

**DEUXIÈMES JOURNÉES PARLEMENTAIRES EUROPÉENNES
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**ACTES DU COLLOQUE
ORGANISÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE**

**Sous le haut patronage de
M. Jean-Louis Debré,
Président de l'Assemblée nationale**

Assemblée nationale – Salle Larmartine
Paris – 25 septembre 2006

I. Allocution d'ouverture de M. Jean-Louis Debré, Président de l'Assemblée nationale.

M. Jean-Louis Debré, Président de l'Assemblée nationale, s'est tout d'abord félicité de la présence de parlementaires de douze États membres de l'Union européenne, qui témoigne de l'intérêt que suscitent, chez nos voisins, les questions de sécurité routière, mais également l'expérience menée en France depuis 2002. Il a relevé que ces journées européennes arrivent à point nommé pour les députés français. Elles vont en effet permettre de faire le bilan d'une expérience menée depuis 3 ans et d'en comparer les effets avec des pays qui se sont lancés dans des entreprises analogues, comme l'Espagne ou la République tchèque, ou des pays où la sécurité routière est depuis longtemps une préoccupation majeure, notamment ceux du Nord de l'Europe. C'est pourquoi ce colloque rassemble des législateurs responsables, chargés d'écrire la loi mais aussi d'évaluer les textes qu'ils ont votés, afin d'en mesurer l'efficacité et, le cas échéant, de les modifier pour les améliorer.

Le Président de l'Assemblée nationale a rappelé qu'en 2002, le Président de la République française dénonçait une hécatombe indigne d'un grand pays civilisé, alors que la France déplorait près de 8 000 morts sur les routes (soit cependant moitié moins qu'en 1972). Il a remarqué que l'Union européenne pourrait reprendre à son compte ce constat, car il ne peut être accepté que, dans des pays regroupés autour des idéaux de liberté et de défense de la personne humaine, on déplore, chaque année, plus de 40 000 morts. Il faut donc se réjouir que la Commission européenne se soit emparée de ce dossier et ait élaboré un programme d'actions pour la sécurité routière pour la période 2003–2010.

L'insécurité routière n'est nullement une fatalité, dès lors qu'il y a une volonté politique et des moyens adaptés pour la combattre, comme le montrent les progrès remarquables accomplis en France où l'insécurité routière a reculé de façon spectaculaire et continue à décroître. Ainsi, en trois ans, le nombre de personnes tuées sur les routes a baissé de plus de 30 %, celui des blessés de 20 %.

Ce résultat a été acquis, d'abord et avant tout, par une politique de répression accrue, menée dans un pays qui, historiquement, connaissait un grand retard dans ce domaine. Cette nouvelle approche a été rendue possible par l'automatisation du constat des infractions grâce à de nouveaux radars fixes ou mobiles et celle du traitement des procès verbaux, ainsi que par la modification des procédures de contestation, de façon à éviter la paralysie des tribunaux par un contentieux de masse.

Cette politique de sanctions s'est traduite par une augmentation brutale du nombre d'infractions constatées -7 500 000 en 2005- soit une augmentation de 139 % par rapport à 2002, et, par voie de conséquence, du nombre de permis retirés -55 000 en 2005- soit plus de 3 fois plus qu'en 2002. Ce sont aujourd'hui environ un peu plus de 600 000 procès-verbaux d'infractions au code de la route qui sont dressés chaque mois et près du tiers des conducteurs français a perdu, depuis 2002, au moins un point.

Tout montre que l'on peut encore aller plus loin dans la réduction du nombre d'accidents et de victimes, mais un certain nombre de questions doit inciter les responsables à s'interroger sur la façon d'y parvenir.

La vitesse moyenne a certes décliné depuis trois ans, mais elle a tendance à augmenter sur les autoroutes. Un nombre croissant des conducteurs adaptent leur comportement à la multiplication des radars et ne réduisent plus leur vitesse que sur quelques centaines de mètres, avant et après les radars fixes et les radars mobiles quand ils sont repérés. Or il est indispensable

que toute la route soit sous contrôle et que la vitesse soit encadrée tout le long du trajet. Par ailleurs, il convient de réfléchir au problème social que pose le retrait du permis à certaines catégories d'employés, qui ne peuvent se dispenser d'utiliser tous les jours leur voiture pour travailler.

Des fraudes se font jour : le nombre de conducteurs sans permis augmente, la falsification des permis progresse, la substitution d'identité des conducteurs de véhicules flashés atteint des proportions non négligeables, comme semble en témoigner l'augmentation du nombre de points retirés à des personnes de plus de 65 ans.

L'acceptation du système n'est pas totale. Un certain nombre de citoyens n'adhère à cette politique que du bout des lèvres, s'y résigne avec difficulté, quand il ne la conteste pas.

Les réfractaires, même bruyants, n'en restent pas moins minoritaires et les sondages effectués démontrent une large adhésion à cette politique. Il faut néanmoins veiller à ce que cette contestation, aujourd'hui limitée, ne prenne pas demain une ampleur qui pourrait la remettre en cause. De plus, il convient d'éviter qu'un sentiment d'injustice ne se développe parce qu'échapperaient à cette rigueur plusieurs catégories d'usagers de la route, notamment les conducteurs de véhicules étrangers, qui sont à l'origine d'une part importante du nombre d'infractions constatées, ou les motocyclistes ou certains conducteurs infractionnistes, en particulier ceux qui conduisent sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants. Une réflexion doit être menée sur les limitations des vitesses décidées à certains endroits lorsque l'on constate que, malgré l'installation de radars, le nombre de procès verbaux ne diminue pas significativement, ainsi que sur les mesures à adopter dans le cas de voitures franchissant un feu de signalisation lors du passage au rouge.

Il conviendrait de vérifier si notre système ne pêche pas par un excès de rigueur à l'égard des automobilistes ayant perdu la totalité de leurs points et si tel est le cas, les expériences étrangères pourraient aider la France à trouver des solutions autorisant, de manière encadrée, la reconstitution de points.

Une étude devrait être menée avec les assureurs afin de voir comment ils pourraient accompagner la politique de sécurité routière. En effet, un certain nombre d'automobilistes ne perçoivent pas l'avantage qu'ils peuvent retirer de l'amélioration des comportements. Si l'évolution des primes d'assurance pouvait tenir compte de l'évolution du nombre des victimes ou du nombre de points détenus, ainsi que du comportement des assurés ne commettant pas d'infractions, cela encouragerait, en les récompensant, les conducteurs les plus respectueux et les plus raisonnables à persévérer.

L'harmonisation de certaines règles au niveau communautaire est enfin nécessaire. La rencontre d'aujourd'hui, qui prolonge les travaux commencés à Stockholm, devrait faire avancer utilement la réflexion et déboucher sur l'institution d'un rendez-vous régulier, permettant aux législateurs de comparer les efforts déployés par chacun vers un but commun.

II. Interventions de MM. Jacques Barrot, Commissaire européen en charge des transports, et Jean-Marie Huet, Directeur des affaires criminelles et des grâces au ministère de la Justice.

M. Jacques Barrot, Commissaire européen en charge des Transports, a salué le combat inlassable que mènent depuis des années MM. Jean-Michel Bertrand et Richard Dell'Agola.

La sécurité routière est une préoccupation majeure de la Commission européenne, l'Union s'étant fixé pour objectif de diminuer le nombre de tués sur la route de 50 000 en l'an 2000 à 25 000 en 2010. La tendance constatée n'est cependant guère rassurante : si l'Europe devait continuer à progresser au rythme actuel, le nombre de tués en 2010 s'élèverait à 32 500. Au niveau mondial, la situation est pire : les accidents de la route constituent aujourd'hui la troisième cause de mortalité et pourraient bientôt devenir la deuxième. Il est donc utile de procéder à des comparaisons entre les systèmes nationaux. L'Europe doit apporter une réelle valeur ajoutée en ce domaine, sans pour autant se substituer à la compétence des États membres, qui est de droit. Il faut notamment entièrement sécuriser la libre circulation des biens et des personnes au sein du marché intérieur.

Hommage doit être rendu à l'action menée en France depuis le discours du Président de la République du 14 juillet 2002, annonçant que l'amélioration de la sécurité routière était l'une des trois priorités de son mandat. A partir du milieu de l'année 2002, on a de ce fait assisté à une prise de conscience généralisée, qui a réduit le nombre des victimes presque aussitôt, avec une ampleur et une rapidité jamais enregistrées dans aucun pays.

Les pouvoirs, exécutif, législatif et judiciaire ont agi de concert et de manière exemplaire. Les ministères des Transports, de l'Intérieur, de la Justice, de l'Éducation, de la Santé, les milieux économiques, les médias et les associations se sont mobilisés. Par ailleurs, la loi contre la violence routière du 12 juin 2003 a donné aux services de l'État les moyens efficaces dont ils avaient besoin. Les résultats sont là. Le nombre des victimes a baissé d'un tiers, ce qui est sans équivalent. La France affiche désormais des résultats meilleurs que la moyenne de l'Union européenne. Cependant, elle peut et doit faire mieux, car ces résultats restent loin de ceux obtenus par les "meilleurs élèves" : pays scandinaves, Pays-Bas et Royaume-Uni.

Au niveau européen, le Livre Blanc de 2001 de la Commission européenne sur les transports a été suivi d'un programme d'action européen pour la sécurité routière, décliné en 60 mesures, sous le titre "*La sécurité routière, une responsabilité partagée*". Les réunions annuelles du Conseil des ministres consacrées à ce sujet, organisées à Vérone, témoignent un état d'esprit très positif, qui reflète une prise de conscience de tous les États membres. La sécurité routière figure désormais au premier rang des préoccupations politiques des États membres.

Le Commissaire européen a ensuite commenté les principaux enseignements contenus dans le rapport d'étapes publié en février dernier. L'Europe a certes progressé, mais avec quelque 41 600 tués en 2005, soit une réduction de 17,5 % en 4 ans, elle reste loin de l'objectif fixé pour l'année 2010 ; la législation sur les temps de conduite et le repos des conducteurs professionnels a été enfin adoptée, après un combat difficile. Cela a permis de réduire le temps de travail des chauffeurs routiers et de prévoir l'installation d'un tachygraphe digital dans tous les nouveaux véhicules des États membres, lequel constitue un instrument efficace pour s'assurer du respect de la règle par les chauffeurs ; le groupement de constructeurs européen Cars 21 a adopté une feuille de route sur les équipements, qui encourage le citoyen à prendre en compte la qualité de ces équipements dans sa décision d'achat ; des campagnes d'éducation et de sensibilisation ont été menées ; la discussion sur la directive sur le permis de conduire a été enfin débloquée, ce qui devrait permettre de réduire les falsifications, ainsi que les phénomènes de "tourisme du permis de conduire". Ce texte introduit des règles contraignantes, faisant ainsi ressortir le caractère moins contraignant des dispositions concernant les conducteurs de véhicules de deux roues, alors même que la situation de ces derniers, en terme d'insécurité, s'aggrave.

Au-delà de ce bilan factuel, le Commissaire européen a fait part de son intention de présenter de nouvelles initiatives, dans l'esprit d'une approche intégrée, agissant sur les infrastructures, les véhicules et les comportements.

Une proposition de directive pour la gestion de la sécurité des routes du réseau transeuropéen va prévoir la réalisation d'études d'impact systématiques, tout en encourageant, parallèlement, l'effort d'investissement des États membres, qui doit impérativement se poursuivre. Les crédits des fonds de cohésion seront utilisés pour financer la sécurisation des infrastructures.

Une réflexion sera menée sur la poursuite transfrontalière des violations les plus graves du code de la route : excès de vitesse, alcool au volant, absence du port de la ceinture, débouchant sur un instrument pragmatique et efficace, permettant que nul ne puisse compter sur l'impunité des infractions graves au seul motif qu'elles aient été commises à l'étranger.

Le problème des miroirs des poids lourds doit être résolu, afin d'éviter l'effet des angles morts. Puisque seuls les nouveaux camions sont concernés par la législation entrée en vigueur cette année, la pause de ces miroirs devrait être imposée à tous les poids lourds. Une consultation publique ouverte le 1^{er} août 2006 portera sur les feux de jour. Elle devra se terminer le 17 novembre 2006, ce qui permettra de déboucher sur une solution intégrée, couvrant simultanément les voitures neuves et les voitures existantes.

Les échanges organisés dans le cadre du groupement Cars 21 démontrent l'intérêt des constructeurs pour les dispositifs de sécurité tels que les ABS, les ERS et les limiteurs de vitesse. Si des obligations concernant ces équipements sont imposées aux conducteurs de véhicules neufs, il faudra résoudre le problème posé par le parc ancien et trouver des solutions pour que le coût d'achat des véhicules ainsi équipés ne soit pas dissuasif. Il est souhaitable de généraliser les équipements de sécurité pour que tous les citoyens puissent en bénéficier, en commençant par les jeunes propriétaires de petits véhicules.

La Charte européenne de la sécurité routière, lancée en avril 2004 et comptant à ce jour plus de 600 signatures, vise à inciter les acteurs de la sécurité routière autres que les administrations nationales à s'impliquer dans la politique de sécurité routière, en demandant à ses signataires de s'engager formellement à entreprendre des actions concrètes et mesurables. Aucune obligation n'est imposée aux signataires, mais ceux-ci doivent mener à bien des projets concrets pour renforcer la sécurité des conducteurs. Les signataires de la Charte ont déjà adopté des mesures dont certaines sont remarquables, comme celles prises par Michelin. Les entreprises, automobile clubs, associations, écoles, medias et collectivités locales sont invités à souscrire à de tels engagements, l'objectif étant de compter 2 500 signataires en 2008.

La première journée européenne de la sécurité routière sera lancée le 27 avril 2007. Toute la France est invitée à participer à cette journée, notamment sur le plan local, pour atteindre le plus grand nombre de citoyens.

Il ne faut en effet jamais oublier que l'évolution de la sécurité routière est réversible : dès que l'effort se relâche, non seulement on ne progresse plus, mais on régresse. Par ailleurs, les élus, les fonctionnaires, les acteurs du secteur privé et les associations, représentés ici, doivent utiliser leurs relations avec les acteurs de pays en mal de sécurité routière pour les aider. On ne peut avancer qu'en partenariat.

Le Commissaire européen a conclu son intervention en lançant un appel aux administrations et aux ministres pour engager tout leur poids dans cette bataille sur le plan

national et européen, mais aussi mondial. La prise de conscience doit être globale, comme en témoignent les efforts actuellement déployés par les États-unis ou par la Russie : cette grande cause ne peut être qu'une cause mondiale.

M. Jean-Marie Huet, Directeur des affaires criminelles et des grâces au ministère de la justice, a affirmé au nom de M. Pascal Clément, Ministre de la justice, l'engagement très fort de ce ministère dans le combat pour la sécurité routière, et a souligné l'utilité de comparer les expériences nationales. L'engagement de l'institution judiciaire en faveur de la sécurité routière se décline autour de quatre volets : un renforcement de l'arsenal juridique, l'affichage d'une politique pénale claire, cohérente et rigoureuse, une plus grande effectivité des sanctions, un meilleur suivi des infractions commises par des étrangers. Le législateur français a ainsi renforcé la responsabilité des récidivistes, l'augmentation des peines encourues, prévu que l'usage de stupéfiants entraînerait des circonstances aggravantes, et a pratiquement supprimé la possibilité d'obtenir devant un tribunal l' "aménagement" du permis de conduire. Les magistrats français disposent ainsi d'un arsenal fort.

Le ministre a donné des instructions claires pour que les infractions à la sécurité routière ne soient pas banalisées, pour accélérer les réponses et pour se préoccuper des victimes. Il en résulte une plus grande lisibilité et une meilleure cohérence dans l'action de la justice. Des dispositifs complémentaires (mesures de prévention, travaux d'intérêt général) apportent la souplesse nécessaire.

Alors qu'il existait une césure entre la décision du tribunal et l'exécution de cette décision, ce qui créait un sentiment d'impunité, le législateur a prévu une réduction de 20 % de l'amende prononcée lorsqu'elle est payée dans le mois. Un dispositif d'exécution des peines a été mis en place dans chaque tribunal dès la comparution terminée : la personne condamnée est ainsi amenée à accomplir immédiatement les premiers actes d'exécution. Cette accélération de l'exécution permet un renversement du sentiment que pouvaient avoir les condamnés, et le doublement du produit des amendes.

Une réflexion sur la problématique des infractions commises au volant de véhicules immatriculés à l'étranger a été engagée au niveau européen. La France a signé un accord avec l'Allemagne pour organiser l'échange d'informations sur les immatriculations. Elle prépare des accords similaires avec l'Espagne et la Belgique, afin de permettre une meilleure identification des contrevenants, une meilleure exécution des sanctions prononcées, et donc une plus grande égalité des citoyens devant la loi. Un message fort à destination des contrevenants utilisant des véhicules immatriculés à l'étranger a également été donné par le projet de loi sur la délinquance qui prévoit la mise en fourrière de ces véhicules sauf si le conducteur paye immédiatement l'amende.

M. Jean-Marie Huet a conclu son intervention en réaffirmant la volonté des autorités françaises de lutter contre le sentiment d'impunité, notamment dans l'Est du territoire. Il est essentiel que tous les acteurs, y compris l'institution judiciaire, s'engagent très fortement dans ce combat.

III. Sous la présidence de M. Jean-Michel Bertrand, député de l'Ain, débat sur le thème "Contrôles-sanctions".

M. Jean Michel Bertrand a rappelé que le présent colloque s'adressait en priorité aux législateurs des États membres de l'Union européenne et que les représentants des diverses associations devaient donc axer leurs interventions sur l'amélioration des dispositifs nationaux

dans l'Union européenne. Les orateurs qui vont désormais se succéder présenteront les dispositifs mis en œuvre en France, puis la manière dont l'Espagne a su s'inspirer de l'exemple français et le perfectionner, de même que la problématique retenue par un nouvel État membre de l'Union européenne, la République tchèque.

Le Colonel Jean-Robert Bauquis, chef du bureau de la sécurité routière à la direction générale de la gendarmerie nationale, a souligné que l'apport de la technologie à la sécurité routière a été déterminant dans les résultats acquis. Il y a encore quelques années, les forces de l'ordre remplissaient les missions de police de la route en s'appuyant principalement sur la ressource humaine. Avec 8000 gendarmes spécialisés oeuvrant sur près d'un million de kilomètres de routes, les usagers avaient très peu de risque d'être contrôlés.

Avec la technologie, qu'il s'agisse de 1 000 radars automatiques mais également des jumelles à visée laser pour la vitesse, des éthylomètres et éthylotests pour l'alcool ou des kits de dépistage pour les stupéfiants, la probabilité de contrôle pour les usagers devient quasi quotidienne, ce qui entraîne une logique nouvelle de contrôle de masse. Ainsi, sur les 8 premiers mois de l'année, les radars automatiques ont permis de sanctionner plus de 4 millions de contrevenants, soit huit fois plus qu'auparavant. De même, la gendarmerie a opéré en 2005 près de 10 millions de dépistages grâce aux 10 000 éthylotests qu'elle a reçus en dotation.

La mise en œuvre d'outils technologiques a permis de modifier véritablement le comportement sur la route. Les radars automatiques, en particulier, apparaissent comme des outils indispensables, mais il faut savoir faire preuve de discernement dans le contrôle pour favoriser son acceptation. Aucune tolérance n'est acceptée pour les infractions graves c'est-à-dire la vitesse, la conduite sous l'emprise d'alcool ou de produits stupéfiants, le non port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière, le défaut de port du casque pour les motocyclistes. En revanche, la gendarmerie préconise l'avertissement pour des faits, très mineurs, qui n'ont aucune conséquence sur l'accidentologie. En outre l'acceptabilité des radars automatiques implique de les mettre en place dans des lieux choisis pour leur dangerosité et ne pouvant être perçus comme une volonté de piéger les automobilistes.

Des résultats importants ont déjà été enregistrés. On a ainsi constaté une modification en profondeur du comportement des usagers dans le domaine des vitesses excessives, les grands excès de vitesse ayant été divisés par 5 depuis 2002. Le taux de respect du port de la ceinture de sécurité est désormais de 97 % à l'avant et de 72 % à l'arrière. L'effort doit être poursuivi ; on estime ainsi à 509 le nombre de vies qui auraient pu être sauvées en 2005 si tous les occupants des voitures de tourisme avaient bouclé leur ceinture.

Les progrès s'avèrent plus difficiles à obtenir dans la lutte contre l'alcool au volant car on a affaire à des comportements beaucoup plus ancrés et à des contrevenants qui se trouvent dans des états de dépendance. Malgré l'augmentation importante des dépistages, l'alcool est encore responsable de 25 à 30 % des tués sur la route. La technologie a également mis en évidence la part des stupéfiants dans l'accidentalité routière. La gendarmerie est d'ailleurs en attente de tests de dépistage salivaire.

Pour accroître son efficacité, la Gendarmerie souhaite bénéficier des expériences des autres pays européens. Elle a ainsi établi des liens avec la direction générale des transports de la Commission européenne, et adhéré à l'association de sécurité routière européenne TISPOL (*Traffic Information System Police*). Cette association, composée des responsables des services de gendarmerie et de police en charge de la sécurité routière dans 25 pays européens, est un véritable réseau d'échange et de réflexion. Elle a enfin organisé, en 2007, le premier séminaire

européen de sécurité routière au bénéfice des responsables de haut niveau pour le compte du collège européen de police.

M. Frédéric Fèvre, Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de Poitiers, a souligné la nécessité de conjuguer sévérité et pédagogie en matière de sécurité routière. Le véhicule automobile est un outil indispensable pour nombre de citoyens et dès lors sa confiscation ou la suspension du permis sont souvent perçus comme injustes. Ce contentieux est d'ailleurs celui qui suscite le plus de récriminations.

Trois conditions doivent être réunies pour que la sanction soit acceptée, ou tout le moins acceptable puis appliquée. La première condition réside dans le partage du constat. Avec 5000 morts et 3000 handicapés de la route chaque année, chacun s'accorde à penser qu'il y a trop de morts, trop de blessés, trop d'accidents et l'action de l'État en ce domaine est approuvée par une majorité d'usagers de la route.

La deuxième condition est de recueillir la plus grande adhésion des usagers de la route aux mesures mises en oeuvre par l'ensemble des pouvoirs publics. Il ne s'agit pas de donner le sentiment de "faire du chiffre" ou de piéger les automobilistes. Plusieurs actions ont ainsi été menées dans le département de la Vienne. Il s'agit notamment des opérations "cartons jaunes" qui consistent en des contrôles organisés à la tombée de la nuit : les automobilistes dont un phare ne fonctionne pas sont verbalisés, invités sous 48 heures à faire réparer les lampes défectueuses, mais la contravention est classée sans suite dès lors que la réparation est effectuée. De même, pour des petites infractions (petits excès de vitesse, non port de la ceinture de sécurité...), les contrevenants qui acceptent le principe de l'action sont invités à remettre leur permis de conduire en échange d'un "carton jaune", puis ils se déplacent ensuite dans divers ateliers (prévention routière, association des traumatisés crâniens, exercice de désincarcération par les pompiers et de réanimation par le SAMU) avant de récupérer leur permis. Par ailleurs, certaines opérations de contrôle sont annoncées dans la presse locale une semaine à l'avance.

La troisième condition de l'acceptabilité de la sanction repose sur la reconnaissance qu'elle est juste. Cela signifie qu'elle ne doit être ni trop sévère, ni trop légère.

La suspension, voire l'annulation du permis de conduire, peut être relativement bien acceptée dès lors qu'elle est judiciaire. Par contre, les pertes de points, qui sont des sanctions administratives, sont moins acceptées.

En conclusion, il convient de rappeler que si la Justice apporte des réponses, elle n'apporte peut être pas toujours des solutions. La route, qui est un espace de liberté, doit aussi être considérée comme un espace de sécurité et de citoyenneté sur lequel on ne conduit pas pour soi mais avec les autres.

A la suite de cette intervention, **M. Félix Braz, député du Luxembourg**, a souhaité obtenir des précisions sur la base légale des diverses opérations de prévention. **M. Frédéric Fèvre** a indiqué que les lois adoptées par le législateur français donnent une grande liberté d'action à la Justice, et qu'en particulier les procureurs ont le pouvoir d'apprécier l'opportunité des poursuites. **Mme Ewa Hedvist Petersen, députée du Parlement européen**, a demandé si des actions spécifiques sont engagées contre l'alcool et les stupéfiants. **M. Frédéric Fèvre** a rappelé que ces infractions faisaient l'objet d'une tolérance zéro, tout en précisant que la Justice essayait également de mettre en place un suivi médical personnalisé sur le long terme pour les conducteurs arrêtés sous l'emprise de stupéfiants.

M. Pere Navarro Olivella, Directeur général de Tráfico en Espagne, a indiqué que l'Espagne suivait avec intérêt les résultats exceptionnels obtenus par la France et présenté le rôle joué par les associations espagnoles dans le domaine de la sécurité routière.

Considérant que les citoyens sont responsables et doivent se percevoir comme des protagonistes de la politique de sécurité routière, les pouvoirs publics ont mis en place le Conseil supérieur de la sécurité routière, qui regroupe l'ensemble des parties prenantes, et notamment les commissions régionales et les commissions urbaines, puisqu'en Espagne les collectivités régionales disposent de larges compétences en matière d'éducation et que plus de 50 % des accidents ont lieu en ville. A cet égard, il importe de noter que les communes de plus de 40.000 habitants ont l'obligation d'établir un plan de sécurité urbain.

Les entreprises participent également au Conseil supérieur de la sécurité routière, dans la mesure où plus de 30% des morts par accidents du travail sont victimes d'accidents de la route. Quant aux représentants de la société civile, ils siègent en réunion plénière du Conseil, qu'il s'agisse des constructeurs automobiles, des associations d'automobilistes, des motards ou des victimes.

En dehors du Conseil, les *Automobile Clubs*, qui regroupent de très nombreux adhérents – plus d'un million en Catalogne, par exemple – sont consultés par l'administration de façon systématique. Les associations de victimes facilitent la prise de conscience grâce à leur forte présence dans les médias. Plusieurs entreprises ont développé des actions en matière de sécurité routière. Ainsi, la société gérant les autoroutes a décidé de prendre en charge le transit estival des Africains du Nord vers leurs pays d'origine. De la même façon, les sociétés produisant des boissons alcoolisées et les entreprises d'assurance financent des campagnes de promotion. Il est surtout intéressant de constater que des entreprises a priori sans lien avec le monde routier ont également tenu à s'impliquer dans ce domaine. La société McDonald's finance des opérations incitant à développer le port de la ceinture de sécurité pour les enfants. De même, la société Disney accepte d'insérer des encarts dans ses publications. Il est par ailleurs envisagé de faire appel aux sélections nationales de football et de basket-ball, compte tenu de leur impact sur la jeunesse.

M. Jean-Michel Bertrand a estimé intéressant cet exemple de mobilisation nationale contre l'insécurité routière. Après avoir rappelé que l'Espagne avait établi un mécanisme de permis à points distinct du droit commun pour les professionnels, il a souhaité connaître les critères retenus pour délimiter la catégorie desdits professionnels et a demandé comment ce dispositif avait pu être concilié avec le principe d'égalité des citoyens. **M. Pere Navarro Olivella** a confirmé que la suppression du permis de conduire ayant des conséquences très graves pour les professionnels, il avait été décidé d'atténuer les mesures applicables à ces conducteurs. La définition du champ des personnes concernées s'est avérée délicate, et il a finalement été choisi de ne retenir que les personnes cotisant à la sécurité sociale en qualité de professionnels des transports. **M. Jean-Michel Bertrand** a constaté que cette définition était limitative et ne permettait donc pas d'englober toutes les activités professionnelles impliquant des déplacements routiers.

Mme Raymonde Garreau, Présidente de la fédération nationale des associations des aînés ruraux, a déclaré que cette association qui regroupe des adhérents âgés de plus de 50 ans, avait mis en place avec divers partenaires (préfectures, conseils généraux, mairies, une entreprise d'assurance) un programme de formation ayant déjà bénéficié à plus de 4000 personnes. Ne souhaitant pas qu'une discrimination en fonction de l'âge soit établie dans l'avenir, cette association a récemment rencontré M. Philippe Bas, Ministre délégué à la sécurité sociale, aux

personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille, pour proposer la mise en place d'une visite médicale régulière (tous les cinq ans par exemple) en faveur des retraités.

M. Robert Statsny, Directeur du département sécurité routière au ministère des transports de la République tchèque, a souligné que la situation dans son pays était encore très loin des performances enregistrées par la France. Après la chute du communisme, la discipline routière s'est effondrée et ce n'est que depuis les trois dernières années qu'une réaction s'est manifestée. En 2004, une stratégie nationale de sécurité routière a ainsi été adoptée, visant à diminuer de 50% le nombre des victimes d'ici 2010. Deux étapes sont prévues dans la mise en oeuvre de cette stratégie.

La première étape (2003-2005) n'implique aucune mesure normative et s'appuie sur des campagnes de promotion associant des villes et des entreprises. Une campagne mettant en scène la veuve d'un célèbre entraîneur de hockey décédé dans un accident a eu un très fort impact. On commence donc à enregistrer une évolution des comportements se traduisant par une réduction de cent morts par an depuis 2003.

La seconde étape (2006-2010) implique des actions normatives, telles que la création d'un permis à points et l'extension des compétences de la police. Sur ce dernier point, on peut mentionner la possibilité de prélever des amendes auprès des étrangers ou encore le pouvoir donné à la police municipale de réaliser des contrôles de vitesse. Il faut aussi noter que la conduite sous l'emprise de l'alcool n'est plus un simple délit, mais un crime.

Ces diverses mesures, soutenues par de nouvelles campagnes de prévention (notamment pour l'usage de sièges adaptés aux enfants), ont donné des résultats, en particulier dans les zones urbaines. En très peu de temps, par exemple, le port de la ceinture de sécurité s'est généralisé alors que la moitié des automobilistes s'en abstenait jusqu'alors. Des évolutions aussi favorables sont constatées s'agissant des excès de vitesse.

Néanmoins, il subsiste en République tchèque une forte minorité favorable à un assouplissement de la loi, qui met en avant l'exemple allemand en oubliant de mentionner que le sens civique de la population allemande l'incite à porter la ceinture même en l'absence d'obligation légale. Les responsables tchèques de la sécurité routière ont donc besoin de s'appuyer sur l'expérience française pour montrer que la classe politique peut s'impliquer dans ce domaine et qu'il existe une seule manière d'assurer une protection efficace sur la route : avoir un corpus de règles strictes et le faire appliquer.

M. Jean-Michel Bertrand a souligné que cette intervention passionnante et émouvante démontrait la légitimité de ces journées parlementaires européennes qui permettent de s'accorder un soutien mutuel.

Mme Ewa Hedvist Petersen a indiqué qu'elle était la rapporteure pour la sécurité routière au Parlement européen et qu'elle préparait actuellement un rapport dont le vote est prévu pour janvier 2007. Elle devrait proposer des mesures de coopération entre les nouveaux et les anciens États membres prenant la forme, par exemple, de jumelages de projets. Il serait également souhaitable que des experts de nouveaux États membres participent aux travaux du groupe de haut niveau de la Commission européenne.

M. Robert Statsny a jugé qu'il serait utile de réaliser des études comparées sur les divers systèmes de permis à points et sur les résultats obtenus. Il est par ailleurs nécessaire de généraliser la responsabilité des propriétaires des véhicules. En République tchèque, l'automobiliste ne peut être sanctionné que si l'on prouve qu'il était au volant de son véhicule, ce

qui nuit à l'utilisation des radars automatiques. L'exemple français prouve que la responsabilité du propriétaire du véhicule ne peut pas être considérée comme une atteinte aux droits de l'homme.

M. Jean-Michel Bertrand a souligné que des comparaisons ont déjà été tentées mais qu'elles s'avèrent difficiles en raison de la grande diversité des mécanismes appliqués dans 14 pays de l'Union européenne. Il faut savoir par exemple que des États ne suspendent le permis que lorsque l'automobiliste concerné a accumulé un certain nombre de points, tandis que d'autres États procèdent par réduction d'un capital de points attribué à l'avance. Il est donc indispensable de disposer de standards de comparaison.

Répondant à une interrogation de M. Yves Quémeneur, chargé de communication à l'UNOSTRA (Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles), sur la possibilité d'une évolution de la législation française visant à ne plus retirer de points en cas de petit excès de vitesse, il a indiqué qu'il fallait ne pas laisser croire que le législateur allait céder et assouplir les textes. Les sanctions qui frappent les petites infractions peuvent avoir un effet psychologique et incitatif important.

M. Jean-Pascal Assailly, chargé de recherches à l'Institut national de recherches sur les transports et leur sécurité, a présenté les résultats d'une étude sur l'acceptabilité des radars en France. On se réfère habituellement à l'École d'Uppsala, selon laquelle il faut un dispositif à trois étages pour modifier des comportements dangereux : la peur de la sanction se transforme ainsi progressivement en norme de groupe (ce qui rend la répression inutile), et au stade ultime, en norme personnelle. Selon cette doctrine, la loi n'est pas uniquement répressive mais aussi éducative, ce qui est très important. Lorsque l'on applique ce système à trois étages en matière de sécurité routière, le premier étage nécessite que les sanctions présentent trois caractéristiques : par ordre d'importance décroissante, la certitude, la sévérité, la rapidité.

Le travail d'enquête mené par l'INRETS avec l'IFOP auprès des Français sur la présence des radars sur les routes a montré que 7 Français sur 10 y sont favorables et reconnaissent rouler moins vite à cause de ces radars. Bien sûr, les 30 % restants se font plus souvent entendre ! On doit noter au sein de ce groupe qu'une proportion non négligeable de personnes interrogées reconnaît l'utilité du système mais y sont quand même opposées. Malgré tout, l'étude permet de conclure que l'acceptabilité des radars est bonne.

Il semble que les comportements commencent à évoluer. Il est par exemple intéressant de citer un récent sondage réalisé pour AXA-Prévention, selon lequel les Français reconnaissent majoritairement – c'est une nouveauté – que les femmes conduisent mieux que les hommes. Quels sont les facteurs qui font changer les comportements ? Les Français citent la fréquence des sanctions, la densité des radars, le bon fonctionnement du système de contrôle (faible nombre d'erreurs). Pour autant, des progrès restent à faire : seule la moitié des Français pensent que le système est équitable ; beaucoup continuent à ne ralentir qu'à proximité d'un radar ; la peur du gendarme demeure plus forte que la peur de l'accident ; le danger de la vitesse n'est pas encore bien intégré. On peut citer également le problème de l'exposition au risque, notamment en ce qui concerne les très nombreuses personnes qui conduisent chaque jour pour se rendre sur leur lieu de travail : un certain nombre d'entre elles comprennent les justifications du système de sanctions mais rejettent l'idée qu'il puisse leur être appliqué.

Une même politique de contrôle-sanction s'appliquera différemment selon les pays, car les différences de "culture automobile" sont très grandes. En Suède, la politique menée était fondée sur l'idée que même un seul tué sur la route était inacceptable ; mais depuis l'entrée de la Suède dans l'Union européenne, la consommation d'alcool et le nombre d'accidents qui y sont

liés ont augmenté. Aux Pays-Bas, l'action est fondée sur la volonté de réduire la dépendance à la voiture, et a consisté à accroître considérablement l'offre de transport collectif la nuit. En Grande-Bretagne, les résultats sont satisfaisants parce que l'exigence de sécurité routière est bien acceptée ; le lien entre infraction et accident est bien reconnu. Les Allemands se montrent les plus opposés aux limitations de vitesse, manifestant une confiance quasi mystique dans la voiture. En Italie, les conséquences du très mauvais respect des règles sont compensées par de meilleurs comportements de communication avec autrui. En France, force est de constater que de nombreux Français font encore preuve d'immaturité : ils se posent en victimes lorsqu'ils sont sanctionnés et voient les actions de sécurité routière comme une forme de persécution.

La dimension préventive de la sécurité routière ne doit pas être occultée, sinon le système sera boiteux. Il faut viser une amélioration en profondeur des comportements. Or pour cela, les récompenses sont plus efficaces que les sanctions. Il faut travailler sur un certain nombre de comportements psychologiques, notamment ceux qui conduisent à être convaincus que certaines catégories de la population sont plus responsables que les autres des dangers de la route (les jeunes qui pensent que ce sont les personnes âgées qui sont dangereuses, les personnes âgées qui pensent que ce sont au contraire les jeunes, etc.).

En matière d'évolution des comportements, des expériences méritent d'être citées, que ce soit en Australie de l'Ouest où la population a été consultée par referendum sur les mesures restrictives, ou aux États-unis en direction des étudiants pour lutter contre les idées reçues sur la fréquence des infractions (la croyance selon laquelle "tout le monde le fait...", qui mène à conclure "...donc je peux le faire").

Enfin, il faut se demander ce qu'il convient de faire une fois que l'on a enlevé des points aux contrevenants. On sait qu'il existe dans le système français des effets pervers : trafic de points, utilisation des stages de récupération de points comme un mode de "gestion" du permis, restitution automatique des points à la fin du stage. Sur ce dernier point, il conviendrait de s'inspirer du système allemand.

Mme Heidi Wright, députée allemande, a indiqué qu'elle juge utiles les propositions de la Commission européenne présentées par le Commissaire Jacques Barrot. Elle s'est félicitée de ce que l'Allemagne ne soit pas mal classée, tout en soulignant qu'il y a encore des progrès à faire. Il n'y a certes pas, en Allemagne, de limitations de vitesse, ce qui peut amener beaucoup d'Européens qui le savent à accélérer dès qu'ils franchissent la frontière. C'est pourquoi il faudrait aussi y limiter la vitesse qui est trop élevée, tout en engageant un travail de sensibilisation. Pratiquer plus de contrôles est logique, mais les moyens humains de la police ont tendance à être réduits pour des raisons budgétaires. Recourir aux contrôles automatisés n'est pas non plus la solution car les automobilistes s'informent sur la localisation des radars – en Allemagne ces informations sont largement et systématiquement diffusées à la radio. Une mesure intéressante a été l'installation, à l'entrée des agglomérations allemandes, de panneaux affichant en temps réel la vitesse de chaque véhicule, sans aucune sanction à la clé. Les amendes et les sanctions ont été relevées, ce qui a eu un effet certain. Mais ce n'est qu'un aspect du problème : le changement des comportements doit se faire très en amont pour réduire l'agressivité des conducteurs. Il faut œuvrer à une amélioration du climat général sur les routes.

Mme Wright a enfin évoqué, en tant que présidente de l'Association des cyclistes allemands, la question des angles morts lorsqu'un poids lourd tourne. Ces angles morts présentent un grand danger pour les cyclistes et pour les piétons, alors qu'il faut accorder une place accrue aux cyclistes dans la circulation.

M. Jean-Michel Bertrand a fait part de son expérience personnelle : lorsqu'il se rend en Allemagne, il choisit d'appliquer les limites de vitesse en vigueur en France. Il a par ailleurs jugé intéressant l'exemple de la Suisse où, dans certains secteurs, plusieurs radars fonctionnent à tour de rôle dans un ordre aléatoire, ce qui donne de bons résultats.

M. Richard Dell'Agnola a souligné l'intérêt de comparer ainsi des expériences croisées, pour faire converger les résultats en matière de sécurité routière. Il a indiqué qu'au Royaume-Uni, des radars sont actionnés ou non selon les périodes, et que leurs emplacements sont changés en permanence. Il a jugé intéressante l'installation de panneaux d'affichage des vitesses à l'entrée des agglomérations, notant que l'on voit parfois de tels panneaux en France. Concernant la question de la vitesse en Allemagne, il a indiqué que plusieurs éléments semblaient concourir à ce que la vitesse ne soit pas réellement excessive : il n'y a certes pas de limitations de vitesse, mais il y a une vitesse recommandée ; le trafic est très dense, et il y a beaucoup de travaux sur les autoroutes allemandes. Il n'est donc possible de rouler très vite que sur de courtes distances.

Mme Heidi Wright a indiqué qu'en Allemagne, il y a au total 5.000 morts par an sur l'ensemble du réseau routier et que la plupart des accidents mortels se produisent sur les routes nationales, pas sur les autoroutes. En réponse à l'observation de M. Dell'Agnola sur les pointes de vitesse excessives, elle a insisté sur le fait qu'il est justement essentiel de lutter contre ce comportement.

M. Bernard Pottier, Président de la Prévention Routière, a souhaité évoquer la contribution écrite présentée dans le cadre du présent colloque par M. Gero Strojohann, dans laquelle celui-ci affirme que *"les limitations de vitesse nuisent à la fluidité du trafic"* et *"contribuent à la multiplication des carambolages"*. M. Pottier a contesté cette affirmation, en faisant remarquer que l'absence de limitations de vitesse justifie la politique de certains constructeurs automobiles qui mettent sur la route des véhicules capables de rouler à 200 km/h. La gravité de ce problème doit être soulignée. Il est par ailleurs regrettable que des statistiques plus précises ne soient pas établies pour isoler les données concernant le segment "autoroutes sur lesquelles une vitesse est recommandée".

M. Gero Strojohann, député allemand, a répondu qu'il avait formulé l'affirmation contestée sur la base de l'exemple danois : le Danemark a fait passer la limitation de vitesse en vigueur sur son territoire de 100 à 130 km/h, et cette mesure a entraîné une réduction du nombre d'accidents. Il a observé qu'en Allemagne les autoroutes représentent une faible partie du réseau routier et que peu d'accidents s'y produisent (700 morts par an).

M. Christian Gerondeau, Président de la Fédération française des Automobile-Clubs de France, a rappelé qu'avant 2002, le nombre de tués sur la route, en France, stagnait autour de 8 000 victimes. Il y avait donc une forte attente de l'opinion publique et des automobilistes concernant la mise en œuvre d'une politique de sanction efficace, que les sondages traduisaient avec une grande régularité.

Ainsi, une enquête de mai 2002 indiquait que 90 % des Français souhaitaient que la lutte contre l'insécurité routière soit la priorité du gouvernement en matière de transports. Or le gouvernement de l'époque poursuivait d'autres priorités, comme le développement des routes et des transports ferroviaires, tandis que ni la police ni la gendarmerie n'étaient équipés pour pouvoir lutter efficacement contre ce fléau. D'ailleurs, à cette époque, 47 % des Français n'avaient jamais été contrôlés en ce qui concerne leur taux d'alcoolémie, alors même qu'une loi de 1978 autorisait ces contrôles.

La déclaration du Président de la République du 14 juillet 2002 érigeant la lutte contre l'insécurité routière en grande cause nationale a donc constitué un véritable tournant. Cela dit, il convient de s'interroger sur le degré d'acceptation de règles qui ont été édictées pour assurer la sécurité de tous sur la route. La réponse est que les trois quarts des Français acceptent le durcissement des règles du jeu qui a suivi cette annonce. On relève notamment une quasi unanimité en ce qui concerne la lutte contre l'alcoolémie, ce qui ne reflète pas pour autant un changement complet des comportements, comme le souligne l'importante consommation d'alcool, en particulier par les jeunes, à l'occasion des moments de convivialité que sont les repas et les fêtes. Par ailleurs, le ceinture de sécurité est, elle aussi, très largement acceptée, même si des progrès restent à faire sur les places arrières des véhicules.

Aussi le vrai débat se concentre-t-il sur le contrôle de la vitesse. En effet, si la grande majorité de la population est convaincue de la nécessité des mesures prises contre les excès de vitesse, un certain nombre de Français éprouvent une certaine réticence à leur égard, le plus souvent en raison du fait que ces derniers ont parfois le sentiment de s'être faits "piégés", ce qu'ils acceptent difficilement. Il est vrai que la lutte contre les excès de vitesse doit englober non seulement les contrôles, mais aussi l'amélioration de la signalisation des limitations dans les zones périurbaines et la diminution des différences de limitations pouvant exister sur des routes identiques, ces divergences n'étant pas comprises. Ces améliorations sont demandées par la Fédération, car elles permettront de diminuer le sentiment qu'éprouvent des conducteurs certains de s'être faits "piéger" par les forces de l'ordre, alors même que les principes de la politique de prévention des accidents sont acceptés.

Cependant, le meilleur garant d'un changement des comportements reste, incontestablement, la peur de perdre sa propre liberté, par le retrait des points sur le permis. L'efficacité économique d'une politique de sanctions est, elle aussi, incontestable. On estime que le coût total des accidents de la route était, avant le tournant de 2002, de l'ordre de 30 milliards d'euros. Comme le nombre d'accidents graves a presque été divisé par deux depuis quatre ans, on peut estimer que le coût induit pour la collectivité a également diminué, dans des proportions non négligeables. Or ce résultat, remarquable, a été obtenu par une politique qui n'a demandé que quelques millions d'euros supplémentaires, destinés à mieux équiper la police et la gendarmerie et à renforcer les moyens humains et matériels des tribunaux. D'un point de vue strictement économique, le rendement "inouï" de la politique conduite depuis 2002 est sans équivalent sur le plan européen.

Après que **M. Jean-Michel Bertrand** eut souligné que la première des motivations des pouvoirs publics dans ce combat contre l'insécurité routière réside dans le coût social et humain de ce fléau, **Mme Chantal Perrichon, Présidente de la Ligue contre la Violence Routière**, a évoqué les enjeux posés par le choix d'une politique fondée sur le contrôle-sanction automatique.

Elle a jugé que ce choix courageux a redonné à la loi toute sa crédibilité. Il s'agit d'une décision courageuse, car il est plus facile de compter sur les miracles de long terme qu'apporterait la formation (c'est-à-dire de faire un pari sur la bonne nature de l'humanité) que de prendre des mesures contraignantes.

L'exigence de la Ligue est autre : elle attend des pouvoirs publics qu'ils se préoccupent des morts et des blessés handicapés de demain et non de projections, ne tenant aucunement compte de victimes qui ne seront plus là pour demander des comptes. La Ligue a accompagné, soutenu et expliqué la politique mise en œuvre depuis 2002 et a donc contribué à l'acceptation de cette nouvelle approche qui, au départ, provoquait des craintes, des réticences,

voire des oppositions. Très vite, la réalité a confirmé les analyses des experts, à savoir que pour une baisse de 1 km/h de vitesse moyenne, on obtenait une diminution de 4 % du nombre de tués.

La vitesse constitue le facteur aggravant et déclenchant de l'insécurité routière. Jusqu'en 2002, bien que cela fût connu, le risque d'être sanctionné était de l'ordre d'une fois tous les quatorze ans, alors que la moitié des conducteurs étaient en infraction. Qui pouvait alors penser que la France deviendrait un modèle en Europe ? Les autorités françaises peuvent s'appuyer désormais sur l'autorité de la légitimité conférée par les succès qu'elles ont obtenus pour exiger de l'Europe qu'elle impose la limitation de la vitesse sur le moteur, ainsi que la généralisation des boîtes noires. C'est pourquoi la Ligue espère que les propos du ministre des transports, M. Gilles de Robien, tenus à Vérone, le 23 novembre 2003, auprès de ses homologues européens, soulignant la nécessité d'avoir le courage d'aborder la question du bridage des véhicules, produiront des effets. A cette occasion, le ministre avait souligné que la France y était prête, un propos qu'il a confirmé le 6 avril 2004, en ajoutant que la capacité qu'ont certains véhicules d'atteindre des vitesses déraisonnables n'est plus comprise par l'opinion.

Mme Chantal Perrichon a qualifié de gâchis cette occasion manquée : l'Europe a perdu du temps alors qu'elle prétendait diviser par deux le nombre de victimes de la route avant 2010 : les morts et les blessés de 2005 vaudront-ils un jour une explication ? Puisque le Président de la Commission européenne appelle de ses vœux une Europe de résultats, ne faudrait-il pas lui demander si cette ambition ne devrait pas englober aussi la lutte contre la première cause de mortalité des jeunes dans l'Union ? Dans cette perspective, les associations, qui sont prêtes à relever le défi, doivent être intégrées dans les négociations européennes, auprès de la Commission, au même titre que les représentants des constructeurs. Le déséquilibre actuel dans la représentation des usagers n'est pas tolérable et discrédite d'ailleurs le travail de la Commission européenne.

Mme Chantal Perrichon a conclu ses propos en saluant les efforts inlassables déployés dans ce domaine par M. Perez Navarro, le Délégué espagnol au trafic, et par son homologue français, M. Rémy Heitz.

Mme Claudine Perez-Diaz, Chargée de recherche au CNRS, a présenté la problématique de la réforme du système de contrôle-sanction, en rappelant, d'abord, que la France semblait condamnée, depuis vingt ans, à voir son taux de mortalité sur la route stagner autour de 8 0000 victimes par an. L'explication de ce chiffre terrible ne résidait ni dans le caractère latin des Français, car l'Espagne et l'Italie faisaient mieux que nous, ni dans le caractère laxiste de la législation française, aussi sévère que d'autres.

Il apparaissait en fait clairement que les Français ne respectaient pas les lois, et que les acteurs chargés de la répression ne s'impliquaient pas assez. A titre d'illustration, en 1990, dans un tribunal de grande instance, la proportion des procès-verbaux classés sans suite atteignait les 30 %. Dans ce contexte, les règles limitant la vitesse paraissaient peu légitimes et inapplicables.

De fait, sans adhésion réelle des acteurs et de la population, il est objectivement difficile de faire appliquer la loi. L'exemple de l'Angleterre a d'ailleurs montré que l'adhésion de la population à une politique de contrôle-sanction avait été considérée comme un préalable indispensable. Le pari de l'efficacité de la sanction-répression repose sur les analyses de la théorie de la décision, laquelle a donné lieu à des travaux économiques récompensés par deux Prix Nobel, et à l'élaboration de modèles qui se sont révélés être particulièrement adaptés à des comportements aussi répandus que les excès de vitesse. L'objectif poursuivi est d'accroître la perception du risque encouru, en l'espèce, par l'automobiliste, afin de modifier son

comportement. Les moyens requis pour atteindre ce but sont, d'une part, l'augmentation du nombre des contrôles et, d'autre part, la mise en œuvre d'une politique consistant à faire savoir que les conducteurs en infraction feront l'objet de sanctions. Cela doit avoir pour effet final, dès lors que le risque est intégré par le conducteur, de réformer son comportement. Le Livre Blanc sur la sécurité routière a repris cette approche et annoncé, par conséquent, un renforcement des sanctions, tandis que, parallèlement, des réformes ont été adoptées sur le plan judiciaire, afin de généraliser les procédures simplifiées et d'obtenir une diminution des recours.

Trois conditions sont requises pour faire accepter une telle réforme par les décideurs et les acteurs. Premièrement, l'action mise en œuvre doit être évaluée, et l'élaboration du projet de réforme doit impliquer les acteurs locaux et centraux, pour que ceux-ci adhèrent au changement programmé. Deuxièmement, les contrôles doivent être automatisés, car cette évolution permet de diminuer les accidents mortels, comme cela a été constaté en Angleterre et en Australie. Troisièmement, la sécurité routière doit être érigée en une grande cause nationale, ce qui a été le cas après l'élection présidentielle de 2002. Ce type de discours permet de convaincre les décideurs de l'importance de la réforme au moment même où celle-ci est adoptée. Le débat engagé suscite un effet d'annonce très positif, qui permet d'obtenir de premiers résultats, à savoir une diminution de la vitesse et des décès, comme ce fut le cas en France.

Par ailleurs, il y a lieu de noter que l'installation des radars par vagues successives s'est traduite, en France, par une régression de la mortalité par paliers. Il en résulte l'amorce d'un cercle vertueux, grâce auquel l'insécurité routière paraît maîtrisable, tandis que les premiers succès obtenus confortent l'adhésion de la population et des acteurs. Ces résultats confirment la vocation préventive du droit routier. Ce succès doit néanmoins être entretenu par des actions cohérentes. Il reste le problème de l'alcool au volant, qui constitue une autre cible importante de la politique mise en œuvre. Si les buveurs de longue date sont très difficiles à soigner, les buveurs débutants sont curables par des méthodes appelées "interventions brèves", tandis que les simples usagers doivent être sensibilisés par des stages et des actions préventives. En améliorant cet aspect de la politique, les acteurs publics peuvent ainsi agir sur la sécurité routière et la santé publique. Au total, il est possible d'obtenir par ce combat des améliorations considérables, sans que cela nécessite l'adoption d'actions coûteuses.

M. Jean-Michel Bertrand a souhaité attirer l'attention sur le rôle du citoyen en tant qu'acteur principal de la sécurité routière. Il faut toujours lui expliquer la nécessité du contrôle de la vitesse afin de le convaincre que les limitations de la vitesse sont justes. Revenant sur le sujet du contrôle automatique, il a souligné l'importance majeure des radars, puis a jugé nécessaire de réfléchir sur la relation entre le système de contrôle-sanction, tel que décrit par Mme Perez Diaz, et la responsabilité du citoyen.

M. Graham Pendlebury, Directeur de la sécurité, des normes, des routes et des véhicules au ministère britannique des transports, a exprimé son accord sur la question de la formation du citoyen à qui il faut notamment expliquer qu'il est nécessaire de contrôler sa vitesse. Il a relevé que l'utilisation des revenus des amendes perçues du fait des caméras de surveillance était une question importante. Un projet pilote a permis de réunir, en 2000, des représentants des municipalités, de la police et du bureau du Procureur général qui se partagent le financement de ces caméras et récupèrent les coûts d'exploitation sur les amendes appliquées aux contrevenants. Ce système va cependant être modifié car le gouvernement britannique a, malgré la réduction du nombre des victimes grâce aux caméras de surveillance, annoncé en décembre 2005 que pour l'exercice 2007-2008, les caméras de surveillance ne seraient plus financées par prélèvement sur les revenus des amendes. Un fonds central de sécurité routière sera par contre créé afin de garantir la souplesse et la stabilité financière nécessaires à une planification à long terme.

M. Jordi Jané, député espagnol, a attiré l'attention sur la nécessité d'un accord entre les partis politiques afin de parvenir à une amélioration de la sécurité routière. Il a d'autre part proposé d'organiser la prochaine réunion des parlementaires européens en Espagne.

M. Jean-Michel Bertrand a salué cette proposition en indiquant que les collègues portugais avaient également proposé d'organiser le prochain colloque à Lisbonne.

M. Claes Roxbergh, député suédois, a mis l'emphase sur le consensus entre tous les participants sur l'objectif de diminuer le taux des accidents mortels. Il a distingué une vision à court terme et une vision à long terme. Par ailleurs, il a préconisé qu'un consensus soit recherché au sein de l'Union Européenne sur le problème de l'alcool au volant. En conclusion, il a souligné l'importance de l'échange de vues entre les parlementaires de différents pays d'Europe et les experts dans le cadre d'une telle réunion. C'est enrichissant de constater que tous les participants ont la même aspiration : diminuer le nombre des morts sur la route.

M. Jorge Manuel Capela Gonçalves Fao, député portugais, a mentionné que l'un des problèmes principaux de la sécurité routière est l'éducation des enfants et des mineurs, et qu'il faut assurer plus de sécurité pour les piétons et plus de sécurité pour les utilisateurs des véhicules. Il a attiré l'attention sur le fait que l'amélioration de la sécurité routière devient de plus en plus importante dans tous les pays européens.

M. Rémy Heitz, délégué interministériel à la sécurité routière, remerciant tous les participants et notamment les intervenants, a alors tiré les conclusions de cette matinée de débats. Il a souligné l'importance majeure du colloque et son rôle déterminant car certaines décisions concernant le sujet de la sécurité routière dans l'ensemble ne peuvent se prendre qu'au niveau européen. Puis il a évoqué l'importance de la prévention.

S'agissant des comparaisons européennes, la France, l'ancienne mauvaise élève, a progressé dans la lutte contre la mortalité routière. En 2001, elle occupait l'avant dernière position, avec 138 personnes tuées par mois et par million d'habitants. En 2004, avec 91 victimes, la France se rapproche du peloton de tête des pays européens en se hissant au 7^e rang. L'objectif reste de se rapprocher du sommet où sont placés le Royaume-Uni et la Suède. En 2005, 5318 personnes ont trouvé la mort sur les routes françaises ou dans les trente jours suivant leur accident, contre 8170 cinq ans auparavant. La diminution du nombre de personnes tuées sur les routes métropolitaines est de 4,9 % par rapport à l'année précédente. Les résultats du premier semestre 2006 sont très encourageants puisque que pour la première fois de l'histoire de la sécurité routière, l'été 2006 place la France sous la barre des 1000 personnes tuées. Ces chiffres montrent aussi que le comportement des conducteurs a évolué.

La priorité est de poursuivre la lutte contre la vitesse excessive. La baisse des vitesses, amorcée depuis 2000, s'est prolongée jusqu'en 2005 essentiellement grâce à un changement de comportement des usagers, suite aux campagnes de sensibilisation, au renforcement des contrôles par les forces de l'ordre et à la poursuite de la mise en place du dispositif de contrôle-sanction automatisé.

Se référant aux propos de M. Jean-Pascal Assaily, M. Rémy Heitz a préconisé une sanction effective et adaptée aux besoins, car la sécurité routière est devenue de plus en plus importante. Il a de même relevé l'importance de la réglementation technique du véhicule, qui devrait permettre de renforcer sa sécurité et en même temps d'accroître l'aide à la conduite en utilisant des moyens d'information mais aussi des dispositifs tels que le limiteur de vitesse. Il a évoqué ensuite le problème de l'identification des conducteurs étrangers, qui continuent à rouler

à une vitesse très élevée, ce qui crée un sentiment de frustration chez les conducteurs nationaux. Il a enfin affirmé qu'il est important d'assurer l'égalité des citoyens en ce qui concerne le contrôle automatisé : il est en effet nécessaire que les mêmes règles s'appliquent quel que soit le lieu ou l'infraction a été commise.

IV. Intervention de M. Gérard de la Martinière, président de la Fédération française des sociétés d'assurance.

M. Gérard de La Martinière a remercié les organisateurs du colloque de lui permettre de venir exprimer le point de vue des assureurs sur la question cruciale de la sécurité routière. Les assureurs sont conscients de leur responsabilité en la matière, et se sont donc dotés de priorités, de moyens et de plans d'action. Leurs politiques s'inscrivent dans un champ d'action largement déterminé par les autorités publiques.

La réduction du nombre d'accidents, de morts et de blessés sur les routes françaises résulte de trois éléments principaux : une volonté politique, qui se traduit par l'édiction de règles, par la surveillance et la sanction ; une évolution du comportement des automobilistes ; l'impact des technologies pour prévenir ou limiter les conséquences des accidents.

S'agissant de la volonté politique, la désignation, par le Président de la République, de la sécurité routière comme priorité nationale a marqué fortement la politique des pouvoirs publics en matière de sanction et de sensibilisation. La responsabilité des assureurs dans cette lutte nationale s'en est trouvée accrue. Sur les technologies au service de la sécurité, des progrès ont également été réalisés ces dernières années, et les assureurs travaillent avec les responsables des infrastructures routières. Mais c'est prioritairement dans le champ du comportement des conducteurs que les assureurs peuvent et veulent agir, en complément des actions publiques.

Les assureurs disposent de statistiques qui leur permettent d'établir un diagnostic des accidents de la route. Ils constatent ainsi qu'il existe dans la population des catégories manifestant des "comportements déviants", qui posent problème au regard du principe de mutualisation des risques. Ainsi par exemple, si les assureurs faisaient payer aux jeunes conducteurs le véritable coût du risque qu'ils représentent, ceux-ci devraient payer cinq à six fois le prix moyen payé par les conducteurs plus expérimentés. Le législateur a limité cette surprime à 200 %, et à 100 % pour les jeunes ayant bénéficié de la conduite accompagnée. L'autre catégorie qui pose un grave problème est celle des conducteurs de deux-roues. En France le parc des deux-roues augmente très vite, deux à trois fois plus vite que le parc automobile. Là aussi il y a de grandes disparités de comportements, avec une partie des conducteurs, certes minoritaires, dont le comportement crée un profil de risque qui touche les limites de l'assurabilité. Les jeunes conducteurs et les deux-roues constituent donc les deux priorités des actions des assureurs contre l'insécurité routière. Ces actions sont menées soit au niveau de l'ensemble de la profession, soit au niveau de chaque entreprise d'assurance.

En ce qui concerne les moyens mis en œuvre, les assureurs français se sont engagés, dans le cadre d'une convention avec l'État, à investir tous les ans 0,5 % des cotisations de responsabilité civile automobile dans des actions de lutte contre l'insécurité routière. Différents accords permettent aux assureurs de faire appel aux compétences de spécialistes de la sécurité routière pour mettre en œuvre des actions concrètes. Parmi ces partenaires, il convient de mentionner la Prévention Routière, partenaire historique des assureurs, l'association "Promotion de la sécurité routière en entreprise", qui joue un rôle très actif dans le dialogue avec les employeurs, ainsi que, dans le domaine de la recherche, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

Au total, les assureurs investissent chaque année plus de 35 millions d'euros dans la prévention, directement ou par l'intermédiaire de leurs partenaires. Au-delà de ces moyens financiers, ils disposent de moyens techniques pour développer la prévention. La politique de tarification, en particulier, est un élément très important, avec le système du bonus/malus qui favorise les bons conducteurs en minorant progressivement le coût de leur assurance. La Cour européenne de justice a, par une décision de 2004, confirmé que ce système, très bien compris par la clientèle, n'était pas contraire aux règles de concurrence.

M. Gérard de La Martinière a alors présenté plusieurs exemples d'actions concrètes.

Parmi les "comportements déviants", une plage de risque très élevé correspond au retour des jeunes lors des sorties en discothèque les vendredi et samedi soir. L'opération "Capitaine de soirée", montée en collaboration avec La Prévention Routière, vise à inculquer aux jeunes le réflexe de désigner un conducteur qui ne boira pas et qui prend la responsabilité de ramener ses amis à bon port. Ce réflexe n'étant pas encore suffisamment développé en France, cette opération nécessite beaucoup de moyens, elle doit être également continue.

Avec La Prévention Routière, les assureurs réalisent des outils d'éducation routière diffusés dans les écoles, collèges et lycées. Le but est de sensibiliser très tôt les élèves, mais il s'avère difficile de mobiliser sur ce sujet le système scolaire français. Dans le même esprit vient d'être lancée l'opération "Priorité vos enfants", le premier programme d'éducation routière destiné à sensibiliser les parents. Il apparaît en effet que le comportement des parents conducteurs offre souvent un mauvais exemple aux enfants. Dans le domaine des deux-roues, les assureurs mettent l'accent sur les dangers du débridage des cyclomoteurs. Dans ce domaine, ils participent avec le Conseil national des professions de l'automobile à l'opération "Défi sécurité cyclomoteur" dont l'objectif est de lutter contre la commercialisation des kits de débridage.

Enfin, M. Gérard de La Martinière a conclu ses propres réflexions engagées au niveau européen, au sein du Comité européen des assurances qu'il préside. Ces échanges permettent d'enrichir les initiatives, mais aboutissent aussi au constat d'un besoin criant d'harmonisation entre les pays de l'Union européenne. La croissance considérable et continue des flux, des échanges intracommunautaires, et l'intégration accrue qui en résulte, rendent nécessaire d'accompagner cette évolution par une harmonisation en matière de sécurité routière.

M. Michel Barthélémy, commissaire de police, conseiller technique au Ministère de l'intérieur auprès du Délégué interministériel à la Sécurité routière, a regretté que certaines mesures aient une portée limitée, observant, s'agissant des véhicules débridés, que le partenariat passé avec le Centre national des professions de l'automobile ne concerne que les seuls cyclomoteurs et non les motocyclettes.

M. Gérard de La Martinière a répondu que ce type de contrat devrait à l'avenir se développer, même si l'assureur hésite face à tout élément qui peut faire interférence entre le respect des réglementations et la convention d'assurance. Deux facteurs expliquent cette réserve. D'une part, l'assurance est par nature une activité commerciale et l'assureur recueille des éléments pour évaluer le risque ; le rôle d'auxiliaire de police est autre. D'autre part, une fois que la garantie est acquise par l'assuré, il en bénéficie sauf s'il y a volonté manifeste de fraude. C'est aussi l'intérêt de la victime qui bénéficie de l'indemnisation. Une solution consisterait à accroître les éléments d'évaluation du risque au moment de la conclusion du contrat.

M. Gero Storjohann, député allemand, a demandé des précisions sur la portée de l'obligation d'assurance des véhicules à moteur en France.

M. Gérard de La Martinière a indiqué que l'obligation ne visait que la responsabilité civile, pour les quatre roues comme pour les deux roues. S'agissant des dommages subis par le véhicule comme des dommages corporels subis par le conducteur, des assurances facultatives sont proposées par les compagnies. En cas d'accident provoqué par un conducteur qui n'est pas assuré – le cas est de plus en plus fréquent selon la police – la victime est indemnisée par un fonds de garantie alimenté par les assureurs.

V. Sous la présidence de M. Richard Dell'Agnola, député du Val de Marne, Président du groupe d'études sur la route et la sécurité routière, débat sur le thème des nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

M. Graham Pendlebury, directeur de la sécurité et des normes, routes et véhicules, au ministère britannique des transports, a rappelé les progrès techniques intervenus en matière de sécurité routière depuis quatre décennies. En 1966, la circulation était relativement fluide, mais les technologies étaient plus primitives et le conducteur devait assumer un grand nombre de tâches. Certains équipements comme les ceintures de sécurité et les sièges pour enfant n'étaient pas prévus. Il n'y avait pas non plus de normes communes de freinage. Les causes d'accidents et de blessures étaient mal connues. Il y avait 7 200 morts par an au Royaume-Uni. En 2006, la conception des véhicules a changé. On dispose de connaissances plus étendues sur les causes d'accidents et les moyens de les éviter. Il y a maintenant 3 200 morts par an au Royaume-Uni, avec un parc de 40 millions de véhicules contre 12 millions en 1966. On peut faire des simulations informatiques. Les équipements des routes sont remis en question en cas d'accident. Les ceintures de sécurité et les sièges pour enfant sont obligatoires. Le programme Euro NCAP, lancé en 1996, permet d'obtenir un classement des véhicules. Les plus sûrs bénéficient de cinq étoiles.

Si l'on se projette 20 ans en avant, on peut envisager des progrès diminuant les risques d'erreurs du conducteur grâce à la technologie embarquée, les systèmes de coopération et de contrôle du pilotage tels que le contrôle électronique de la stabilité et l'alerte au conducteur dont l'attention est défaillante. La convergence entre la technologie de gestion de la route et celle de la conduite permettra aussi de nouvelles liaisons intelligentes entre la route et le véhicule, la transmission sans fil d'informations au conducteur se développant.

Ces technologies ne sont pas cependant exemptes de tout risque puisqu'elles peuvent distraire le conducteur en raison de la masse d'informations qui lui est délivrée. Il y a quarante ans, le conducteur devait faire un certain effort physique en l'absence de direction ou de freinage assisté. Les véhicules modernes sont différents. Le conducteur commande le système de conduite plus qu'il ne le contrôle. Il dispose d'un ensemble qui analyse et interprète, notamment en virage. De même, au chapitre des systèmes actifs, il faut mentionner les qualités des véhicules en prévision des chocs, avec par exemple le changement de pression du liquide de freins. Les dispositifs modernes tendent à prendre le contrôle du véhicule à la place du conducteur en cas de collision.

Il n'est pas toujours aisé de faire accepter ces technologies par les conducteurs. Les mécanismes de contrôle des vitesses et de gestion de la circulation sont parfois perçus comme des intrusions dans la vie privée. Il faut donc faire face à des critiques voire à une hostilité. En définitive, au-delà de l'évolution des techniques qui permettent de lutter contre les accidents, c'est un problème de responsabilité individuelle.

L'une des questions clefs est celle de la compétence et de la qualification des conducteurs. Contrairement au milieu professionnel, il n'y a pas de cours de remise à niveau en la matière. Pourtant, la technologie permet de suivre les performances du conducteur et de procéder à une évaluation de ses qualités. Toutefois, dans le domaine de la sécurité routière, il est parfois plus efficace de s'appuyer sur la pression du consommateur et du marché, pour faire évoluer les mentalités, plutôt que sur l'intervention de normes. C'est ce qui s'est produit avec la publication des résultats des *crash tests* selon les normes NCAP qui a entraîné une adaptation des véhicules. Certaines lois sont en revanche très longues à mettre en place.

La gravité des accidents et la mortalité dépendent de la qualité du véhicule et de sa vitesse. La technologie permet de réduire la probabilité de l'accident, sa gravité ainsi qu'éventuellement d'améliorer la qualité de l'intervention des services de secours.

L'un des enjeux essentiels est de faire passer les messages de la sécurité routière auprès des plus jeunes. Leur appétence pour les nouvelles technologies permet d'utiliser des moyens assez ludiques, ainsi que des symboles tels que le hérisson, qui est une grande victime de la route au Royaume-Uni. Des éléments interactifs forment par exemple les enfants à la prudence sur le chemin de l'école. Il y a aussi pour les jeunes des clips comme celui utilisant la technologie du téléphone portable, et montrant ce qu'il advient en cas d'inattention lors d'un jeu sur un trottoir.

M. Richard Dell'Agnola a insisté sur l'intérêt de la technologie embarquée et l'importance des instruments qui sont en liaison avec le conducteur. **M. Jean-Pierre Moreau, vice-président de la Fédération française de motocyclisme**, a demandé des précisions sur les suites données à l'enquête menée au Royaume-Uni sur les motos et sur les possibilités d'améliorer leur sécurité. En réponse, **M. Graham Pendlebury** a indiqué que le Gouvernement du Royaume-Uni avait publié à la fin de l'année 2005 une stratégie nationale pour la moto, dont l'un des éléments clefs consiste à ne pas considérer le motard et la moto comme un problème. L'accent a été mis sur la nécessité d'éduquer l'automobiliste à être plus conscient des difficultés que rencontrent la moto et les motards, par exemple à un carrefour. 600 motards sont tués au Royaume-Uni chaque année, soit 20% du total des décès routiers. **M. Richard Dell'Agnola** a observé que la proportion était similaire en France, avec 1.000 morts sur 5.000, même s'il existe des équipements de protection spécifiques tels que les *airbags* qui se déclenchent en cas de projection hors de la moto.

M. Bo Lönegren, Directeur du projet "réseaux routiers" en Suède, a rappelé que la géographie de la Suède, très étendue, était une spécificité forte qui posait des problèmes particuliers. L'approche en matière de sécurité routière repose, dans ce pays, sur l'analyse des relations entre le véhicule, la route et le conducteur. Si la coopération entre ces trois éléments est bonne, le système est sûr.

L'utilisateur de la route a une responsabilité qui lui est propre. S'il n'est pas en mesure de l'assumer, c'est à l'autorité qui gère le système de le faire. Tel n'est pas naturellement le cas si l'utilisateur refuse volontairement d'exercer sa responsabilité. Cette approche systémique a conduit à un changement d'attitude vis-à-vis des accidents. On se concentre ainsi plus sur la question des dommages corporels, des blessures, que sur celle des accidents. Certaines mesures peuvent même parfois conduire à une augmentation des accidents, mais avec une moindre gravité.

Comme pour tout système, l'objectif est d'accroître le niveau de la qualité de l'ensemble. Les accidents et les blessures révélant une insuffisance de la qualité, on s'interroge alors sur leurs causes et non seulement sur celle des accidents. Dans la majeure partie des cas, on

se rend compte que la gravité des dommages corporels tient à la conception des routes, qui est erronée. Une très forte proportion des accidents (80%) est de plus liée à des éléments identifiables : les voitures isolées, les chocs frontaux, les chocs latéraux, les dommages causés aux piétons et aux cyclistes. Des équipements spécifiques peuvent alors être prévus tels que les lignes blanches avec des reliefs, qui engendrent des vibrations, des ronds-points, où les accidents sont plus fréquents mais moins graves, des limitations de vitesse là où il y a le plus d'usagers vulnérables et non vulnérables qui circulent simultanément.

Si l'autoroute est un équipement sûr, la Suède ne se prête pas à de telles infrastructures en raison de sa taille : 2 kilomètres d'autoroutes représentent la même charge que 43 kilomètres de routes à deux voies plus une et 333 kilomètres d'aménagement de bas côtés.

S'agissant de la sécurité, il faut procéder, comme toujours en matière de qualité, à des évaluations. Cette opération doit être faite par une instance extérieure. Tel est l'objectif du NCAP qui a permis de mettre sur le marché des véhicules sûrs. Certains fabricants non européens ont essayé de vendre en Europe des véhicules d'une autre conception, mais ceux-ci n'ont pas passé les tests. En ce qui concerne les erreurs et les failles humaines, il est possible de les prévenir grâce à la technologie. C'est ce que montre l'exemple des éthylotests au démarrage (environ 10 000 sont actuellement en service en Suède). Les entreprises concernées, qui veulent un personnel sobre, se sont équipées volontairement. De même, le limiteur de vitesse ISA est de plus en plus implanté sur les flottes d'entreprises, car il permet notamment de faire des économies d'énergie.

Sur le plan collectif, la surveillance repose notamment sur 700 radars automatiques. Leur but n'est pas de créer des recettes supplémentaires pour l'Etat, mais de provoquer une réduction de la vitesse. Les policiers peuvent alors se concentrer sur d'autres missions, telles que le contrôle visuel de la circulation.

M. Richard Dell'Agnola a rappelé que les performances de la Suède en matière de sécurité routière étaient comparables à celles du Royaume-Uni et des Pays-Bas.

M. Franck Batocchi, membre de la direction Stratégie de PSA, a relevé que la voiture a beaucoup changé ces dix dernières années, du fait des progrès accomplis en matière de protection de l'environnement, de confort et d'ergonomie comme de sécurité. Pour ce qui est de la sécurité routière, les constructeurs automobiles ont pris leur part pour contribuer à son amélioration car, en l'espace d'une ou deux générations de véhicules, de nouvelles solutions techniques ont été durablement intégrées à la voiture, même si ces solutions techniques, souvent innovantes ne sont pas toujours visibles aux yeux du grand public.

En matière de sécurité active, à savoir d'équipements qui permettent d'éviter que l'accident ne se produise, il faut d'abord rappeler les progrès accomplis en matière de comportement routier. Ils concernent essentiellement les pneumatiques, les suspensions, les directions, les freins et la visibilité. Des avancées importantes sont intervenues en matière d'adhérence, de freinage (10 à 15 mètres de freinage gagnés à vitesse équivalente), de stabilité en situation d'urgence, d'éclairage-visibilité.

En dix ans, l'ABS s'est généralisé, les capteurs de pluie et de luminosité se sont répandus dans tous les segments de véhicules, le limiteur de vitesse a été couplé au régulateur de vitesse. L'assistance au freinage d'urgence a été inventée et PSA a commencé à déployer l'ESP (*Electronic Stability Program*) vers les voitures de milieu de gamme. La situation est analogue dans le domaine de la sécurité passive, celle qui concerne la protection des occupants en cas de choc. Les structures des voitures se sont sophistiquées, intégrant des absorbeurs de choc et

multipliant les voies de passage d'efforts, ce qui a pour effet de transformer l'avant du véhicule en une véritable "éponge à énergie", évitant ainsi toute déformation de l'habitacle. Les systèmes de retenue sont devenus de plus en plus intégrés et raffinés. Les ceintures de sécurité et les airbags fonctionnent de manière complémentaire ; une ceinture n'est plus un simple bout de matériau synthétique qui retient un passager dans le siège mais un équipement à plusieurs étages qui maintient et relâche l'occupant selon certaines limites d'efforts ; les airbags se gonflent de manière proportionnelle au choc ; des témoins de non bouclage de ceinture sont installés.

En France, toutes ces solutions ont été trouvées et mises au point grâce à une entité commune aux constructeurs, le LAB, qui fournit un socle fondamental de connaissances aux ingénieurs. PSA Peugeot Citroën consacre 10% de son budget annuel de R&D à la sécurité, soit plus de 200 millions d'euros.

Depuis quelques mois, les experts en matière de sécurité routière, partout dans le monde, se montrent unanimes pour considérer que les progrès accomplis par l'automobile dans les pays de l'OCDE sont considérables : nous avons effectivement "cassé" le plancher des 200 000 tués dans ce groupe de pays, même si ce chiffre reste très élevé. Sans oublier le million d'autres personnes tuées sur la route dans le reste du monde, mais dans des contextes très différents, il est de plus en plus évident que la voiture arrive aujourd'hui aux limites de l'efficacité en matière de protection des occupants en cas de choc, les limites physiologiques étant quasiment atteintes, ainsi que pour l'accès aux victimes d'accident en cas de désincarcération.

En matière de sécurité passive, on n'envisage plus guère que des petits pas à accomplir, en particulier dans le domaine de la protection des usagers sensibles comme les piétons et les deux roues, dont la part dans le nombre des tués ne cesse d'augmenter. S'agissant des piétons, l'exemple de Paris est caractéristique. Au cœur de l'été 2006, la Préfecture de Police a observé une dérive inquiétante concernant les accidents recensés : le nombre de tués a augmenté de plus 30% si l'on compare les six premiers mois 2006 aux premiers mois 2005, soit 30 tués au lieu de 23 l'année précédente à la même époque. 86% des victimes sont des piétons et des 2 roues (13 personnes de chaque catégorie).

Alors que la circulation automobile ne cesse de baisser ces dernières années dans la capitale (depuis 2001 la baisse a atteint 15% selon le bilan 2005 de l'Observatoire des déplacements diffusé chaque année par l'Hôtel de ville), le bilan de l'insécurité routière, qui aurait du s'améliorer, se dégrade. Comment expliquer ce décalage ? La Préfecture de Police explique que ces accidents sont essentiellement le fait des piétons eux-mêmes (souvent âgés) et du comportement dangereux des véhicules (vitesse, alcool), notamment des 2 roues. Là où le recul de la voiture aurait du objectivement améliorer le bilan, sans même parler de la baisse des vitesses de circulation associées, on se retrouve dans une situation encore moins satisfaisante qu'avant. Cela illustre bien la complexité d'un traitement efficace et durable de la sécurité routière. Il faut raisonner de manière globale et systémique.

Traiter de sécurité routière dans les pays développés aujourd'hui, c'est donc aborder de front les trois paramètres fondamentaux qui interviennent dans les accidents, à savoir le véhicule, mais aussi l'homme, au travers de son comportement, et l'infrastructure. Quelques exemples sont éclairants. En matière d'infrastructures en France en 2005, sur un total de 4990 morts, plus de 2000 personnes ont été tuées dans un choc avec un obstacle fixe (arbres, poteaux, piles de pont). Quelques dizaines de personnes ont été tuées à cause de passages à niveaux dangereux parfaitement identifiés. Le défaut de port de la ceinture, notamment à l'arrière, est encore responsable de la mort de plus de 500 personnes. En matière de vitesse excessive, le limiteur de vitesse apporte une réponse.

On peut esquisser une liste des probables solutions technologiques que les voitures pourraient mettre en œuvre à divers horizons, de manière indépendante ou en "bonne intelligence" avec l'infrastructure et les conducteurs. Il s'agit d'abord de nouvelles dispositions pour améliorer encore la protection des piétons. Il s'agit ensuite de l'installation obligatoire du système de contrôle électrique de la stabilité, des témoins de non bouclage des ceintures, des ancrages ISOFIX pour les systèmes de retenue enfant, et l'installation de feux diurnes spécifiques. Des systèmes d'appel d'urgence automatique en cas d'accident peuvent également être envisagés, de même que l'adjonction de données concernant l'énergie ou la désincarcération. A plus long terme, l'arrivée à maturité de nouvelles technologies de capteurs permettra sans doute d'accéder à de nouvelles fonctions automobiles comme la détection de chocs, qui permettra d'en atténuer les conséquences, pour les occupants du véhicule comme pour les usagers sensibles, en activant les systèmes de freinage et de retenue des occupants.

De même, et toujours dans l'objectif de limiter les accidents ou sur-accidents, il existe un potentiel très important de progrès technique dans la communication entre les voitures et l'infrastructure. Par exemple, un passage à niveau dangereux pourra avertir les véhicules en amont et en complément de la signalisation de bord de route. Des applications similaires peuvent être imaginées pour communiquer d'un véhicule à l'autre.

Les voitures sont aujourd'hui arrivées à un palier pour ce qui concerne les solutions à mettre en œuvre pour traiter les chocs. Dans ce domaine, la chose la plus utile à faire aujourd'hui est donc d'agir pour mettre sur le marché des véhicules récents. Les gains humains viendront prioritairement des innovations technologiques issues du champ de la sécurité primaire (éviter l'accident) et du champ en émergence rapide de la sécurité tertiaire (agir après l'accident).

En réponse à M. Benoît Gaboriau, **M. Franck Batocchi** a énuméré un certain nombre de dispositifs techniques et d'équipements assurant une amélioration de la sécurité des véhicules.

M. Gero Storjohann, député allemand, a évoqué le sujet de l'allumage des feux en journée. Il a demandé à M. Batocchi à partir de quand les véhicules neufs seront équipés d'un système d'allumage automatique des feux couplé à l'allumage du moteur. En réponse, **M. Franck Batocchi** a mentionné des difficultés techniques parmi lesquelles la fabrication d'une ampoule spéciale. Avant d'installer ces systèmes automatiques, il faut configurer l'architecture des véhicules pour qu'ils soient prêts à cette évolution. Pour cette raison, la sortie du nouveau système ne sera pas possible avant 2009 ou 2010.

M. Gilbert Santel, Président de la société "Autoroute et tunnel du Mont-Blanc", a précisé qu'il s'exprimait à l'occasion de ce colloque en tant que porte-parole des sociétés d'autoroute à péage. Observant que le Commissaire européen en charge des transports, M. Jacques Barrot, a plaidé en faveur d'une approche intégrée de la sécurité routière, qui tienne compte du véhicule, du conducteur et de l'environnement, il a indiqué que cette approche est entièrement partagée par les sociétés qu'il représente.

La démarche engagée depuis quatre ans a permis d'obtenir des résultats probants, mais il faut insister sur le fait que, dans ce domaine, rien n'est acquis. Les autoroutes à péage représentent en France 8 000 km de routes, lesquelles, globalement, sont quatre fois plus sûres que le réseau routier national. Le nombre de tués sur les autoroutes a d'ailleurs été divisé par cinq depuis 1980. En outre, entre 2002 et 2005, le nombre de tués a baissé de 30 %, ce chiffre étant de 224 victimes en 2005.

Ces résultats ont obtenus grâce à plusieurs facteurs. La mobilisation des pouvoirs publics a joué, bien entendu, un rôle important. Mais il faut ajouter les initiatives prises par les sociétés d'autoroute, le rôle particulier des nouvelles technologies, le contrôle-sanction automatisé, ainsi que la limitation des embouteillages et les dispositifs interactifs entre les voitures et les infrastructures.

Quel a été l'apport de l'Europe à ces évolutions positives ? Au-delà de l'aspect réglementaire et de la mobilisation constatée, avec, notamment, la Charte de la sécurité routière, il convient de souligner l'importance de sa contribution financière, de l'ordre de 200 millions d'euros depuis 2002, apportée à plusieurs projets de dimension européenne, reposant sur une coopération entre opérateurs publics et privés.

Cet appui de l'Union européenne a permis de déboucher sur des avancées concrètes. Un travail important a été réalisé par la France et l'Espagne pour mettre en œuvre une gestion concertée du trafic transfrontalier, notamment au niveau des forces de l'ordre, des concessionnaires d'autoroutes et des autorités de gestion du trafic. C'est ainsi qu'en janvier 2003, en raison des intempéries sévissant en France, la décision de stopper plusieurs milliers de poids lourds a été prise en moins de trente minutes, sans que cela ne pose d'insurmontables difficultés matérielles. La variation des limitations de vitesse sur les autoroutes, sur la base des chartes de trafic, a permis d'assurer un écoulement du trafic dans de meilleures conditions, tout en jouant un rôle dans la diminution de 25 % du nombre d'accidents, à trafic équivalent. Les sociétés concessionnaires disposent désormais de mécanismes opérationnels sur la collecte de données, laquelle permet d'indiquer de manière précise la vitesse devant être respectée par les conducteurs, en particulier les limitations permanentes et les limitations temporaires dues à des travaux.

Pour l'avenir, les sociétés françaises et leurs homologues européennes proposent de mettre en place un outil nommé *Easyway*, qui permettra d'utiliser les nouvelles technologies sur le réseau routier européen. Ce programme devrait apporter davantage de valeur ajoutée et de continuité dans le partenariat entre les opérateurs publics et les opérateurs privés. Parallèlement, il convient de renforcer la normalisation, c'est-à-dire les aspects réglementaires, et de diffuser une culture européenne de la signalisation, ainsi que d'échanger, au niveau de l'Union, les bonnes pratiques.

Les priorités en matière de sécurité routière doivent être cependant recentrées. C'est la raison pour laquelle les concessionnaires défendent des propositions visant à créer des infrastructures de surveillance globale du réseau. Les services de gestion du trafic doivent travailler ensemble, par delà les frontières, pour lutter plus efficacement contre les infractions. L'information temps réel sur l'état du trafic doit enfin être développée.

Comme on le voit, les enjeux de la sécurité routière sont d'ordre économique, social et environnemental. La limitation des embouteillages contribue, par exemple, à diminuer les atteintes à l'environnement. Mais pour poursuivre cet effort partagé, il faut pouvoir s'appuyer sur une volonté politique forte et continue.

M. François Gérin, Directeur général adjoint de Siemens France, a relevé la convergence entre la problématique de la sécurité routière et le coût des carburants. Il a indiqué que son groupe a pour ambition de sécuriser la conduite, en travaillant sur les automatismes et la psychologie du conducteur. Il a souligné que la contribution de Siemens à la sécurité routière repose sur la fourniture d'*airbags*, de systèmes ESC, de systèmes de freinage et d'assistance au freinage d'urgence et de capots conçus pour mieux protéger les piétons.

Les systèmes automatisés sont appelés à jouer un rôle important dans la politique globale de sécurité routière. Les régulateurs de vitesse doivent permettre de mesurer la distance et la vitesse par rapport aux véhicules précédents. Des caméras infrarouges avec des systèmes de signalisation devraient permettre aux conducteurs de manœuvrer pour éviter les obstacles et limiter les risques que peut entraîner une vision nocturne altérée au moment du croisement de deux véhicules.

Des détections périphériques devraient permettre aux conducteurs d'effectuer un créneau de manière quasi-automatique, en évaluant les distances avec précision. S'agissant des problèmes posés par la conduite sur autoroute et par les angles morts dans les rétroviseurs, il pourrait y être remédié par des moyens électroniques, ce qui aiderait les conducteurs à éviter les rabattements intempestifs.

Cependant, si les attentes concernant la sécurité des biens et des personnes sont fortes, le développement des systèmes automatiques, par nature contraignant, tend à limiter l'autonomie du conducteur, qui peut alors se sentir de moins en moins libre. Le conducteur doit donc être impliqué dans cette nouvelle approche pour "positiver" ces nouveaux éléments technologiques. On a déjà noté des situations dans lesquelles des systèmes automatisés sont la victime d'une mauvaise perception de la part de l'utilisateur : ce fut notamment le cas avec certains limitateurs de vitesse. C'est pourquoi les constructeurs doivent s'assurer que ces moyens technologiques seront appropriés par le public, par la mise en place d'une réelle interface entre l'homme et la machine.

Le système Jéricho, qui permet d'optimiser la vitesse en fonction de la route, optimise également le trajet d'un point à l'autre, en s'appuyant sur les données concernant le trafic réel. Ce dispositif, qui propose au conducteur la vitesse la plus adaptée aux circonstances, devrait permettre de générer d'importantes économies de carburant, de 15 à 20 %.

En facilitant une conduite plus souple et plus décontractée, les équipementiers contribuent au renforcement de la sécurité routière et à la réalisation d'économies, en termes de consommation de carburant et de diminution des contraventions, se chiffrant en millions d'euros. Cette profession étudie en outre l'hypovigilance du conducteur, afin d'éviter les accidents provoqués par l'endormissement, en gardant à l'esprit que les nouveaux systèmes devront être intégrés dans la voiture d'une manière qui ne soit pas envahissante. Le but est en effet d'éviter l'apparition d'un "syndrome *Big Brother*". Les clients de société de location et les employés bénéficiant de voiture de fonction pourraient en être les premiers bénéficiaires.

Il s'agit d'enclencher un cercle vertueux, faisant travailler de concert les constructeurs, les équipementiers, les gestionnaires d'infrastructure et les utilisateurs. En améliorant ainsi les comportements et les véhicules et en assurant une réelle interface entre l'homme et la machine, la sécurité routière connaîtra ainsi de nouveaux progrès.

M. Bernard Pottier, Président de la Prévention routière, a observé que si la France a quitté sa position peu glorieuse de "lanterne rouge" du classement européen pour rejoindre le peloton, elle est encore derrière les pays qui caracolent en tête et ne cessent de progresser. Ce constat doit inciter notre pays à rester modeste et à ne pas vouloir donner de leçon à l'Europe.

L'évolution enregistrée en France depuis 2002 a montré le caractère indispensable de la volonté politique. Pendant des années, on n'a cessé de crier dans le désert, car à toute volonté de changement on opposait, victorieusement, l'argument du caractère "latin" de la conduite française. La situation a donc changé radicalement grâce aux propos tenus par le Président de la

République le 14 juillet 2002. L'excellent travail effectué depuis lors doit être salué, mais il faut être conscient que rien n'est jamais acquis.

Les précédents intervenants ont souligné la nécessité de susciter l'adhésion populaire à une telle politique. Il s'agit là d'une dimension incontournable, qui doit inspirer chaque jour notre objectif commun : propager partout la culture de la route partagée. Ce sentiment doit être enraciné dès le plus jeune âge. Les parents doivent donc être des vecteurs d'exemple. La Prévention routière propose qu'une heure par mois soit consacrée à la sécurité routière depuis la maternelle jusqu'à la terminale.

Les progrès constatés au niveau de la coopération européenne doivent se poursuivre. Ils doivent concerner aussi bien les infrastructures transfrontalières que l'équipement des véhicules. Sur ce dernier point, le changement d'attitude observé depuis plusieurs années doit être souligné : alors qu'auparavant la vitesse des véhicules venait en premier, c'est maintenant la sécurité qui est mise en avant par les vendeurs et les acheteurs. Les équipementiers jouent en effet un rôle à la fois passif et actif pour la sécurité du conducteur. Le rôle passif est joué par les ceintures, les indicateurs de bouclage, les indicateurs d'inter distance, l'ESP, les airbags et les enregistreurs de données sur les accidents. Le rôle actif des équipements est assuré par les systèmes GPS et les régulateurs, mais c'est précisément à ce niveau que se posent des problèmes. En effet, à titre d'exemple, les personnes âgées, dont la population tend à croître sur notre vieux continent, éprouvent de sérieuses difficultés avec la taille des caractères des panneaux de signalisation ou avec le GPS.

Il faut donc travailler sur l'ergonomie et sur les actions de formation dès la mise en main des véhicules. On a tort de penser que les personnes qui disent avoir compris un mécanisme de sécurité pourront, le moment venu, face à une situation d'urgence, le déclencher pour se protéger.

La Prévention routière défend une autre exigence capitale en demandant l'intervention du régulateur européen pour encadrer les équipements qui jouent un rôle déterminant dans la sécurité routière. Plus précisément, elle attend de la Commission européenne que les véhicules neufs comportent des limiteurs volontaires de vitesse, et réclame l'instauration des feux de jour au niveau européen.

En ce qui concerne la vitesse sur les véhicules, il n'est pas raisonnable qu'une voiture puisse être vendue avec la possibilité de faire du 250 km/h, mais une réglementation uniforme à 130 km/h ne constitue pas une solution appropriée. C'est pourquoi il semble préférable de susciter une évolution par le libre jeu du marché, en attirant le conducteur de bonne foi qui peut considérer que le limiteur constitue une bonne réponse à la distraction qu'il peut éprouver de temps à autres sur la route.

L'*Intelligence speed adaptation* (ISA), qui transmet aux véhicules la vitesse constatée sur la route parcourue, ouvre des perspectives intéressantes. Le bon usage de ce type de système implique la constitution d'une cartographie complète et électronique de toutes les limitations de vitesse. Si en France les collectivités locales communiquent au niveau central ces indications, cette pratique doit être étendue à toute l'Europe. Au total, ces nouvelles technologies doivent être des facteurs de sécurité, tout en étant respectueuses de la responsabilité des conducteurs.

M. Valérian Robert, Président de l'Association Réaction routière, a souligné que la formation des conducteurs tout au long de leur vie, qui n'a pas été suffisamment mentionnée au cours de la discussion, a une importance prépondérante. Il faut mettre en place un véritable

continuum éducatif. Malgré les réformes engagées, le système français n'est pas encore adapté aux besoins.

M. Bernard Pottier a répondu qu'il avait notamment mentionné les systèmes qui sont destinés à assister le conducteur en essayant de renforcer la conscience de sa responsabilité personnelle, un élément aussi important que l'équipement technique. De nombreux outils d'enseignement ont été mis à la disposition des écoles de formation afin de promouvoir la prévention routière.

M. Gero Storjohann, député allemand, a évoqué le problème de l'identification des conducteurs de moto lors des contrôles de vitesse automatisés et a demandé si l'installation du système présenté par M. Bernard Pottier est possible aussi bien pour les motos que pour les voitures. M. Rémy Heitz a répondu que cela devrait être possible.

M. Guy Bourgeois, Directeur général de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), a indiqué que le paysage de la recherche en matière de sécurité routière a connu des évolutions importantes au cours des deux dernières années. Ces réformes majeures de notre dispositif de recherche sont remarquables dans un pays comme la France, souvent considérée comme difficile à réformer.

Première évolution importante, le programme de recherche d'expérimentation et d'innovation dans le transport terrestre (PREDIT) s'inscrit désormais dans le cadre des appels à projets lancés par l'Agence nationale de la recherche (ANR). Le PREDIT étant un programme interministériel piloté par les ministères chargés de la recherche, des transports, de l'environnement et de l'industrie, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et l'ANR, il appartient désormais aux ministères concernés de déterminer sur quels sujets l'ANR va lancer des appels à projets. Une réflexion interministérielle est en cours afin de préparer les appels d'offres pour 2007, avec l'espoir qu'une part importante de ceux-ci sera consacrée à la sécurité routière.

Cette réforme a pour contrepartie une modification du fonctionnement des organismes de recherche. Ceux-ci définissaient relativement librement leurs priorités de recherche, dans le cadre de la délégation qu'ils avaient reçue de l'État, le PREDIT constituant une simple orientation. Le nouveau contrat quadriennal 2006-2009 est un véritable contrat, qui définit très clairement les priorités de l'INRETS. Il permet à ses partenaires de connaître précisément son programme, et comporte notamment l'engagement de mieux diffuser les résultats des travaux de recherche effectués.

La création de la "Fondation sécurité routière" en 2005 constitue une troisième innovation importante. Cette structure, créée notamment grâce à Renault et à PSA, permettra de financer des projets de recherche visant à renforcer la sécurité routière. L'État en assure le financement à parité avec le secteur privé, et son budget s'élève à 5,8 millions d'euros. Son programme de recherche sera défini par son conseil d'administration, composé des principaux constructeurs de véhicules, des équipementiers, des opérateurs de transports, des sociétés d'autoroutes et des pouvoirs publics.

La mise en place des pôles de compétitivité est la quatrième réforme majeure ayant bouleversé le paysage français de la recherche. Ce sont des lieux où se concentrent les principaux acteurs de la recherche privée et publique, pour faire progresser la recherche. Dans le domaine des transports, sept pôles de compétitivité ont été créés, dont deux sont axés sur la sécurité routière : Mov'éo et "*Lyon Urban Truck & Bus 2015*" (LUTB 2015), ce dernier étant centré sur les transports urbains. Le pôle de compétitivité Mov'éo, situé à Versailles-Satory, a

pour objectif de renforcer la sécurité des personnes, l'efficacité énergétique des moyens de transport et le respect de l'environnement. Il est trop tôt pour dresser un premier bilan de son fonctionnement, mais on peut d'ores et déjà souligner qu'il a créé un dialogue positif et constructif entre l'ensemble des acteurs, grâce à des échanges extrêmement fréquents. Le site de Versailles-Satory est en outre candidat pour accueillir la manifestation de conclusion et de présentation des résultats du projet intégré PReVENT, co-financé par la Commission européenne, consacré à la sécurité active.

M. Richard Dell'Agnola, remerciant M. Dominique Perben, ministre des Transports, de prendre part aux travaux du colloque, a rappelé que la France a mis en œuvre une série de moyens nouveaux, qui donnent aujourd'hui leurs premiers résultats. La France a ainsi amélioré sa position dans le classement des pays européens. Il a relevé que les participants au colloque ont exprimé des préoccupations convergentes sur l'acceptabilité des mesures de sécurité routière et sur les technologies nouvelles. Il a souligné que des exemples intéressants ont été présentés, notamment dans les pays du Nord de l'Europe.

M. Richard Dell'Agnola et **M. Jorge Fao, député portugais**, ont ensuite annoncé que les troisièmes journées parlementaires sur la sécurité routière auraient lieu en 2008 à Lisbonne.

VI. Conclusion du colloque par M. Dominique Perben, Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

M. Dominique Perben a jugé extrêmement intéressante la construction d'une démarche commune à travers ce colloque. Il est en effet utile de structurer au niveau européen le débat entre experts, représentants des associations et parlementaires. Cela est particulièrement important en ce qui concerne l'acceptabilité sociale des mesures de sécurité routière.

L'expérience française des quatre dernières années montre qu'il est indispensable de se poser deux questions : Comment atteindre les objectifs ? Comment expliquer les mesures prises ?

La politique de contrôle-sanction explique en grande partie les progrès constatés en France. Elle peut donc susciter la mise en place de politiques analogues dans d'autres pays. Les choix opérés en France, après la Suède, ont été courageux. Des débats entre magistrats et parlementaires ont permis de prendre le risque de mettre en place un contrôle automatique et une gestion automatique des dossiers. Ceci nécessitait des changements dans le cadre juridique, au niveau des procédures et au niveau des principes car, désormais, contester ne dispense plus du paiement de l'amende. Ce fut le point de départ d'un changement radical des comportements.

Un élément clé illustre le bilan positif de cette politique : la France est passée en 2005 sous la barre des 5.000 victimes par an, soit une diminution de 5 % par rapport à 2004. En quatre ans, on a préservé 8.000 vies et évité 100.000 blessés. Ce progrès considérable nourrit l'acceptabilité sociale de la politique menée. Souligner ces chiffres régulièrement n'est pas un exercice d'autosatisfaction mais un message permettant une prise de conscience des résultats et donc une meilleure acceptabilité.

En matière de vitesse, des résultats significatifs ont été obtenus. Mais il faut poursuivre les efforts. D'ici quelques mois, 500 radars supplémentaires seront installés, et 500 de plus en 2007. La capacité du dispositif sera ainsi doublée d'ici la fin de l'année 2007, et couvrira non seulement les autoroutes mais aussi les autres routes. Des changements de comportement

apparaissent, on assiste à une baisse réelle et régulière de la vitesse constatée, même s'il reste des problèmes en milieu urbain et sur les trajets domicile-travail.

La politique de contrôle-sanction doit prendre une dimension européenne, pour qu'il soit possible d'apporter une réponse satisfaisante aux conducteurs qui font valoir que les Français sont sanctionnés, mais pas les conducteurs étrangers. Il existe une volonté d'accentuer l'intégration européenne en la matière, et des pas en avant ont été faits. La directive sur le permis de conduire européen va dans le bon sens. Elle facilitera la libre circulation des citoyens en Europe. L'élaboration de cette directive a cependant été difficile, de très longues négociations ont été nécessaires car derrière ces sujets qui touchent à la vie quotidienne, apparaît un très fort attachement aux cultures nationales.

Un autre pas en avant résulte des conventions bilatérales que la France a conclues avec le Luxembourg et avec l'Allemagne. La première est déjà en vigueur. La seconde, très importante, a été signée en mars 2006 et est en attente de ratification. Des négociations en vue d'un troisième accord sont en cours avec l'Espagne. Il est souhaitable d'aboutir à un système communautaire car le système bilatéral a ses limites. Mais il n'est pas suffisant de se limiter à des échanges d'informations au niveau communautaire. Il faudra aussi aborder la question du recouvrement des amendes.

En matière d'équipements de sécurité des véhicules et des infrastructures, les normes techniques et réglementaires sont en permanence adaptées pour une meilleure sécurité routière. Le Mondial de l'automobile qui va avoir lieu dans les prochains jours à Paris sera l'occasion de constater, sur les véhicules présentés, les progrès accomplis.

La baisse de la mortalité routière s'inscrit en longue période, mais il faut essayer de l'accélérer. Ce n'est pas simple, étant donné les enjeux techniques et économiques. Le ministère français des Transports a adhéré au consortium Euro Ncap, ce qui assure son soutien aux organismes d'essais techniques. Mais il faut encore progresser substantiellement, et les parlementaires ont une responsabilité importante pour faire évoluer la réglementation technique.

Dans le cadre des Conseils européens consacrés aux transports, notamment lors de la réunion de juin 2006, la France a appelé l'Union européenne à réglementer la mise en place de limiteurs de vitesse volontaires. C'est un sujet concret, qui correspond à un enjeu technique précis et intéressant. La France a également pris position sur les feux dédiés, leur installation sur tous les véhicules neufs et l'allumage des feux en journée. Il convient enfin de mentionner un problème plus complexe car plus coûteux, celui du stabilisateur automatique de trajectoire, qui peut permettre d'éviter un certain nombre d'accidents.

Au-delà des règles et des technologies, il faut également prendre en compte les comportements. Dans ce domaine, la tâche n'est pas achevée. Les campagnes de prévention très explicites conduites dans les grands médias, inspirées du Royaume-Uni, ont été bien acceptées par les Français, et ont permis de faire passer le message grâce à leur style percutant.

L'Europe doit également assumer sa responsabilité. La priorité accordée à la sécurité routière y repose sur une conviction partagée, qui se traduit par le rendez-vous annuel des ministres des transports à Vérone.

La sécurité routière est également un enjeu international, comme le montrent les chiffres mondiaux : l'Organisation mondiale de la santé estime ainsi que 1,2 million de personnes sont tuées sur les routes par an, soit plus de 3 200 personnes par jour. Face à des chiffres aussi monstrueux, l'Union européenne doit agir, et faire partager son expérience aux

pays en développement, afin de leur éviter d'avoir à parcourir le chemin douloureux que les pays développés ont parcouru.

En matière de sécurité routière, il faut des règles strictes, se donner les moyens de les faire appliquer et les expliquer afin d'assurer leur acceptabilité sociale. Rien n'est acquis. Les parlementaires doivent relayer le message et maintenir une politique de pédagogie active. On ne peut accepter comme une fatalité les milliers de tués et de blessés graves ou d'handicapés sur les routes. La volonté politique est cruciale, et la décision du Président de la République, annoncée le 14 juillet 2002, de faire de la lutte contre l'insécurité routière l'un des "grands chantiers" de son quinquennat a permis de faire bouger les choses. Les acteurs de la sécurité routière ont pu s'appuyer sur cette volonté politique, qui doit être chaque jour renouvelée.
