le 6 ou le 7 d'un mois pour le mois précédent, d'autre part un bilan annuel, désormais mis en ligne, à l'automne pour l'année précédente. Le bilan de la sécurité routière pour 2009 a ainsi été publié en octobre 2010. Nous venons d'arrêter la base des données statistiques d'accidentalité à partir du fichier national des accidents corporels de la

circulation routière de 2010, après vérification et contrôle. Le bilan définitif devrait paraître fin octobre-début novembre.

L'ONISR mène également diverses études thématiques. Il établit ainsi tous les deux ans des statistiques pluriannuelles par grandes catégories d'usagers : poids lourds, deux roues motorisées, piétons, etc.

Avant de vous présenter en détail les chiffres, quelques remarques générales. Les statistiques d'accidentalité n'ont pas grande valeur en soi. Il faut les compléter à la fois par des statistiques d'exposition afin de pouvoir calculer les sur-risques et par des statistiques de contexte, entendues au sens large. L'évolution de l'accidentalité doit ainsi être rapportée à celle de la mobilité. Quand le trafic diminue, quelle qu'en soit la raison, le nombre d'accidents diminue lui aussi, immédiatement et de façon mécanique, sans que cela ne traduise une quelconque amélioration de la sécurité routière. Les données relatives au trafic sur certains réseaux font, hélas, cruellement défaut. Pour des raisons qui tiennent à la décentralisation, il n'existe quasiment plus de bases de données, coordonnées et harmonisées, concernant le trafic sur le réseau départemental. Et il n'y a jamais eu de statistiques cohérentes relatives au trafic en milieu urbain.

Nos baromètres mensuels sont très suivis – trop peut-être. Cette périodicité est extrêmement rapprochée pour des statistiques, qui n'ont de sens véritable que sur un temps plus long. Les chiffres d'accidentalité, même agrégés au niveau national, sont extrêmement volatils et difficiles à interpréter. L'ONISR est le seul organisme à publier aussi vite des chiffres en matière de sécurité routière, ce qui pose d'ailleurs un problème, car ceux-ci ne peuvent être correctement interprétés que couplés à des données de contexte. Or, lors de la publication du baromètre, on ne dispose pas encore des données concernant le trafic, qui ne seront disponibles que quatre mois plus tard, non plus que des bulletins complets de Météo France, qui le seront, eux, plus tard dans le mois. Enfin, il n'existe plus maintenant que des données annuelles, et non plus mensuelles, relatives aux différentes consommations de carburant.

Un mot de l'élaboration de nos statistiques. Le baromètre mensuel est établi à partir des remontées rapides du terrain. Les unités de police ou de gendarmerie appelées sur le lieu d'un accident cochent des cases sur des fiches-types, qui sont concentrées au niveau des préfetures puis remontent au ministère de l'intérieur, qui nous les transmet. Les données ainsi recueillies se limitent au nombre d'accidents corporels, de personnes tuées – sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident –, blessées et blessées hospitalisées (données dites ATBH). Ce sont des chiffres bruts fin de mois, éclatés par département, donnant la répartition des tués par catégorie d'usagers, par tranche d'âge – on en distingue quatre – et par motif présumé d'accident – vitesse, alcool, refus de priorité et autres. Nous retravaillons ces données brutes, qui peuvent comporter des omissions ou des doublons, avant d'en extrapoler des estimations au niveau national, qui constituent le baromètre mensuel. Nous les corrigeons notamment en y appliquant les écarts constatés entre ces remontées brutes et les chiffres finals du fichier national des accidents corporels, sur les douze derniers mois pour lesquels nous disposons des deux séries. Cela donne de très bonnes estimations en base annuelle pour le nombre de tués, moins bonnes pour le nombre d'accidentés et de blessés. Pour ce qui est des blessés hospitalisés, la comparaison n'est pas encore possible puisqu'on ne disposait pas de cette donnée en remontée rapide il y a encore quelque temps. Le baromètre offre diverses comparaisons : d'un mois au même mois de l'année précédente, des n premiers mois de l'année aux mêmes n mois de l'année précédente. Un suivi de tendance est également établi sur la base de douze mois glissants.

La véritable base de données, que gère l'ONISR, est le fichier national des accidents corporels. Chaque unité des forces de l'ordre intervenue lors d'un accident de la circulation établit sur le terrain, par voie électronique, un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation, dit bulletin BAAC. Tous les services de police le saisissent désormais grâce au logiciel Procea. Ce bulletin comporte une soixantaine d'items, relevant de diverses spécialités – médicales, techniques relatives aux infrastructures routières, aux véhicules... Il est impossible que ceux appelés à le remplir soient des experts chevronnés en tous ces domaines. Pour quantité d'items, se retrouve donc la mention « indéterminé ». Avec 70 000 à 80 000 bulletins chaque année, on mesure le travail que représente leur traitement ultérieur !

Les bulletins sont concentrées à Juvisy pour la police et l'étaient jusqu'à présent à Rosny-sous-Bois pour la gendarmerie. Les données sont vérifiées une première fois, sous leur propre responsabilité, par la police ou la gendarmerie, puis versées sur le portail web « Accidents » de l'ONISR. Les forces de l'ordre ayant beaucoup à faire et l'établissement de statistiques ne figurant pas parmi leurs premières priorités, la qualité de la saisie de ces bulletins demeure médiocre. Il faut donc vérifier, corriger, compléter les données qu'ils livrent. C'est un travail lourd qui s'opère d'abord à l'ONISR puis dans les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR), qui travaillent souvent en liaison avec les collectivités – ce travail peut aller jusqu'à la consultation du procès-verbal d'accident pour confronter les indications. La variable qui manque le plus souvent est l'endroit précis où est survenu l'accident. Certaines incohérences sont facilement repérées et corrigées. D'autres ne peuvent l'être que par un dialogue avec les forces de l'ordre qui ont saisi les données sur le terrain. Pour une année  $n$ , le gel de la base intervient entre mi-mai et mi-juin de l'année  $n+1$  : les chiffres définitifs pour 2010 seront ainsi annoncés dans quelques jours par le ministère de l'intérieur.

La base de données établie à partir des BAAC est réputée complète. Elle l'est pour les accidents mortels, pas pour les accidents corporels sans tués. Elle comporte d'autres défauts, avec lesquels nous composons pour l'instant. Des indications importantes comme de savoir si un conducteur tué téléphonait au moment de l'accident n'y apparaissent pas – cette précision n'est d'ailleurs donnée nulle part. N'y figurent pas non plus la vitesse, sauf si les forces de l'ordre ont eu l'impression qu'elle a pu être un facteur déterminant et en ont expressément fait mention. L'une de mes préoccupations actuelles est de défendre cette base et d'enrayer la dégradation de la qualité de ses informations.

Des mesures du comportement des usagers sont également effectuées quadrimestriellement. Elles concernent les vitesses pratiquées par les différentes catégories d'usagers, et d'autres comportements des conducteurs.

Un travail beaucoup plus fin est effectué sur un très petit nombre d'accidents, d'une part par une unité de l'IFSTTAR, basée à Salon de Provence, qui réalise des études détaillées sur une cinquantaine d'accidents par an, avec utilisation de logiciels pour en reconstituer la dynamique et en procédant à une étude approfondie de l'état des véhicules pour en déduire la vitesse à partir de l'énergie estimée du choc ; d'autre part par le centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (CEESAR) sur une centaine d'accidents en région parisienne, essentiellement dans les Yvelines. Ce travail permet de beaucoup mieux comprendre les facteurs des accidents que le fichier BAAC, mais l'échantillon est extrêmement réduit.

Enfin, depuis 1995, est en service dans le Rhône un registre des victimes d'accidents de la route, qui vise à recenser de la manière la plus complète possible les victimes d'accidents de la route dans ce département, la nature et l'évolution de leurs blessures, puis de

leurs éventuelles séquelles. Des extrapolations sont ensuite effectuées à partir de ces données. Il serait très utile que d'autres départements, de profil différent, soient dotés d'un tel registre.

*M. Fernique donne ensuite lecture des principaux documents statistiques remis à la mission d'information.*

**M. le président Armand Jung.** Nous vous remercions de toutes ces informations, très riches et intéressantes, dont certaines remettent en cause des idées reçues. Il nous reste à en extraire la « substantifique moelle ».

**M. Louis Fernique.** Nous ne disposons des données que depuis trois semaines. Nous avons réalisé un travail considérable pour produire ce recueil statistique de façon à vous communiquer le plus vite possible le maximum d'informations.

**M. Philippe Houillon, rapporteur.** Le rapport définitif de l'ONISR pour 2010 ne sera disponible que fin octobre ou début novembre 2011. Or, notre mission d'information doit déposer son propre rapport en octobre. Pourrions-nous donc disposer d'une première ébauche, même non encore officielle, du vôtre, au plus tard à la mi-septembre ?

**M. Louis Fernique.** En général, aux alentours du 15 septembre, nous disposons d'une ébauche qui doit encore être relue, mais est exploitable. Nous pourrions vous la transmettre.

**M. Jacques Myard.** À vous entendre, monsieur, comme hier Mme Merli, il est évident qu'il ne faut pas s'affoler devant les données brutes mensuelles. Les récentes décisions prises dans la précipitation par le comité interministériel de la sécurité routière vous semblent-elles fondées sur une analyse objective ? Au-delà, est-il opportun de publier mensuellement des chiffres bruts, au risque de provoquer une réaction excessive, décalée par rapport à la réalité, du Gouvernement ?

**M. Louis Fernique.** Il ne m'appartient bien sûr pas de me prononcer sur le bien-fondé des décisions du CISR. Nous sommes pris entre deux feux. Les réactions face à l'explosion des accidents mortels chez les motards en 2009 ont peut-être été disproportionnées, d'autant que, ne disposant pas des bons chiffres, les cyclomoteurs et les motos n'ayant pas été initialement distingués, nous avons fait des erreurs d'appréciation. Il n'en demeure pas moins que les mesures prises ont été salutaires et ont permis en quelques mois d'abaisser de nouveau fortement la mortalité de cette catégorie d'usagers. Et les progrès enregistrés ont duré toute l'année 2010. Il est donc utile de pouvoir réagir vite. Pour autant, il est vrai que l'analyse exige du temps.

**M. le rapporteur.** Il semble que le conseil national de la sécurité routière ne se soit plus réuni depuis 2008. Nous le confirmez-vous ?

**M. Louis Fernique.** Le mandat des membres du CNSR n'a pas été renouvelé à son expiration il y a deux ans. Depuis lors, cette instance n'est donc plus opérante. Cela ne signifie pas que rien n'ait été fait mais il est indéniable que cela pose des problèmes à l'ONISR. En effet, le CNSR évaluait chaque année notre programme d'activité et le comité d'experts l'assistant nous conseillait sur les méthodes statistiques, en même temps qu'il

orientait notre programme d'études et de recherches. Il y a deux mois, en accord avec la déléguée interministérielle, nous avons reconstitué auprès de l'Observatoire, un collège de quatorze experts qui tient, par défaut, le rôle que jouait le comité des experts du CNSR. Cela étant, le CISR a décidé de remettre en route le CNSR.

**M. le rapporteur.** Nous avons l'impression qu'une multitude d'organismes, de statut divers et à des niveaux divers, traitent de sécurité routière ou du moins s'expriment sur le sujet. Cette impression est-elle juste ? Si oui, que pensez-vous de la situation et que faudrait-il faire selon vous ?

**M. Louis Fernique.** Visez-vous seulement les services de l'État ou l'ensemble des partenaires avec lesquels nous pouvons être amenés à travailler ?

**M. le président Armand Jung.** Nous visons tous les organismes qui comptent dans le domaine de la sécurité et la prévention routières. Nous en découvrons tous les jours !

**M. Louis Fernique.** S'agissant des services de l'État, une réorganisation est en cours, avec le rapprochement depuis novembre dernier de la DSCR du ministère de l'intérieur. S'agissant de la constellation de partenaires extérieurs avec lesquels nous travaillons, notamment dans le cadre des grandes concertations nationales où il peut arriver que, sur 80 participants, on dénombre 60 à 70 représentants d'intérêts différents – constructeurs, assurances,... –, chacun a sa spécialité et tous ont leur importance. Les bonnes volontés sont nombreuses en matière de sécurité routière, les lobbies aussi... Le paysage de la sécurité routière est ainsi fait mais peut-il en aller différemment dès lors que c'est toute la société qui est concernée par le sujet ?

**M. le président Armand Jung.** Je vous remercie de toutes les informations que vous nous avez apportées. Nous attendons avec impatience de disposer à la mi-septembre de vos premières conclusions pour 2010.

\*

\* \*

*Enfin, elle procède à l'audition, ouverte à la presse, de Mme Anne Lebrun, sous-directrice de la circulation et de la sécurité routières à la direction de la modernisation et de l'action territoriale, au secrétariat général du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, accompagnée de M. Guillaume Audebaud, chef du service du fichier national des permis de conduire, et de M. Fabrice Dingreville, chef du bureau de la sécurité et de la réglementation routières.*

**M. le président Armand Jung.** Nous éprouvons quelques difficultés à tirer des leçons de l'avalanche des chiffres et des statistiques que l'on nous remet. Notre mission doit proposer, en octobre prochain, un certain nombre d'orientations précises au Gouvernement. Nous comptons donc beaucoup sur votre éclairage.

**Mme Anne Lebrun, sous-directrice de la circulation et de la sécurité routières à la direction de la modernisation et de l'action territoriale, au secrétariat général du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration.** J'anime une petite structure, qui existait avant le rattachement de la direction de la sécurité routière (DSR) au ministère de l'intérieur. Son activité consiste : en premier lieu, à réaliser des remontées statistiques rapides afin de disposer d'indications de tendances sur la sécurité

routière ; en deuxième lieu, à tenir les fichiers nationaux d'immatriculation des véhicules et du permis de conduire à points ; en troisième lieu, depuis cette année, à aider les préfetures à mettre en place et à développer des politiques locales de sécurité routière.

Nos statistiques se présentent différemment de celles de l'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière) : elles proviennent de données fournies très rapidement par les préfetures à partir des informations relatives aux accidents que leur communiquent les forces de l'ordre. Ces remontées brutes sont à la fois hebdomadaires – chaque lundi – et mensuelles ; elles font également l'objet d'un bilan consolidé, établi pour une période d'un mois plus 45 jours. Les données correspondantes ne sont ni corrigées ni manipulées d'aucune façon. Elles ne prétendent pas à une valeur scientifique, elles ambitionnent seulement d'indiquer, rapidement et régulièrement, les tendances observées sur le terrain, conformément à ce qu'a souhaité le cabinet du ministre. Nous disposons ainsi, en attendant leur confirmation par les travaux ultérieurs des statisticiens, de données pour 2010 et pour les cinq premiers mois de 2011.

Ces données mentionnent la répartition des tués selon les catégories de véhicules, selon les âges et selon les causes. Plus de 57% des accidents mortels concernent des véhicules légers, dont 17% impliquent des motocyclettes et 6% des cyclomoteurs. Plus de 52% portent sur la classe d'âge de 25 à 65 ans. La vitesse représente 26,25% des causes et l'alcool 20%.

**M. le président Armand Jung.** Mais il s'agit souvent de faisceaux de causes.

**Mme Anne Lebrun.** En établissant le procès-verbal d'accident, les forces de l'ordre peuvent mentionner chacune des causes qui se sont conjuguées.

Nous disposons aussi, pour 2010, de la liste des départements où l'on déplore le plus grand nombre de tués sur les routes. Certains d'entre eux, comme les Bouches-du-Rhône, l'Hérault, le Var, le Nord, la Seine-et-Marne, comptent de 80 à 100 morts et davantage.

Nos chiffres sont beaucoup plus récents que ceux figurant dans les bilans et les brochures publiés après vérifications et corrections. Mais, pour l'essentiel, les tendances brutes que nous observons sont ensuite confirmées ; on peut donc se fonder sur elles.

Pour les cinq premiers mois de 2011, le nombre de tués a augmenté de 8,57% par rapport à la même période de 2010 ; plus de 43% étaient des motocyclistes.

Au début de cette année, nous avons, toujours selon la même méthode de remontées rapides d'informations par les forces de l'ordre et par les préfetures, lancé une nouvelle étude portant sur les auteurs présumés d'accidents mortels afin de mieux cerner les causes de ces derniers. Nous disposons ainsi d'éléments qui les caractérisent : 80% résidaient dans le département où a eu lieu l'accident – constat identique pour toute la France ; 49% avaient déjà commis une infraction au code de la route entraînant un retrait de points ; 40% avaient déjà subi une condamnation judiciaire pour une ou plusieurs infractions ; 10 % avaient déjà été condamnés pour une alcoolémie délictuelle ; enfin, la vitesse était la cause de 24 % des accidents mortels.

**M. Philippe Houillon, rapporteur.** La vitesse est-elle un facteur déclenchant ou un facteur aggravant ? Apparemment, on ne le sait pas vraiment : les appréciations portées sur les causes d'accidents le sont souvent de façon rapide.

**Mme Anne Lebrun.** L'appréciation résulte, dans ce cas, de l'absence d'autre cause, telles que l'alcoolémie ou le non respect de la signalisation.

**M. le rapporteur.** On nous dit que beaucoup d'accidents s'expliquent par des comportements humains, comme des accès de fatigue, des perturbations provoquées par l'usage du téléphone portable, des défauts d'attention. Il s'agirait là de l'effet déclencheur de l'accident, la vitesse n'intervenant que pour en aggraver les conséquences. Mais, sans doute, est-ce particulièrement difficile à préciser.

**Mme Anne Lebrun.** Les forces de l'ordre parvenant sur le lieu de l'accident ne peuvent évidemment savoir quelle est la part revenant, en amont, au comportement du conducteur. Mais elles peuvent se rendre compte du caractère excessif, ou inapproprié, de la vitesse, notamment lorsque le tachymètre du véhicule est bloqué ou lorsque, par exemple, un motocycliste aborde un virage à trop vive allure. Comment savoir s'il y a eu, en plus, inattention ou trouble du conducteur ?

Nous disposons aussi d'éléments sur les véhicules : 69% des auteurs présumés d'accidents mortels conduisaient un véhicule léger – ce qui confirme les chiffres de 2010 – et 74% étaient propriétaires de leur véhicule. Nous disposons également de données relatives à la voirie : 70 % des accidents mortels se sont produits en dehors des agglomérations, 80% d'entre eux sur le réseau secondaire et 64% sur les routes départementales. De telles indications peuvent servir la politique de prévention, par exemple pour l'implantation de panneaux de signalisation ou de radars.

Notre étude ne porte encore que sur un nombre d'accidents relativement faible mais elle nous fournira bientôt des indications quant à l'évolution de la tendance.

Depuis la rentrée de 2010, nous aidons les préfetures à déterminer des politiques locales de sécurité routière. Nous avons ainsi lancé les « entretiens de gestion sécurité routière », dont 25 ont déjà été réalisés. Ils consistent, dans chaque département, à réunir le directeur de cabinet du préfet, en sa qualité de chef de projet pour la sécurité routière, ses collaborateurs et les représentants des forces de l'ordre. Des questionnaires ont été préalablement envoyés et remplis. Tous les chiffres sont examinés, les causes d'accidents étudiées. Nous montrons l'importance d'une politique locale de sécurité routière, comportant une stratégie définie avec l'aide de comités de pilotage auxquels participent le parquet, les collectivités locales, les associations. Nous insistons sur la nécessité de bien analyser les causes locales des accidents afin de réaliser des opérations de contrôle et de prévention adaptées à chaque département, même si elles se situent naturellement dans le cadre d'une politique nationale. On peut ainsi définir des actions prioritaires pour les forces de l'ordre, par exemple en fonction de l'influence de l'alcoolémie, de la circulation en fin de semaine, des trajets entre domicile et travail, ce qui permet d'établir des plans de contrôle routier.

**M. le rapporteur.** Dispose-t-on d'éléments d'information de ce genre en fonction des départements, des régions, voire des saisons, et permettant, comme vous le dites, d'adapter au plus près du terrain des politiques de sécurité routière éventuellement différenciées ?

**Mme Anne Lebrun.** Chaque préfecture dispose de ses propres statistiques relatives à la sécurité routière grâce à l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR), qui établit des cartes.

**M. le rapporteur.** On nous a expliqué que ces travaux étaient très « variables », n'employant parfois qu'un agent à mi-temps, voire personne.

**Mme Anne Lebrun.** Du fait de la réorganisation en cours, certains observatoires ont été transférés à la préfecture tandis que d'autres demeurent auprès des directions départementales des territoires (DDT), ce qui complique un peu le dispositif. Mais on dispose aussi de toutes les statistiques tenues par la police et la gendarmerie et que ces instances font remonter à leurs directions nationales respectives.

Dans chaque département, sous l'égide du directeur du cabinet du préfet, il importe de mettre en commun toutes les informations, nombreuses mais dispersées, provenant des administrations comme des collectivités locales, telles que, par exemple, celles des bornes du système informatisé de recueil de données (SIREDO) dont disposent les conseils généraux pour la voirie ; celles-ci fournissent, en effet, des indications de vitesse moyenne à certains endroits.

Mieux ordonnée, cette masse d'informations peut améliorer non seulement les contrôles mais aussi la prévention.

Nous allons maintenant élaborer un guide des bonnes pratiques, fondé sur les expériences positives conduites dans certains départements.

**M. le rapporteur.** Nous allons également en faire un.

**Mme Anne Lebrun.** Et nous le présenterons à l'ensemble des préfectures.

La deuxième grande tâche de notre sous-direction concerne la gestion du fichier du permis à points.

J'en rappelle la réglementation. Le permis de conduire à points fut créé par la loi du 10 juillet 1989 et il est entré en vigueur en juillet 1992. Le capital maximal de points est de 12. Mais le permis initial a un caractère probatoire : doté de six points, il dure trois ans, ou deux ans en cas de conduite accompagnée. Depuis 2007, si aucune infraction n'est commise dans l'année écoulée, on acquiert deux points de plus et l'on parvient à un permis complet de 12 points à la fin de la période probatoire.

Les retraits de points interviennent de plein droit lorsque la réalité de l'infraction est établie par le paiement d'une amende forfaitaire, ou par l'émission d'un titre exécutoire d'amende forfaitaire majorée, ou encore par l'exécution d'une condamnation pénale ou civile. Ils ont donc un caractère automatique en fonction d'une grille progressive, de un à six points, selon la gravité des infractions. Entraînent, principalement, le retrait d'un point les petits excès de vitesse, de moins de 20km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée, en agglomération et hors agglomération ; de deux points, les excès de vitesse entre 20km/h et 30km/h et le fait de tenir en main un téléphone portable; de trois points, les excès de vitesse entre 30 et 40 km/h et le défaut de port de la ceinture ; de quatre points les excès de vitesse entre 40 et 50 km/h, les refus de priorité, le non respect du signal stop et des feux rouges ; enfin, de six points, les grands excès de vitesse, supérieurs à 50 km/h, toutes les infractions relatives à l'alcoolémie et à l'usage de stupéfiants, ainsi que les refus de se soumettre aux contrôles correspondants.

Les contrevenants sont ensuite informés du retrait de leurs points, par quatre types de lettres envoyées automatiquement depuis le fichier des permis de conduire. Lorsqu'un retrait

aboutit à un solde de points égal ou inférieur à six, une lettre d'avertissement, recommandée simple, incite à l'accomplissement d'un stage de récupération de points. En cas de retrait de points au cours de la période probatoire, une lettre recommandée avec accusé de réception signifie à l'intéressé l'obligation de suivre un stage. Il en va de même de l'information relative à la perte totale des points, à l'invalidation consécutive du permis et à l'obligation de le rendre à l'autorité administrative – ce qui fait courir le délai au terme duquel il devient possible d'en présenter de nouveau la demande.

D'autres types de lettres automatiques, au nombre de cinq – autant que de possibilités de récupération de points – sont envoyés en vue d'informer du rétablissement des points : un courrier simple pour une reconstitution totale du nombre de points après trois ans sans infraction ; la lettre de rétablissement d'un point dans le délai d'un an ; une nouvelle lettre consécutive à la réduction de ce délai à six mois en vertu de la loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI) ; celle indiquant une réattribution de points au terme de dix ans sans infraction ; enfin, la future lettre relative au rétablissement des points au bout de deux ans pour les infractions des trois premières classes, laquelle n'entrera en vigueur que dans deux ans.

Toujours en application de la LOPPSI, il sera possible de récupérer, tous les ans et non plus tous les deux ans, quatre points en effectuant un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

**M. le rapporteur.** Savez-vous, sur le volume total de points retirés chaque année, quelles sont les proportions respectives de retraits pour chaque nombre de points ? Constate-t-on plutôt des « petites » pertes, de un ou de deux points, ou bien, à l'inverse, des pertes élevées en une seule fois ?

**Mme Anne Lebrun.** En 2010, par exemple, les retraits d'un point pour petits excès de vitesse ont représenté plus de 42% du total des points retirés tandis que les autres excès de vitesse en ont représenté 15%.

**M. le rapporteur.** Nous serions intéressés par une ventilation plus fine.

**M. Anne Lebrun.** Nous établissons chaque année un bilan du permis à points qui répond à votre préoccupation. Celui de 2009 est déjà public sur le site du ministère, celui de 2010 est en cours de finalisation et sera disponible la semaine prochaine.

**Mme Pascale Gruny.** Connaissez-vous le nombre d'infractions ne pouvant donner lieu à retrait de points, en raison de l'ignorance de l'identité des auteurs ? Quelle part cela représente-t-il ?

**M. le rapporteur.** En d'autres termes, existe-t-il des failles dans le système ? On entend dire que certains avocats font commerce des cas d'impossibilité de retirer des points.

**Mme Pascale Gruny.** Nous connaissons ce problème avec les véhicules d'entreprises, lesquelles payent les amendes mais n'indiquent pas qui était responsable de l'infraction.

**Mme Anne Lebrun.** Je rappelle que 74% des auteurs d'infractions sont propriétaires de leur véhicule. La plaque d'immatriculation permet de connaître le propriétaire d'un véhicule, et c'est à lui que le procès-verbal est automatiquement adressé : il n'y a pas de perte

à ce stade. S'il s'agit d'un véhicule inscrit au nom d'un chef d'entreprise, celui-ci est le responsable de l'infraction, sauf s'il désigne un autre conducteur.

**Mme Pascale Gruny.** Mais si le véhicule appartient à une société ?

**M. le rapporteur.** Ou à une administration ? Il n'y a pas, alors, de retrait de points.

**Mme Anne Lebrun.** Dans le cas de sociétés, en effet, c'est le cas. Toutefois, pour les administrations, des directives sont intervenues afin que l'on désigne les personnes qui conduisent un véhicule de service, ou de fonction, à un moment donné. Quant à la pratique ...

On connaît le nombre de véhicules dont le propriétaire est une personne morale : il est très faible. Je vous communiquerai les chiffres précis.

**M. le rapporteur.** On observe que l'alcool et la vitesse sont responsables, à part quasiment égale – à hauteur d'environ 30% chacun – des accidents mortels. Toutefois, l'alcoolémie provoque bien moins de retraits de points que la vitesse. Les petits excès de vitesse, bien que responsables de peu d'accidents, entraînent un nombre très élevé de retraits de points. N'y a-t-il pas là une inadéquation du système ?

Les retraits de permis consécutifs à des retraits de points résultent-ils plutôt de l'accumulation de pertes de un ou de deux points ou bien de pertes de points plus importantes en une seule fois ?

Dispose-t-on de précisions supplémentaires sur la nature des infractions commises par les récidivistes ? Car il est tout de même très différent de multiplier les infractions au stationnement et les excès de vitesse.

**Mme Anne Lebrun.** Dans le nombre de points retirés, il faut tenir compte de l'incidence des radars automatiques, qui ne peuvent évidemment jouer le même rôle en matière d'alcoolémie, puisque, comme pour les stupéfiants, il faut une interception du contrevenant.

**M. le rapporteur.** Certes, mais cela nous incitera peut-être à adapter notre politique de sécurité routière. Car si 30% des accidents mortels sont dus à l'alcool alors que seulement 9% des retraits de points lui sont imputables, même pour des raisons pratiques qui se comprennent, nous devons nous poser des questions.

**Mme Anne Lebrun.** Le nombre d'infractions relevées par radars est nécessairement plus élevé que celui des interceptions. Quant à l'alcool au volant, il ne peut évidemment être réprimé sans infraction ou sans contrôle préventif.

**M. Jean-Louis Léonard.** De quelles informations disposez-vous concernant les conducteurs sans permis, dont on nous dit qu'ils seraient de plus en plus nombreux, alors que les statistiques qu'on nous présente à ce sujet ne sont jamais les mêmes ? Existe-t-il une corrélation entre les accidents mortels ou graves et ces conducteurs-là ? Connaît-on leur pourcentage d'implication ?

Selon vous, 24% des accidents mortels seraient dus à la vitesse. Comment peut-on établir une statistique aussi précise quand on sait que le constat de la vitesse est malaisé à établir, même en cas de compteur bloqué, et que le policier qui rédige immédiatement le constat ne dispose évidemment pas, sur le moment, de tous les éléments d'appréciation ?

Les petits excès de vitesse, inférieurs à 20 km/h, aussi faibles soient-ils, sont « susceptibles » de donner lieu, selon le procès-verbal que l'on reçoit, à retrait de points. Or, on constate souvent que les points ne sont pas retirés. Comment s'opère donc l'arbitrage entre retrait et non retrait en fonction de l'excès de vitesse puisque la sanction n'est pas systématique ?

**M. le rapporteur.** Le défaut de notification est un argument utilisé par les avocats.

**Mme Anne Lebrun.** S'agissant des conduites sans permis, nous ne pouvons disposer que du nombre des infractions relevées à ce titre : 100 314 en 2010 contre 106 227 en 2009, soit une diminution de 6%.

**M. Jean-Louis Léonard.** Peut-on rapprocher cette statistique du nombre de contrôles effectués par la police et par la gendarmerie ?

**Mme Anne Lebrun.** Notre système de remontées rapides ne le permet pas.

**M. Jean-Louis Léonard.** Mais combien de contrôles sont effectués par an ?

**Mme Anne Lebrun.** Je ne peux pas vous le dire ici mais je vous ferai parvenir l'information.

Comme je l'ai indiqué, le retrait d'un point fait l'objet d'une lettre automatique.

Des avocats ayant obtenu gain de cause en contestant les retraits de points, nous avons essayé, en liaison avec le Conseil d'État, de perfectionner le système afin d'en fiabiliser la procédure. Nous sommes donc en train de modifier les formulaires des procès-verbaux pour supprimer le doute que soulevait auparavant le fait de cocher, ou non, la case relative au retrait de points. Il existera désormais quatre modèles de formulaires, qui entreront en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2012 : le stationnement ne sera pas concerné ; quant à l'excès de vitesse, il entraînera automatiquement un retrait de points.

**M. le rapporteur.** Attendez peut-être que nous ayons formulé nos propres propositions.

**Mme Anne Lebrun.** Il s'agit d'un travail déjà commencé. Les documents relatifs aux infractions donnant lieu à retrait de points comporteront des cases déjà imprimées et seront d'une couleur particulière. Les autres ne comporteront pas de cases et seront d'une autre couleur. Les forces de l'ordre recevront des instructions précises pour l'utilisation des nouveaux formulaires. Ce système devrait diminuer sensiblement le nombre de recours fondés sur l'ancien problème de remplissage, ou non, d'une case.

Nous vous communiquerons très vite le nombre de contrôles effectués au titre de la sécurité routière.

**M. Jean-Louis Léonard.** Ai-je bien compris que les petits excès de vitesse n'entraînaient pas de retrait de points ?

**Mme Anne Lebrun.** Il y a retrait de points lorsque l'infraction a bien été caractérisée. Je ne comprends donc pas les cas auxquels vous faites allusion.

**M. Jean-Louis Léonard.** Mon cas personnel, sur trois ans, dément votre modèle. Il n'est pas isolé. Je persiste donc à me demander s'il n'existe pas une part d'aléatoire.

**Mme Anne Lebrun.** Après deux années de diminution, le nombre de points retirés a augmenté de 9%, en 2010. En revanche, le nombre des permis de conduire invalidés a diminué : de 6% en 2009 et de 7% en 2010. Ce qui traduit un certain équilibre.

J'ajoute qu'un permis de conduire sur cinq invalidés pour solde nul de points est un permis probatoire.

**M. le rapporteur.** Ce qui confirmerait que la population la plus jeune est davantage impliquée dans les accidents et commet plus d'infractions.

**Mme Anne Lebrun.** Le nombre de permis au capital initial de 12 points rétablis dans un délai de trois ans sans infraction concerne plus de 2,3 millions de conducteurs en 2010, sur environ 40 millions de titulaires de permis de conduire, pour toutes sortes de véhicules.

Le nombre de récupérations d'un point au bout d'un an sans infraction progresse régulièrement : on en comptait trois millions en 2010.

Sur les 85 700 personnes dont le permis fut invalidé, 86 seulement n'avaient commis que des excès de vitesse à un point. Ce qui démontre que la perte de permis par disparition de la totalité des points résulte surtout d'infractions graves et que, si d'une façon générale, on perd beaucoup de points, on en récupère aussi beaucoup. Le mécanisme de restitution à un an et, maintenant, à six mois, fonctionne bien.

**M. le rapporteur.** Sous réserve toutefois de l'incidence des nouvelles dispositions et de l'augmentation des infractions constatées par radars.

**M. Guillaume Audebaud, chef du service du fichier national des permis de conduire.** Le nombre de permis rétablis à 12 points est 27 fois plus élevé que le nombre de permis invalidés.

**M. le rapporteur.** Les 86 personnes que vous signalez ne représentent en effet qu'une statistique négligeable. Cela dit, il serait intéressant de comprendre plus précisément comment on perd son permis. On ne saurait en effet assimiler les pertes successives d'un point et celles de deux fois six points. Nous avons donc besoin, en la matière, d'une photographie très fine, faute de quoi nos conclusions pourraient être faussées. Peut-on disposer d'un tableau exhaustif de tous les cas de figures avec la mention de la part prise par chacun ?

**M. Fabrice Dingreville, chef du bureau de la sécurité et de la réglementation routières.** Nous disposons du panel de toutes les infractions ayant conduit à l'invalidation de permis de conduire et de leur répartition par catégories d'infractions.

**Mme Anne Lebrun.** Les infractions relatives aux franchissements de feux rouges coûtent quatre points et sont en forte hausse du fait de l'installation récente de radars. Un conducteur peut donc se trouver rapidement privé d'une partie importante de ses points alors qu'il ne lui semble pas avoir commis d'infraction très grave.

**M. Guillaume Audebaud.** Il faut aussi rappeler que 75% des conducteurs possèdent la totalité de leurs 12 points.

**M. le rapporteur.** Comment alors, avec un tel système progressif et équilibré, expliquer la très vive réaction des populations à l'annonce des mesures prises par le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 11 mai dernier et aux déclarations gouvernementales qui les ont suivies ?

**Mme Anne Lebrun.** Ces réactions nous paraissent plus épidermiques et psychologiques que vraiment rationnelles, les statistiques montrant que 75% des personnes ne sont pas concernées.

**M. Jean-Louis Léonard.** Disposez-vous de statistiques sur les récidives et sur les infractions relevées par les radars ?

**Mme Anne Lebrun.** Nous n'avons pas de statistiques portant sur les récidives : elles ne sont pas répertoriées administrativement mais seulement sur le plan judiciaire.

**M. Jean-Louis Léonard.** Ce devrait pourtant être possible puisque tout est enregistré.

Les radars et leur signalétique semblent avoir un effet bénéfique sur la conduite, notamment en appelant le conducteur à plus de vigilance.

Que pensez-vous des systèmes avertisseurs du type *Coyote*, qui contribuent au même résultat ? Plusieurs recherches ont montré leur aspect positif. Pourquoi n'a-t-on pas, dans les décisions intervenues récemment au CISR, davantage tenu compte de leur apport au lieu de se focaliser sur la question, marginale, du freinage et de l'accélération à hauteur des panneaux de signalisation des radars ?

**Mme Anne Lebrun.** Ce sujet ne relève pas de ma sous-direction mais d'autres services du ministère.

**M. Jean-Louis Léonard.** Mme Michèle Merli, déléguée interministérielle à la sécurité routière, ne pouvait pas non plus nous répondre. À qui faut-il donc s'adresser ? Qui pèse, techniquement, sur les décisions du CISR ?

**M. le rapporteur.** C'est aussi pourquoi je demande, de façon réitérée, les raisons pour lesquelles le Conseil national de la sécurité routière ne s'est pas réuni depuis 2008, alors que tous nos interlocuteurs ont attesté de son utilité et de la qualité des experts qu'il réunissait. Aujourd'hui, les décisions sont prises directement par le CISR sans consultation de ce qui tenait lieu de « parlement » de la sécurité routière.

Je renouvelle aussi ma demande de disposer d'éléments d'analyse plus fine pour compléter les informations que vous nous avez fournies.

**Mme Anne Lebrun.** La brochure « bilan » du permis à points sera disponible la semaine prochaine.

**M. le rapporteur.** Je vous remercie.

*La séance est levée à 18 heures 35.*