

Priorité Sécurité routière

Un rendez-vous national pour agir

Ouverture

Ruth ELKRIEF

Bonjour à tous.

La sécurité routière est l'une des trois priorités du quinquennat, comme l'a affirmé le Président de la République, le 14 juillet dernier - vous vous en souvenez. Il a répété, hier, qu'il comptait faire de la sécurité routière une priorité nationale. C'est le signal qu'attendaient de nombreux acteurs. Ils sont aujourd'hui réunis pour échanger leurs propositions, leurs suggestions, leurs témoignages et leurs expériences. Ce jour est une première étape d'écoute qui servira de matière aux délibérations du Conseil interministériel de la Sécurité routière, qui se tiendra fin novembre, début décembre. Cette matière servira également de base au projet de loi qui sera discuté au début de l'année 2003.

Au cours de l'après-midi, cinq ministres prendront la parole et non des moindres. Vous les écouterez. Nous évoquerons, autour de trois tables rondes successives, la meilleure manière de faire appliquer la règle, la meilleure manière d'équiper les véhicules pour les rendre plus sûrs, et la meilleure manière de mobiliser les différents acteurs – élus, Etat, associations, entreprises - pour assurer une sécurité routière digne de notre pays.

Au cours de cette après-midi, vous – invités - aurez la parole. Vous pourrez nous apporter vos témoignages et expériences. Ils seront pris en compte. Si vous ne pouviez vous exprimer, un site Internet sera ouvert à la fin de cet après-midi pour que vous puissiez déposer vos propositions.

Allocution de Gilles de Robien, Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

Allocution de Nicolas Sarkozy, Ministre de l'Intérieur.

Comment mieux faire respecter la règle ?

Table ronde n°1

Les participants de la table ronde sont :

*Christiane CELLIER, Présidente de la Fondation Anne Cellier ;
Michelle MOREAU, premier Maire adjoint de la ville d'Angers ;
Claude GOT, expert au CNSR ;
Sébastien ROCHE, expert au CNSR ;
Frédéric BRODZIAK, membre du Bureau national de la Fédération française des Motards en colère ;
Jacques ROCHE, Président du GEMA.*

La table ronde est animée par Ruth ELKRIEF.

Ruth ELKRIEF

Cette première table ronde sera consacrée aux moyens de faire appliquer au mieux les règles existantes. Permettez-moi tout d'abord de vous présenter les participants à cette table ronde. Christiane Cellier est Présidente de la Fondation Anne Cellier, Michelle Moreau est premier Maire adjoint de la ville d'Angers, qui expérimente un contrôle automatisé, Claude Got est expert au Conseil national de la Sécurité routière et Vice-Président du Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques, Sébastien Roché est également expert au Conseil national de la Sécurité routière, Frédéric Brodziak est membre du Bureau national de la Fédération française des Motards en colère et Jacques Roché est Président du GEMA, mutuelle très active en matière de prévention et de sécurité routière.

Je vous propose de commencer par visionner un premier reportage, réalisé à Paris, Strasbourg, Agen, Caen et Bordeaux. Il fait état de réactions de nos concitoyens mais également d'Européens et d'Américains concernant la sécurité routière en France.

Une vidéo présentant un micro-trottoir est diffusée.

Ruth ELKRIEF

Au vu de ces interviews, il semble que les règles en France soient excellentes mais que les Français ne les appliquent pas...

Michelle Cellier, vous dont la fille a été hélas une victime de la route, vous avez abondamment réfléchi aux problèmes du respect de la règle. Quelles sont vos conclusions ?

Christiane CELLIER

Ce jour marque le seizième anniversaire du départ – je ne puis me résoudre à dire de la mort – de ma fille Anne, d'où mon émotion. Il est également le jour des premiers Etats généraux de la sécurité routière, qui procèdent directement de la volonté du Président de la République.

Je n'ai pas la prétention d'être une experte du sujet ; je ne suis qu'une autodidacte. Mais j'ai compris depuis longtemps la nécessité prioritaire d'une profonde et véritable synergie entre les ministères de Gilles de Robien, Nicolas Sarkozy et Dominique Perben.

La finalité de ces Etats généraux est d'enrayer un gâchis monstrueux, qui plus est de notre fait, gâchis humain, financier, mais gâchis évitable.

Pour ce faire, il convient, selon les propos de Nicolas Sarkozy, de “ mieux faire respecter la règle ”. Je dirais pour ma part qu'il convient de “ faire respecter la règle ”. Essayons déjà de la faire respecter avant de tenter de la faire respecter “ mieux ”.

Une infraction au code de la route est presque toujours à l'origine d'un accident.

Il existe certes des contrôles d'alcoolémie, mais l'alcool est responsable de sept morts par jour, soit 210 par mois.

Pour faire respecter la règle, nous ne dépendons ni de l'Europe, ni de personne. Le temps des études et des débats est dépassé. Il y a urgence à réorganiser les services de l'Etat afin de faire appliquer les mesures existantes. Faire respecter la règle exige une volonté politique de fer, du courage, de l'audace. Il faut oser faire face à un profond consensus populaire concernant la sacrosainte liberté individuelle du conducteur. Mais il existe également une acceptabilité du changement de la part de nombreux Français. Selon un sondage réalisé en 2000, année où la sécurité routière fut promulguée cause nationale, le risque routier est la première des craintes de 90 % des Français. 67 % jugent les contrôles insuffisants.

Faire respecter la règle exige une véritable révolution de notre système contrôle et de notre système sanction. La seule vraie dissuasion réside dans la certitude de la sanction.

Aujourd'hui, le contrôle est aléatoire, et la sanction l'est plus encore. Ces temps-ci, les forces de l'ordre sont bien plus présentes dans les rues et sur les routes, ce qui est bien, mais elles sont notamment occupées par Vigipirate et la sécurité de certains quartiers.

Vous devez garantir à la Sécurité routière des effectifs dédiés à la route, formés, équipés et dotés d'une stratégie et d'objectifs.

La technologie existe. L'automatisation est un outil à développer fortement.

Quant à la sanction, elle est parfaitement aléatoire ! La déperdition est phénoménale : 55 % des points de permis qui devraient être retirés ne le sont pas, ce pour plusieurs raisons : l'environnement politique et ses indulgences, l'environnement techniques et ses failles, mais également l'existence d'une procédure totalement inadaptée au nombre croissant des voitures et à l'infractionnisme de masse qui règne en France.

Pour que la sanction conserve sa valeur pédagogique, il convient de mettre en œuvre une procédure lisible, claire et simplifiée, permettant un traitement rapide. Les amendes doivent être forfaitisées pour la majorité des sanctions. Pour plus d'égalité devant la sanction, les possibilités de recours doivent être le plus limitées possible, notamment afin de réduire les opportunités pour les avocats avides et spécialisés dans la défense des infractionnistes.

Enfin, il ne faut pas craindre de mettre en œuvre la suspension immédiate du permis ou la rétention du véhicule. Le bouche-à-oreille autour de ces mesures garantit leur efficacité !

Pour faire respecter la règle, il faut également l'engagement de tous. Merci par avance aux médias de ne pas trop s'attarder sur la liberté individuelle du citoyen, mais plutôt sur les premiers droits de l'homme bafoués chaque jour en France, c'est-à-dire le droit à la vie et à l'intégrité physique. Nous avons besoin de vous.

Réussir la révolution de notre système de contrôle/sanction et enrayer le gâchis quotidien prouveraient que la France est capable d'un sursaut salutaire et rapide.

Dans mon combat, je n'ai jamais connu la désespérance. Aujourd'hui, je connais l'espoir... donc ne désespérez pas !

Ruth ELKRIEF

Michelle Moreau, vous avez expérimenté et automatisé le système de contrôle/sanction à Angers. Racontez-nous votre expérience.

Michelle MOREAU

Angers, ville de 157 000 habitants, a opté pour une politique de prévention par la contrainte. Nous disposons d'une voie en bordure de rivière qui fait suite à l'autoroute A11, le contournement autoroutier n'étant pas encore réalisé. En 1999, nous avons constaté aux côtés de l'Etat que la vitesse sur cette portion de voie était inadmissible, entraînait des accidents et plaçait les services d'intervention en situation de danger. Il n'existe en effet aucune possibilité d'intervention, que ce soit par les airs, la rivière ou la route, en raison de l'absence de bande d'arrêt d'urgence. Aucun service n'a même voulu simuler d'accident, par crainte d'en provoquer.

Cette situation dramatique nous a contraints à travailler à un système de contrôle automatisé. C'est l'Etat qui a pris l'initiative de tester cette innovation, mais la Ville a souhaité s'impliquer dans le cadre du volet " sécurité routière " du contrat local de sécurité.

En matière de sécurité routière, les collectivités locales endossent une responsabilité importante. Elles ne doivent pas attendre tout de l'Etat et des politiques nationales. Il existe des spécificités locales qui exigent leur implication et leur financement.

Sur cette voie rapide circulent des automobilistes en provenance de divers départements, mais également les locaux qui rentrent par sept ou huit voies d'accès et se mêlent au flux de circulation.

Les radars automatisés sont situés au départ de deux cabines avec un système de photographie des véhicules (capacité de 400 photos). Ils sont intéressants d'un point de vue technique, mais

présentent un inconvénient pour la police car ils mobilisent deux équivalents temps plein et nécessitent la mobilisation de la DDE, chargée d'aller rechercher les véhicules. Un délai de dix à douze jours est de surcroît nécessaire pour envoyer la verbalisation.

Actuellement est testée la photographie numérisée, dotée d'un système de transfert immédiat, qui est en attente d'homologation.

La Ville s'investira dans le développement d'un deuxième radar. Elle est inscrite dans une politique de prévention, sachant qu'en sortie d'autoroute les automobilistes ne sont pas piégés puisqu'ils savent qu'en arrivant d'Angers ils doivent décélérer de 130 à 70 km/h.

Les constats après deux ans d'existence du système sont les suivants : les deux tiers des automobilistes ont considérablement réduit leur vitesse ; seuls 4 à 5 % d'entre eux roulent encore entre 70 et 90 km/h. Il existe certes encore des délits à plus de 50 km/h, mais la circulation s'est fluidifiée et la population locale s'est habituée à cette contrainte.

Par ailleurs, nous nous associons à la Sécurité routière et aux associations pour travailler dès l'enfance à l'inculcation des règles de sécurité routière. Une véritable révolution culturelle me semble nécessaire vis-à-vis des familles, concernant notamment le réapprentissage du code de la route en direction des personnes âgées dans le cadre d'actions intergénérationnelles. Par ailleurs, dans le cadre d'une politique contractuelle (contrat de Ville), l'apprentissage du code de la route est dispensé en direction d'un public jeune et très difficile, qui roule déjà en faisant du rodéo dans les cités mais sans connaître le code de la route.

Il s'agit d'un ensemble global, mêlant, en plus de l'outillage et de la technique, la persuasion et la révolution culturelle autour de ce sujet.

Ruth ELKRIEF

Cela suppose la volonté et l'implication de chacun d'entre nous.

Jacques Roché, en tant que Président du Groupement des entreprises mutuelles d'assurance, vous considérez que l'information est la meilleure façon de prévenir le danger sur la route.

Jacques ROCHE

Nous sommes extrêmement sensibles au problème de la sécurité routière dans la mesure où nous concernons la moitié du parc français auto moto. En effet, nous regroupons 16 millions de sociétaires. Comme l'ensemble des personnes présentes au sein de l'insistance, le GEMA considère que la sécurité routière passe également par l'axe de la formation. Il est indispensable que la formation soit de bonne qualité et incite au respect de la règle afin que la répression soit justifiée et, dès lors, comprise.

Je souhaiterais concentrer mon propos sur les usagers de la route en soulignant que le respect de la règle nous concerne tous : les autos, les motos, les vélos mais aussi les piétons traversant hors des passages réservés ou les rollers circulant sur la chaussée ou s'accrochant aux véhicules. Plusieurs causes peuvent expliquer le non-respect de la règle :

- le simple oubli ;
- la méconnaissance d'une règle ou d'un équipement ayant changé ;
- l'incivilité.

Sur la base de ces causes et en termes de formation, je tenais à suggérer aux pouvoirs publics de réfléchir à la mise en place d'un véritable continuum qui devrait commencer depuis le plus jeune âge. Ainsi, si l'on consacrait, dès la maternelle, une heure par semaine aux règles de sécurité routière, et sachant que la durée moyenne de la période scolaire s'établit à 15 ans, chacun bénéficierait de 400 à 500 heures de sensibilisation avant même l'apprentissage de la conduite. Cette sensibilisation serait peut-être encore plus efficace si l'Education nationale permettait à des professionnels d'épauler, mais non de remplacer, les enseignants.

Ce continuum doit se poursuivre à l'âge adulte. Il conviendrait, dans ce cadre, de réfléchir à l'adaptation du permis à points. Les points ne devraient plus constituer ce que l'on pourrait qualifier de "réserve à bêtises", mais devraient, au moins pour partie, être mérités. A titre d'exemple, une période de deux ans sans effraction grave ou sinistre responsable permettrait d'acquérir les points, la gravité des infractions et des sinistres demeurant à déterminer. Deux stages post-permis réussis au cours d'une période de deux ans, espacés d'un nombre incompressible de mois, pourraient accélérer le gain de points. Un dispositif de ce type assurerait des gains sur deux ans. Afin que la formation soit suivie, il conviendrait également d'instaurer un suivi de l'auto-école visant à vérifier la qualité de l'enseignement dispensé en cas d'accidents graves ou de fréquence importante de sinistres.

Pour organiser ces stages par permis, pourquoi ne pas se rapprocher des gestionnaires de Vlon, qui ont mis en place des plans de prévention couronnés, semble-t-il, d'un certain succès ? Pourquoi ne pas nouer des partenariats afin de toucher d'autres catégories professionnelles (artisans, commerçants et PME) ?

Le GEMA croit beaucoup aux partenariats apportant des synergies. Nous avons ainsi conduit une opération, au cours des trois dernières années, d'apprentissage de la conduite apaisée sur voitures électriques, en collaboration avec la DSCR. L'opération devait s'adresser à 1 500 jeunes de la région Poitou-Charentes et de la communauté urbaine de Bordeaux. Nous sommes sur le point de réussir, en collaboration avec le service central des CRS, à organiser une piste itinérante sur l'ensemble du territoire d'apprentissage aux deux conducteurs que nous faisons fonctionner ensemble. Ce programme pédagogique et pratique parfaitement adapté, que nous avons élaboré conjointement, est mis en œuvre par les forces de l'œuvre. Je puis vous assurer, l'avant vu de mes yeux, que cette opération attire les jeunes et incite au respect de la règle, des forces de l'ordre et au civisme en général.

Enfin, je tenais à vous indiquer que l'association GEMA Prévention, qui consacre 0,50 % du montant des cotisations de responsabilité civile automobile perçues aux actions de prévention routière, peut participer au financement des plans départementaux d'apprentissage à la sécurité routière. Ceux-ci durent, selon leur intérêt, notamment pédagogique, sur une période de deux ans environ. Nous souhaiterions un accompagnement individuel et non en substitution. Hélas, depuis deux ans, ce type d'actions de qualité ne nous est plus proposé. Peut-être ces actions sont-elles jugées inintéressantes ? Si tel est le cas, nous le déplorons. Nous avons le sentiment que ce type d'actions ne fait l'objet ni de concertation ni de partenariats entre les différents secteurs, et nous le regrettons.

Ruth ELKRIEF

Je vous remercie. Les deux-roues sont fréquemment victimes et parfois à l'origine d'accidents de la route. Comment pourrions-nous, selon votre point de vue, mieux partager la route ?

Frédéric BRODZIAK

Je tiens à vous remercier d'avoir convié la FFMC à ces Etats généraux de la sécurité routière. Le mouvement FFMC se bat, depuis plus de vingt ans, en faveur de la place du deux-roues sur la route et de l'amélioration de la sécurité routière. Nous sommes des citoyens responsables, engagés dans un combat contre la mortalité routière.

Afin de respecter la règle, il faut préalablement la connaître et en connaître les raisons. Il faut que les règles soient enseignées dès le plus jeune âge, aussi bien durant le temps scolaire que durant le temps de loisir des enfants. Ces espaces sont actuellement sous-exploités alors qu'ils sont particulièrement appropriés à une sensibilisation ludique au comportement routier. Il est indispensable que la formation pré et post-permis soit considérée comme l'élément essentiel du dispositif de lutte contre l'insécurité routière. Elle ne doit pas se limiter au seul enseignement des techniques de conduite mais doit évoquer les situations à risques et les comportements dangereux. Elle doit également sensibiliser les élèves sur les différentes caractéristiques des véhicules.

Aujourd'hui, la formation à la conduite se réduit trop fréquemment à un simple bachotage en vue de l'obtention du permis de conduire. L'apprentissage des techniques les plus efficaces pour obtenir le permis n'enseigne aux élèves ni la compréhension des règles ni les comportements routiers face aux conditions réelles de la circulation. Ainsi, les freinages et les manœuvres d'urgence ne sont maîtrisées par personne. En outre, le fait que cette formation soit dispensée dans un secteur concurrentiel aboutit trop souvent à ce que la rentabilité prône sur la qualité de l'enseignement. Il convient également d'ajouter que la formation post-permis et la formation des détenteurs de permis B souhaitant s'accoutumer à la conduite d'une moto de 125 cm³ est quasi inexistante. Dans ces conditions, comment s'étonner que la règle soit insuffisamment respectée ?

Dans le même ordre d'idée, au lieu de préconiser un projet de sécurité routière, le BSR, de 12 heures et non de 6 heures comme tel est le cas actuellement, nous offrons aux jeunes, partout où nous le pouvons, la possibilité de passer le BSR plus de 12 heures.

La question de l'incivisme routier ne peut être dissociée d'une réflexion globale sur le phénomène de la montée de l'insécurité dans notre société. Se sentir respecté, pris en compte, est indispensable pour respecter les autres et les règles sociales. Or les motards se sentent marginalisés, sacrifiés. Les infrastructures routières sont faites quasi-exclusivement pour les véhicules à quatre roues. Lorsque l'ajout de gravier est le moyen généralement utilisé pour la réfection de la chaussée et qu'une quantité de mobiliers urbains, particulièrement dangereux pour les deux roues, fleurissent dans les villes, les motards ne peuvent se sentir que méprisés par les pouvoirs publics. Transgresser la règle est alors, pour certains, le moyen de se lever contre cet état de fait.

Par ailleurs, il est difficile d'inspirer le respect de la règle, sur la route comme dans la société, à des jeunes qui manquent de repère.

La FFMC regroupe des Motards en colère mais responsables. Notre collectif est animé par une passion. Nous plaillons en faveur de l'amélioration de la situation routière mais sommes fermement opposés à la sur-répression pouvant être mise en place.

Ruth ELKRIEF

Je vous remercie. Sébastien Roché, vous êtes expert auprès du Conseil national de sécurité routière et chargé de recherche au CNRS. Comment, sur le plan culturel, faire respecter la règle ?

Sébastien ROCHE

J'estime qu'il est nécessaire de sensibiliser les individus, les organisations et d'évaluer les actions portant leurs fruits ou non. Je suis frappé de constater que les organisations automobiles ne semblent pas, sur le plan éthique, suffisamment engagées dans la lutte contre l'insécurité routière. Les compagnies pétrolières cherchent certes à délivrer un carburant de bonne qualité mais ont également assimilé l'impact environnemental de leur activité. Il me semble, en matière routière, que cette dimension éthique de l'impact de l'usage de l'automobile devrait être beaucoup plus intégré à la logique même de fonctionnement des constructeurs. Je considère que des comités pour la responsabilité sociale vis-à-vis de l'environnement devraient être créés au sein des grands organismes fabricant des automobiles.

En ce qui concerne les individus, il me semble qu'il convient d'ancrer les normes dans les collectifs humains. A titre d'exemple, l'on s'astreint à maigrir parce que l'on discute avec les autres de l'envie d'être différent. Je considère que ce type de démarche pourrait être appliqué en matière de sécurité automobile. Je pense notamment aux entreprises ou aux établissements scolaires. Nous pourrions analyser la possibilité de greffer des éléments relatifs à la sécurité routière dans les liens existant entre les personnes.

Nous avons besoin de rétribuer les comportements les plus dangereux. Je considère que les sanctions ont leur utilité si elles sont comprises et acceptées. Il faut veiller à l'acceptation de ces mesures. Les sanctions sont données par les automobilistes eux-mêmes lorsqu'ils se tuent les uns les autres. Même si les sanctions sont visibles (mort, invalidité, blessures) les automobilistes continuent à se tuer entre eux. La question essentielle a trait à la perception des risques et à l'acceptation des sanctions pénales. Il faut que ces dernières aient un pouvoir pédagogique sur le comportement futur.

Comment peut-on savoir en l'absence de toute évaluation ? Comment connaît-on l'impact des mesures si l'on ne se dote pas des outils élémentaires essentiels nécessaires ? Il ne s'agit pas de convictions personnelles mais de fournir la preuve aussi scientifique que possible des impacts. Est-il préférable d'utiliser l'argent public en vue de créer des postes supplémentaires ou en vue d'élaborer un spot de publicité ? Quelle est l'action ayant le plus d'impact ? Je considère qu'il est d'autant plus nécessaire d'évaluer les mesures que les ressources sont limitées.

Ruth ELKRIEF

Je vous remercie. J'invite Claude Got à nous faire part de ses conclusions.

Claude GOT

Nous sommes tous d'accord sur le diagnostic. Le système de contrôle sanction est confronté à cinq problèmes.

Le réseau secondaire est si étendu qu'il en devient difficile à surveiller.

Le nombre de tués du fait de l'alcool est fort important, sachant que notre pays affiche la consommation d'alcool la plus élevée du monde.

La règle est interprétée par tous les intervenants. Ainsi, les usagers conduisent comme ils se croient capables de conduire. Les policiers et les gendarmes, dépassés par une délinquance de masse, fixent les contrôles de vitesse à 30 ou 40 kilomètres par heure au-dessus de la vitesse autorisée. L'inconstance des décisions des juges et avec une pratique des permis blancs ont participé à déconsidérer la loi. Enfin, la pratique des indulgences, c'est-à-dire du trafic d'influence pour faire sauter les contraventions, a atteint un niveau inacceptable dans un état de droit.

Le quatrième problème a trait aux insuffisances dans la gestion et l'utilisation des nouveaux matériels de l'informatisation pour diminuer les tâches fastidieuses des personnels devant être sur le terrain. En outre, la simplification du système judiciaire peut être considérable dans ce domaine pour atteindre l'efficacité.

Enfin, le dernier problème est indissociable des autres : l'irresponsabilité des constructeurs et des pouvoirs publics qui ont laissé mettre en circulation des véhicules inadaptés à la réglementation.

En ce qui concerne les solutions, je considère que quatre actions pourraient être conduites. La première action revêt un caractère symbolique : rendre au système sa crédibilité en instaurant deux mesures. La première consiste à fournir une instruction nette (suivie d'une évaluation) aux forces de l'ordre qu'aucune suppression constatée en dehors de la voie judiciaire ne sera acceptée. Il est aisé de procéder à l'évaluation. Les policiers sont généralement demandeurs de cette protection. La deuxième mesure consiste à redonner un sens aux limites de vitesse. Nos collègues étrangers ont les plus grandes difficultés à nous croire lorsque nous évoquons la situation dans notre pays. La tolérance est, en Hollande, de 3 km/h. Nous devons publiquement indiquer qu'une voiture sera verbalisée si elle dépasse, en ville, 56 km/h. Sur une route limitée à 90 km/h, les radars devraient être fixés à 97 km/h et non à 106 km/h. Lorsque nous aurons affirmé que la règle a un sens et que nous nous serons dotés des moyens pour évaluer son application, il faudra aborder le problème des moyens. La querelle sur une super police spécialisée est absurde. Il est évident que les policiers et les gendarmes implantés localement doivent continuer leur action. Ces derniers ont permis de mettre en œuvre des moyens techniques n'étant pas aisés à utiliser. Je considère qu'il est nécessaire de disposer, au niveau d'un département, d'une unité unique. Il faut que les plans de contrôle de la sanction soient appliqués sur l'ensemble des routes d'un département. J'estime qu'il est indispensable de disposer d'un établissement public capable de programmer les équipements, le choix des meilleurs matériels et le développement non seulement du contrôle mais aussi de l'ensemble de la chaîne.

Il faut également tendre vers la simplification des procédures judiciaires. Il faut dissuader, il faut des paiements immédiats et des consignations en cas de refus de paiement équivalent à l'amende majorée, ce qui réduira le travail des juges.

Il faut être capable de disposer d'un fichier à jour regroupant les cartes grises et les permis. Je constate que certains usagers ont organisé leur invisibilité et ne recevront jamais les contraventions qu'ils sont supposés payer. Il serait possible de mettre ces fichiers à jour avec l'aide des assureurs. Lorsque des codes barre seront apposés à des permis de conduire et aux cartes grises, nous serons en mesure d'éviter ces tâches fastidieuses de copie de documents comprenant des erreurs et rendant les vérifications, qui sont facteurs d'efficacité, impossibles.

Lorsque nous aurons redonné son sens et sa crédibilité à ce système, que nous aurons équipé les policiers et les gendarmes et que nous aurons rendu le système de sanctions efficace, nous devons nous pencher sur la nécessité de disposer de véhicules conformes à la réglementation. Il faut comprendre l'intrication du problème du véhicule avec le contrôle sanctions. Le réseau routier, l'alcool et le système de contrôle sanction ne permettent plus de mettre en circulation ces véhicules incroyablement puissants en France.

Claude GOT

Je termine mon propos par trois exemples, pour vous montrer que je ne noircis pas le tableau de façon abstraite. Il y a cinq ans, lors du premier Comité interministériel du gouvernement précédent, on avait annoncé l'immatriculation des cyclomoteurs, pour lutter contre le débridage mortel et, accessoirement, contre le vol et contre le bruit. A peine cinq ans plus tard, la mesure n'est pas appliquée. Il me semble pourtant que lorsqu'une administration et un pouvoir politique annoncent solennellement des décisions, étayées de surcroît par une argumentation, ils se doivent de tenir parole. Ils n'ont pas été capables, cinq ans après, de mettre une plaque sur un cyclomoteur ! On mesure là l'étendue de l'incapacité à gérer !

En 1978, je présidais la Commission d'homologation des analyseurs d'air. Il a fallu sept ans, soit en 1985, pour que la norme voie le jour ! Dix-sept ans plus tard, nous utilisons encore des ballons ! Dans le Livre blanc sur les drogues licites et illicites, qui date de dix ans, nous recommandions le dépistage des drogues au volant. Nous avons précisé que les ballons n'avaient que 50 % de sensibilité. Aussi, un contrevenant sur deux ne peut pas être dépisté par le ballon. Il le sera par l'éthylotest électronique. Il importe donc d'équiper les gendarmes et les policiers de ces éthylotests, si l'on veut atteindre nos objectifs.

Enfin, il importe que nous évaluions le risque des jeunes conducteurs, notamment lorsqu'ils conduisent des voitures puissantes. Notre système d'évaluation et de documentation statistique interministériel détient des fichiers où l'on code les véhicules sur 8 caractères, alors que le code européen, depuis 1995, comporte 12 caractères ! Cela revient à surveiller l'encéphalopathie spongiforme bovine en commençant par couper en deux l'étiquette jaune qui défigure les vaches de nos campagnes ! J'ai d'autres exemples de cette nature pour étayer mes propos. Je connais le système de l'intérieur. Je sais comment il fonctionne. Je mesure la conviction des gendarmes et des policiers et, plus rarement, des juges, à faire fonctionner ce système de lutte contre le malheur humain. Il sera aisé d'évaluer à court terme si l'énorme mouvement d'émotion des personnes concernées sera une "agitation de plus", vouée à disparaître dans quelques mois, ou si elle se traduira par les résultats escomptés.

Ruth ELKRIEF

L'attente, nous en convenons tous, est effectivement très grande. Je vous propose à présent de laisser la parole à la salle.

Le président de l'Association des CER

Je suis impressionné par les deux discours que j'ai entendus. J'ai très peur ! Je suis enseignant, un simple moniteur. J'ai très peur car je constate une véritable " débandade ", et ce partout, à tel point que l'Association des CER a demandé à tous ses adhérents et à ses moniteurs de regagner d'effort en matière de prévention. J'enseigne depuis quarante ans, mais je suis désemparé et désespéré. J'entends parler d'éducation routière : ce qu'il faut, pourtant, c'est une véritable éducation nationale ! Les gens ne savent plus dire " bonjour ", " merci " ou " au revoir " en France ! Où va-t-on ?

Ruth ELKRIEF

Je pense que le Ministre délégué à l'Enseignement prendra la parole en fin de journée. Il répondra notamment à votre intervention.

Le Président de l'association RN 10 Priorité

Notre association regroupe 124 communes des trois départements concernés (Eure-et-Loire, Loir-et-Cher et Indre-et-Loire). Lors de votre venue à Blois, Monsieur le Ministre de l'Equipement, en juin 2002, dans le cadre de l'élection de Monsieur Périchaud, j'avais eu l'occasion de m'entretenir avec vous au sujet de la RN 10. Cette route supporte plus de 800 véhicules/jour et de nombreux poids lourds. Nous ne comptons plus les accidents mortels sur cet axe. Après avoir rencontré Monsieur Pons en 1996, Monsieur Gayssot en 1998, ainsi que les Préfets de région et les Présidents de Conseils régionaux, les travaux urgents à réaliser ne sont toujours pas entrepris ! Notre dernière réunion concernant les études de la DDE s'est tenue le 1^{er} juillet. Des promesses ont été faites. J'espère donc, Monsieur le Ministre, que ces Etats généraux de la Sécurité routière apporteront une solution définitive à cette situation catastrophique dans notre région, ce d'autant plus que la mise en fonction de la RN 10 est inscrite à l'avant-projet d'itinéraire depuis le 9 août 1993.

Madame POINSOT, Fondatrice de l'association Mari-lou pour les routes de la vie

Mari-Lou était notre petite fille. Elle avait 9 ans. Elle a été tuée le 1^{er} janvier de cette année par un délinquant sous emprise de cannabis. Nous avons rencontré différentes personnalités politiques. Comme vous tous, nous convenons de la nécessité de mieux appliquer la loi. Mais avant de mieux appliquer les mesures légales, il faut déjà simplement les appliquer ! J'ai été ravie d'entendre, de façon officielle, le lancement de pourparlers pour la création de la PI pour personnes sous emprise de stupéfiants. Les recherches en cours montrent que pour 15 % à 20 % des accidents mortels, il y a eu prise de cannabis. Toujours selon cette étude, le contrevenant est passible d'une peine d'emprisonnement de deux ans s'il refuse de se soumettre au dépistage. Cependant, aucun délit n'a été prévu si le contrevenant blessait, voire tuait un autre sous emprise de stupéfiants. A nos yeux, la

prévention primaire est essentielle, mais il importe également de cibler sur la conduite sous stupéfiants et alcools. Dans ce chantier, de nombreux acteurs peuvent se mobiliser, dont les publicistes.

Monsieur POINSOT

Actuellement, les délinquants routiers ont peur d'avoir une amende, de se faire retirer leur permis, mais ils n'ont pas peur de se faire tuer. Je pense que chaque fois qu'on donnera une contravention pour un délit ou autre, il conviendra de fournir une courte note explicative, indiquant qu'à tel endroit, il y a eu des morts.

Ruth ELKRIEF

Je vous remercie pour ces contributions.

Le maire de Lallenche, Moselle

Notre petite ville a connu un accident dramatique le 3 août dernier. Trois jeunes adolescents ont été fauchés sur le trottoir. Dans la voiture, se trouvaient trois autres jeunes, à peine plus âgés que les victimes, quelque peu excités par la perspective de conduire une voiture de grande puissance. Monsieur le Ministre des Transports a souligné la nécessité de refuser la fatalité tous ensemble. Je pense que l'on peut en effet se mobiliser et refuser cette fatalité. Dans notre ville, ce drame a entraîné une mobilisation exceptionnelle : 3 000 personnes ont participé à la marche silencieuse ; des pétitions ont permis de recueillir près de 10 000 signatures ; des réunions, des discussions avec les citoyens, des jeunes et les associations ont eu lieu à la Mairie... D'autres initiatives ont été génératrices d'une prise de conscience collective et d'une large réflexion.

J'ai écrit à Monsieur le Premier Ministre pour lui faire part d'un certain nombre de propositions concrètes. Je souhaiterais développer deux de ces propositions, qui me semble être de bon sens. Premièrement, il s'agit de lier l'autorisation de conduire un véhicule de grande puissance à un minimum d'expérience de conduite. En effet, on ne peut pas conduire un bolide avec seulement 20 leçons de conduite ! Deuxièmement, il s'agit d'instaurer une sorte de droit de signalement des autorités locales (mairie, gendarmerie, forces de police...). Dès 16 ans, certains jeunes ont des comportements dangereux sur la route. En scooter, ils ne portent pas leur casque, ils roulent sur les trottoirs... Leur comportement peut être plus dangereux à 18 ans, quand ils passent le permis. Or la route se mérite ! Ce droit de signalement, une fois de plus, me semble nécessaire. Il s'agit de faire comprendre aux jeunes qu'en faisant les casse-cous à 16 ou 18 ans, ils n'ont pas forcément la confiance de la société pour mériter d'être sur la route. C'est autant une mesure coercitive qu'une mesure pédagogique. Ces deux mesures font l'objet, à mon sens, d'une adhésion très forte des citoyens.

De la salle

Vous disiez, Claude Got, que le décalage entre ce qui est permis et ce qui est sanctionné était incitatif à dépasser l'interdiction. Le précédent gouvernement a pris une mesure qui, à mon sens, est grave : c'est le délit grand blessé de vitesse. Cela signifie, pour le délinquant routier, que la vitesse

autorisée n'est pas 130 km/h, mais 180 km/h. J'ai voulu savoir ce qu'on entendait précisément par ce délit : on m'a répondu que cela signifiait que le conducteur devait faire très attention en roulant à 150 ou 160 km/h. Le Ministère de l'Intérieur parlait d'"inflation législative". Je partage cet avis. Faisons appliquer les lois, mais supprimons celles qui sont dangereuses.

Par ailleurs, pour avoir une influence sur le délinquant routier, l'ensemble de la société doit lui faire comprendre que l'acte qu'il commet est répréhensible socialement. Pourquoi ne pas envisager dans notre pays, comme cela se fait dans d'autres pays européens et aux Etats-Unis, la création de "dommages et intérêts exemplaires" ? L'homme qui tue, en France, ne paie rien. Les assureurs sont là. Le contrevenant pourrait être condamné à payer des dommages et intérêts, qui seraient versés dans un fonds de prévention. Cela aurait un effet pour les victimes, mais également un effet pour le contrevenant. La Fondation a déposé un projet de loi en ce sens il y a maintenant cinq ans. Il n'a jamais vu le jour, mais parallèlement, nos espoirs sont toujours aussi forts.

Allocution de Dominique Perben, Garde des Sceaux, Ministre de la Justice.

Ruth ELKRIEF

Les constructeurs, qui ont été mis en cause par les participants de cette première table ronde, sont maintenant appelés à se défendre et à expliquer comment eux-mêmes travaillent à la sécurité routière.

J'invite donc les invités de la deuxième table ronde, parmi lesquels Jean-Martin Folz, Président Directeur général de Peugeot et Pierre-Alain De Smet, Directeur général adjoint de Renault. Nous accueillons également Geneviève Jurgensen, fondatrice et porte-parole de la Ligue contre la violence routière, Christian Gerondeau, Président de la Fédération française des Automobiles Clubs et Heinz Hilbrecht, Directeur des Transports terrestres à la Commission européenne.

Comment équiper les véhicules pour les rendre plus sûrs ?

Table ronde n°2

Les participants à cette table ronde sont :

Geneviève JURGENSEN, Porte-parole de la Ligue contre la violence routière

Pierre-Alain DE SMET, Directeur général adjoint de Renault

Jean-Martin FOLZ, Président Directeur général de Peugeot

Christian GERONDEAU, Président de la Fédération française des Automobiles Clubs

Heinz HILBRECHT, Directeur des Transports terrestres à la Commission européenne

Elle est animée par Ruth ELKRIEF.

Ruth ELKRIEF

Je vous invite tout d'abord à regarder un reportage autour de la question " Comment équiper les véhicules pour les rendre plus sûrs ? ".

Un micro trottoir est diffusé.

Geneviève Jurgensen, vous avez deux constructeurs à vos côtés. Dites-nous ce qui, à votre avis, il est urgent de faire pour équiper les véhicules et les rendre plus sûrs.

Geneviève JURGENSEN

Dans une interview donnée au Parisien il y a deux ans, à la veille de l'ouverture du Mondial, Louis Schweitzer affirmait que l'avenir de la voiture n'est pas de devenir de plus en plus lourde et rapide, de tuer et de polluer davantage.

En introduction, je souhaiterais vous lire l'extrait d'un article paru le 19 août dernier dans le quotidien *Le Figaro*. L'auteur, Pierre Chevalier, rendait compte de la sortie du dernier modèle de *Jaguar*, dont le moteur est limité à 250 kilomètres à l'heure. Le " R " chez Jaguar signifie d'abord *Racing*, ou, si l'on préfère, sport extrême. " Le dernier goût serait la confrontation avec cette *S Five*, arc-boutée sur ses roues de 18 pouces et prête à bondir, mufle au raz du bitume. Derrière la calandre, largement grillagée et peinte, comme s'il s'agissait d'un missile furtif, sommeillent pas moins de 406 chevaux. Pour les faire hennir, les ingénieurs n'ont pas tergiversé : un V8 suralimenté par un compresseur et deux refroidisseurs, et la voilà remplie de purs sangs très chauds. "

Pour qu'il ne me soit pas reproché de prendre un exemple extrême, je précise que les compteurs de vitesse du tableau de bord de la plus modeste Peugeot 106, celui de la Citroën Saxo et de la Renault Clio affichent respectivement – je l'ai vérifié moi-même - 180 et 200 kilomètres/heure. La totalité du parc automobile est donc homologué pour violer la loi.

Or, l'article L 311-1 du Code de la Route stipule que " les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés, de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route. "

Les bilans annuels de la sécurité routière en France ne disent pas un mot du sur-risque lié à ces capacités, qui dépassent très largement la vitesse la plus élevée autorisée sur la totalité de notre réseau routier.

Comment ose-t-on constater depuis des décennies que l'insécurité routière est la première cause de mortalité de la jeunesse, de nos enfants, qu'elle provoque chaque année des handicaps par milliers, que la France est dans ce domaine la honte des pays industrialisés, que la vitesse de pointe et le poids sans cesse croissant des véhicules tiennent une place de choix dans ces drames et ne pas agir sur les causes structurelles de cette catastrophe sanitaire quotidienne ?

L'administration ne peut pas rester éternellement à l'abri du procès que conduira un jour une famille indignée qu'une industrie de masse n'ait pas été conçue pour la protéger d'un risque, la vitesse inutile et dangereuse, risque parfaitement documenté par la même administration. Ce jour-là, la Ligue contre la violence routière sera aux côtés de cette famille et la soutiendra activement.

En effet, la France ne peut pas cumuler la totalité des risques sans que sa population en paye le prix abominable. Elle ne peut pas en même temps homologuer des voitures sans cesse plus lourdes et plus rapides, avoir un réseau secondaire très développé, bâtir un système de contrôle et de sanctions en jachère, être le pays où l'on consomme le plus d'alcool par habitant, et subir les agissements d'une minorité de conducteurs pour laquelle la loi n'est là qu'à titre indicatif.

On ne se cachera pas derrière le paravent de l'Union Européenne. Notre pays a utilisé le droit que lui conféraient les traités européens pour assurer la sécurité alimentaire en déclarant unilatéralement des interdictions d'importation de viande bovine. Ce même pays importe, homologue et construit des véhicules qui peuvent rouler à 250 kilomètres/heure. Jusqu'à présent, nous n'avons aucun souci de la sécurité routière, aucun souci des victimes d'hier, d'aujourd'hui et de demain, qui sont celles qui nous sont les plus chères.

La demande logique de la Ligue est donc celle-ci : la Commission européenne et les autres instances de l'Union doivent être mises devant leurs responsabilités. La France doit les prévenir qu'elle prendra unilatéralement des mesures si l'Union n'assure pas une sécurité routière structurelle par la limitation généralisée de la vitesse des véhicules. A la construction, cette vitesse ne peut pas dépasser sensiblement 130 kilomètres/heure.

Quant à la proposition de la Ligue, elle est la suivante. Plusieurs milliers de nos adhérents se proposent pour être les pionniers en France de l'utilisation de la boîte noire. L'Etat doit les aider afin de tester en grandeur nature les apports de cet outil. Quels renseignements indispensables fournit-il au juge ? Quel est son impact sur le comportement du conducteur ? Quelle est sa facilité d'utilisation ? Comment le perfectionner ? Quelles conclusions naturelles les assureurs doivent-ils en tirer ? L'objectif à court terme est de généraliser ce système aux voitures de l'administration et des entreprises publiques d'abord, puis à tous les véhicules légers, y compris les deux roues motorisés.

Il y a seulement 30 ans, la France déplorait deux fois plus de morts qu'aujourd'hui et elle était un pays prospère. La barbarie de la violence routière peut donc aller très loin sans que la démographie soit en danger et qu'aucune filière économique soit menacée. C'est bien la grande difficulté à laquelle nous nous heurtons. Dès qu'une filière économique est remise en cause, c'est le branle bas de combat. Souvenez-vous de l'affolement général lors de la rumeur qui a couru sur les boîtes de Coca-Cola contaminées.

L'unique raison pour laquelle nous devons réduire drastiquement le nombre des accidents de la route relève du respect de la vie et, au-delà, du respect de la loi qui nous protège tous. Ou bien nous le faisons, comme l'a solennellement exigé le Président de la République le 14 juillet, ou bien nous choisissons, seuls en Europe, de sacrifier la vie et la loi sur le thème du libéralisme exterminateur.

Ruth ELKRIEF

Christian Gerondeau, vous représentez la *Fédération française des Automobiles Clubs*, j'ai envie de dire que vous représentez également les conducteurs qui cherchent le plaisir et qui peuvent parfois - c'est le reproche qu'on peut leur faire - oublier la sécurité. Comment concilier ces deux notions, plaisir et sécurité ? Je vous demande d'émettre des propositions claires et synthétiques.

Christian GERONDEAU

Le titre exact de mon organisation est *Fédération française des Automobiles Clubs et des usagers de la route*. Par conséquent, nous n'avons pas vocation à représenter une minorité, mais l'ensemble des usagers de la route. Cette remarque est importante.

Ruth ELKRIEF

Cependant, le facteur "véhicule" est présent dans 29 % des accidents.

Christian GERONDEAU

Les pourcentages peuvent être différents d'un sondage à un autre. Cependant, il est certain que nous luttons en faveur du progrès technique. Les constructeurs en ont tenu compte et il est vrai que ces progrès ont été considérables.

Néanmoins, les clubs s'ennorgueillissent d'avoir mis au point un système de comparaison des véhicules qui mesure la protection qu'offrent les différents types de voitures à leurs passagers en cas d'accident. Depuis quatre ans, nous avons constaté que la plupart des constructeurs ont effectué des progrès considérables. A cette époque, la majorité des véhicules remportaient deux étoiles, aujourd'hui, c'est plutôt quatre.

Ainsi, Geneviève Jurgensen a signalé l'incohérence entre les limitations de vitesse et les capacités des véhicules qui sont mis sur le marché. Nous avons donc la même position que la Ligue pour la Sécurité routière.

Ruth ELKRIEF

Etes-vous favorables aux limiteurs de vitesse ?

Christian GERONDEAU

Nous désirons que les véhicules mis sur le marché soient cohérents avec la réglementation. Beaucoup de véhicules incitent leurs usagers à enfreindre les règlements. On peut évidemment discuter de la solution à ce problème : est-ce réellement le limiteur de vitesse ?

Par ailleurs, je voudrais évoquer les deux autres aspects de la lutte contre les accidents.

Ruth ELKRIEF

Nous avons déjà évoqué ces sujets. Avez-vous plutôt des propositions sur la manière de conduire ?

Christian GERONDEAU

Vous évoquez une mesure d'ordre public pour laquelle nous militons : l'usage des feux de croisement de jour. A ce titre, les expériences internationales sont extrêmement convaincantes. Cette constatation peut surprendre, sachant que les feux de croisement servent à éclairer la route. Néanmoins, de jour, ils peuvent servir à être vu par les autres usagers.

D'après les études les plus sérieuses, cette mesure pourrait sauver des centaines de vies instantanément. Nous militons donc pour que cette décision soit prise le plus rapidement possible. Chaque mois qui passe nous fait perdre des dizaines et des dizaines de vies sur les routes.

Ruth ELKRIEF

Jean-Martin Folz, quelle est votre réponse ? Chez Peugeot, vous avez beaucoup travaillé sur la sécurité.

Jean-Martin FOLZ

En tant que constructeurs, nous nous sentons très directement concernés par la sécurité routière, dont nous sommes clairement des acteurs. La voiture devrait être uniquement l'instrument privilégié de notre vie quotidienne et le moyen nécessaire à notre développement économique, social et culturel. Elle ne devrait pas être un engin de mort. C'est pourquoi nous nous investissons complètement dans la sécurisation du transport automobile.

Ruth ELKRIEF

Votre présence ici démontre votre préoccupation.

Jean-Martin FOLZ

Les voitures ont beaucoup évolué. De véritables progrès techniques ont été accomplis, même s'ils ont leurs limites. Tout d'abord, nous avons travaillé sur la sécurité passive, qui consiste à limiter les conséquences de l'accident lorsqu'il ne peut plus être évité. Il s'agit des progrès effectués avec la

ceinture, les prétensionneurs, les *air bags*, l'absorption d'énergie. Ces progrès ont été très importants et ont effectivement permis de limiter les conséquences de certains accidents.

D'une part, nous sommes proches des limites techniques et d'autre part, nous risquons d'assister à des comportements déviants de conducteurs ayant un sentiment fallacieux d'impunité. La sécurité passive ne doit pas donner le sentiment aux automobilistes qu'ils peuvent sans risque adopter des attitudes irresponsables. Tous ceux qui ont assisté à un choc en *crash test* savent que lorsqu'une voiture est lancée à 100 kilomètres/heure contre un mur, même le double *air bag* et la ceinture ne permettent pas de sortir frais et dispos de ce type d'accident.

Nous travaillons également sur la sécurité active. Dans ce cas, il ne s'agit pas de limiter les conséquences de l'accident, mais de faire en sorte que ce dernier ne survienne pas. De nombreuses technologies ont été mises en places : l'ESP, l'ABS, etc. Ce sont des mots que nous connaissons, mais ces techniques sont mal maîtrisées et mal connues par les conducteurs.

Nous proposons des dispositifs permettant de mieux maîtriser les accidents et faire face à une situation d'urgence. Cependant, nous constatons que les conducteurs les connaissent peu, les utilisent mal et que, bien souvent, les possibilités techniques du véhicule ne sont pas utilisées. Il y a là un véritable problème.

Nous savons bien qu'aujourd'hui, on obtient un permis de conduire sans avoir connu une situation d'urgence, sans avoir effectué un freinage d'urgence ou savoir quel comportement adopter pour éviter la perte de contrôle du véhicule. Dans la grande majorité des cas, les conducteurs sont bien à l'origine de l'accident. Soit ils sont en infraction délibérée, soit ils méconnaissent la situation, font des erreurs d'appréciation et souffrent d'un défaut d'information. Notre première responsabilité est de permettre au conducteur de mesurer et d'exercer sa responsabilité en réalisant les bons gestes de conduite.

Pour appliquer cela au cas des limitations de vitesse qui a été évoqué à plusieurs reprises, il faut prendre garde à ne pas déresponsabiliser les conducteurs en supprimant leurs automatismes. Les accidents à plus de 130 kilomètres/heure sont rares. Nous savons bien que les principaux responsables d'accidents sont ceux qui roulent à 90 kilomètres/heure plutôt qu'à 50 et roulent trop vite en ville. Il ne s'agit donc pas simplement de bloquer la vitesse à 130, mais également d'obtenir que les conducteurs respectent la vitesse limite dans chaque situation.

Nous ne devons pas simplement doter les véhicules d'un système limitant la vitesse. En effet, un moteur a des caractéristiques techniques de couple et de puissance. Il faut plutôt donner la possibilité au conducteur de limiter sa vitesse et l'y inciter par un dispositif adapté, qui le rappelle à son devoir, sous forme d'alarme ou de sonneries, ou le contraigne. Dans tous les cas, je ne pense pas que la solution soit de multiplier les automatismes.

Ruth ELKRIEF

A propos de la ceinture, pourquoi ne pourrait-on pas envisager de mettre en place un système qui empêcherait la voiture de démarrer si la ceinture n'était pas mise ? Par ailleurs, La formation ne permettrait-elle pas de donner conscience à l'utilisateur de la performance sécuritaire du véhicule.

Pierre-Alain de SMEDT

Avant de vous répondre, je souhaiterais exprimer avec force combien nous nous sentons concernés par le thème de la sécurité routière.

Je voudrais dire et rappeler, comme vous le faisiez tout à l'heure, les propos de Louis Schweitzer, combien nous voulons activement participer à cette action de rupture qui est demandée à la fois par le Président et par le gouvernement. Je voudrais également vous dire que nous sommes des êtres humains, et non pas de froids techniciens. Ainsi, nous sommes extrêmement sensibles et touchés par l'émotion qui s'exprime autour du thème de la sécurité routière.

Je souhaiterais vous parler de ce que nous faisons aujourd'hui, de ce que nous ferons demain et ce que nous avons fait jusqu'à présent. En fait, nous y avons fait allusion, il faut parler, en matière de sécurité, du savoir-faire français. Par exemple, au début de l'année dernière, nous avons mis sur le marché le premier véhicule cinq étoiles en matière de sécurité en cas d'impact. C'est un pas extrêmement important qui démontre notre savoir-faire et notre préoccupation. A ce jour, un deuxième constructeur a réussi il y a quelques jours à présenter un véhicule qui soit au même niveau de sécurité que le véhicule auquel je fais allusion. L'application de ces principes qui mènent à ce niveau de sécurité se retrouve dans tous nos véhicules, notamment ceux que nous présenterons au Mondial, mais également pour tous les véhicules que nous développerons à l'avenir.

En outre, je ne reviendrai pas sur les thèmes qui ont été développés par Jean-Martin Folz. Sur le plan de la technique, nous sommes très largement sur la même longueur d'ondes. Je souhaiterais insister sur un deuxième point. Nous avons développé depuis 1969 avec PSA le laboratoire d'accidentologie. Nous lui avons donné une nouvelle force et nouvelle vitalité, en analysant notamment le comportement des conducteurs afin de tendre vers une meilleure compréhension et une meilleure connaissance de la relation homme-machine. C'est tendre vers des comportements qui feront que les conducteurs respecteront mieux la réglementation et qu'ils aient une meilleure compréhension du risque et de la situation de sécurité et de non sécurité dans laquelle ils se trouvent. C'est également comprendre pourquoi, en matière de sécurité routière, ils enfreignent les lois et les règlements. Nous travaillons donc ensemble pour améliorer cette situation.

Quant à savoir ce que nous ferons de plus, je souhaiterais rappeler que, dès à présent, sur l'ensemble de notre gamme de véhicules, il y a un instrument qui permet de limiter la vitesse. Ainsi, tout conducteur qui achète un véhicule chez nous peut moduler la vitesse lui-même.

En outre, il est possible de forcer le conducteur à boucler sa ceinture. Ainsi, nous avons mis en place un avertisseur sonore très désagréable pour le conducteur s'il ne boucle pas sa ceinture. Nous pouvons aller dans le sens de la généralisation de ce dispositif.

De surcroît, nous sommes favorables à l'application de l'enregistreur de contexte, qui permet, en cas d'accident, de restituer en vingt ou trente secondes l'ensemble des paramètres présents au moment l'accident.

En somme, les solutions du futur passent par l'amplification des systèmes existants, mais également par le développement de nouvelles techniques auxquelles il vient d'être fait allusion. Nous ne pouvons pas clôturer sans rappeler l'importance de la trilogie à laquelle il vient d'être fait allusion : la formation, l'autodiscipline du conducteur et le contrôle et les sanctions.

Sur la formation, je souhaiterais donner un exemple. Nous avons développé deux actions avec les pouvoirs publics, et notamment un programme qui s'intitule " sécurité pour tous ". Il s'applique aux enfants de 7-11 ans dans les classes primaires. Il résulte d'une coopération entre l'enseignement et l'entreprise. Ce programme, présent aujourd'hui dans neuf pays, sera étendu à douze. Nous voyons bien qu'il ne s'agit pas de petites choses : en effet, en trois cycles, trois millions d'enfants ont été touchés, dont un million en France.

Par ailleurs, nous avons mis en place une action plus ciblée sur les 15-18 ans. C'est une action que nous avons appelée " 10 de conduite ", qui a été développée avec la Gendarmerie nationale et l'Education nationale. Elle s'appliquera cette année dans 19 villes en France.

Je pense que la conjonction de ces efforts sur le plan technique doit faire progresser la sécurité.

Ruth ELKRIEF

Je vous remercie.

Qu'est-ce qu'elle fait l'Europe ? Avance-t-elle dans ce sens ?

Heinz HILBRECHT

Avant d'apporter une réponse, je souhaiterais souligner que les états membres ont donné compétence à l'Union européenne sur le thème de la sécurité routière. Certains ont une compétence exclusive, d'autres une compétence partagée. Nous allons engager un nouveau plan d'action pour cette décennie afin de réduire le nombre de morts de 50 %.

Bruxelles ne peut indiquer que les grandes lignes. Il convient néanmoins de souligner que beaucoup reste à faire à la fois au niveau national et local.

Beaucoup de choses ont déjà été faites. La boîte noire de voiture, qui permet de connaître les paramètres et les circonstances de l'accident, verra le jour. C'est un fait certain. L'alerte pour la ceinture pourrait être un jour installée.

Ruth ELKRIEF

Qu'entendez-vous par " un jour " ?

Heinz HILBRECHT

C'est dans les *pipe-lines*.

Il voit aussi voir que tout ce qui concerne l'homologation de la voiture est une tâche qui prend du temps. En effet, pour prendre une mesure, il faut convaincre l'ensemble des partenaires. En effet, un état membre ne fait pas cavalier seul. Il faut d'abord convaincre les autres membres, sinon nous nous risquons de nous trouver devant la Cour de justice.

Par ailleurs, les accidents qui ont lieu à des vitesses très élevées sont sans doute très spectaculaires. Cependant, je suis beaucoup plus concerné par les gens qui roulent à 120 alors qu'ils devraient rouler à 80, ou par ceux qui roulent à 90 alors qu'ils devraient rouler à 50. Ce ne sont pas les quelques accidents spectaculaires qui changeront le nombre de morts, mais plutôt la masse des accidents. Nous devons faire quelque chose sur ce type d'accidents avant tout et nous devons convaincre nos partenaires de cela.

Par ailleurs, en ce qui concerne le comportement, il faut combiner les actions de prévention avec de l'information et de la formation à destination du grand public. Ainsi, au Royaume-Uni, le nombre de morts est beaucoup moins élevé qu'en France par exemple, en raison des campagnes d'information qui ont été réalisées dans ce pays. La Suède a également su démontrer l'intérêt de la formation.

Ruth ELKRIEF

C'est l'heure des questions à la salle. Je vous rappelle que nous devons entendre l'allocution de Monsieur le Maire de Bordeaux. Nous attendons également le Premier Ministre, qui doit clore cette manifestation.

Questions-réponses

De la salle

Je suis journaliste. J'interviens également en tant que père de famille. En effet, un de mes fils a été écrasé entre deux camions sur l'autoroute A4. Il est maintenant aveugle et paralysé à vie.

J'en viens au problème particulier des poids lourds. Je me tourne pour cela vers l'Europe. En effet, l'accident de mon fils résulte de l'endormissement d'un conducteur au volant. Malheureusement, cela arrive. En outre, le poids lourd n'était pas équipé de barres anti-encastrement. Or ce système est obligatoire en Europe depuis 1980. Il n'est toujours pas appliqué en France. Ou s'il l'est, il y a des dérogations ! Ces dernières sont anormales. Ainsi, les poids lourds à destination de l'Allemagne disposent de barres anti-encastrements. Ceux qui sont à destination de la France n'en présentent pas. Je ne comprends pas la raison de ces dérogations.

Enfin, en ce qui concerne l'avant des poids lourds, des systèmes anti-encastrement seront mis en place et rendus obligatoires seulement en 2003. Le problème a été posé depuis longtemps. Cela prouve qu'il a fallu quinze ans pour prendre cette décision.

Par ailleurs, Monsieur Folz a soulevé le rapport entre l'homme et la machine. Je me permets tout de même de poser la question de savoir pourquoi on assiste par les professionnels de la route par de l'électronique, comme on le fait pour les pilotes d'Airbus, les conducteurs de TGV et les conducteurs de métro. Pourquoi ne peut-on pas assister les conducteurs de poids lourds en leur permettant, par exemple, de maintenir la fameuse distance de cinquante mètres lorsqu'ils ne la respectent pas. En effet, le poids lourd qui a provoqué l'accident de mon fils était à 30 mètres, ce

qui était imparable. En somme, on assiste les professionnels avec des équipements qui permettent de corriger les erreurs. Pourquoi les conducteurs automobiles ne proposent-ils pas des systèmes comparables ?

Jean-Martin FOLZ

Je crois avoir insisté sur le fait qu'au contraire, notre objectif est d'assister le conducteur, de lui apporter de l'information, de lui permettre de prendre de bonnes décisions.

Par rapport aux pilotes d'avions, il y a une grande différence : l'automobile est en effet conduite par des personnes qui ne sont pas nécessairement des professionnels et qui ne sont pas toujours entraînés en permanence. Nous devons donc faire face à des populations de conducteurs très différentes. Par conséquent, il vaut mieux responsabiliser la conduite plutôt que l'automatiser. Chacun doit pouvoir prendre ses responsabilités à son niveau.

Heinz HILBRECHT

Vous avez tout à fait raison, à mon sens. C'est un fait que les conducteurs professionnels ne sont pas assez contrôlés. Nous souhaiterions pouvoir augmenter le nombre de contrôles. Cela devrait venir. Il est également vrai qu'il y a beaucoup d'hypocrisie en la matière. Nous avons discuté il y a quelques mois à Bruxelles de l'obligation d'utiliser ces ceintures également dans les bus, ce qui n'est pas aujourd'hui obligatoire.

Plusieurs états membres, dont la France, ont tenté d'obtenir des délais supplémentaires, arguant du fait que, par exemple, les bus doivent transporter toujours plus d'élèves qu'il n'y a de sièges disponibles. Ce sont également des contraintes économiques qui existent dans les différents états membres.

En tout cas, des règles existent. Les états membres peuvent appliquer des dérogations. Demandez à votre gouvernement d'appliquer ces règles *stricto sensu*

De la salle

Je souhaiterais attirer votre attention sur le fait que l'on ne parle pas d'entretien. Le parc automobile français est composé de 26 millions de véhicules de tourisme. 10 % d'entre eux, précisément 2,6 millions, viennent dans nos ateliers. Je peux donc témoigner de la qualité des équipements des véhicules qui rentrent dans nos ateliers. Nous avons trois millions de pneus. Nous changeons des pneus qui sont dans un état épouvantable. Les automobilistes ne prêtent aucune attention aux amortisseurs, aux suspensions, aux freins à disques, aux disques eux-mêmes, etc. c'est-à-dire tous les équipements qui sont des éléments de sécurité.

Je pense que, du côté du contrôle technique, il y a certainement des choses à mettre en place de façon plus précise que ce qui existe aujourd'hui.

Enfin, l'extincteur, le triangle réfléchissant devraient être des équipements de sécurité mis en place d'office sur l'automobile.

Comment mobiliser les acteurs ?

Table ronde n°3

Les participants de la table ronde sont :

- *Lionel Walker, Maire de Saint Fargeau-Ponthiéry,*
- *Fabien Garnier, du Conseil national de la Jeunesse,*
- *Gilles Evrard, Directeur des risques professionnels – CNAMTS,*
- *Alain Juppé, Député / Maire de Bordeaux et ancien Premier Ministre,*
- *Denis Kessler, Président de la FFSA et Vice-Président délégué du MEDEF,*
- *Jean Flory, Président de la Prévention routière,*
- *Ségolène Trévinat, Présidente de la Route des Jeunes,*
- *Jacques Géraud, Préfet de Charente.*

La table ronde est animée par Ruth Elkrief.

Ruth ELKRIEF

Le Docteur Jean-François Mattei, Ministre de la Santé, va introduire cette troisième table ronde, consacrée à la mobilisation des différents acteurs, c'est-à-dire les élus, les entreprises, les associations.

Allocution de Jean-François Mattei, Ministre de la Santé

Ruth ELKRIEF

Nous saluons l'arrivée du Premier Ministre, Jean-Pierre Raffarin, qui va assister à cette troisième table ronde, consacrée à la mobilisation des acteurs. J'appelle les participants à cette troisième table ronde à nous rejoindre.

Une vidéo présentant un micro-trottoir est diffusée.

Ruth ELKRIEF

La dimension de la prévention, de la formation, de l'éducation et de la sensibilisation des jeunes sera abordée dans un instant. Lionel Walker, en l'espace de douze mois, entre août 1999 et août 2000, hélas, sept jeunes de Saint Fargeau-Ponthiéry se sont tués. Vous avez donc mobilisé votre ville. Racontez-nous comment cela a été possible.

Lionel WALKER

En l'espace de six mois, sept jeunes ont disparu à la suite de plusieurs accidents. Chacun était responsable ou portait une part de responsabilité dans la survenance de cet accident de par son comportement routier. Je me suis aperçu que ce phénomène n'était pas nouveau. De surcroît, Saint Fargeau-Ponthiéry n'était pas une exception. Aujourd'hui, plus une seule commune de France, plus un seul collège de France ne connaît pas la disparition de l'un des siens.

Les maires ne sont jamais interpellés sur le problème des comportements routiers mais sur la question de l'équipement routier, c'est-à-dire sur une chicane, un stop, un rond-point, etc... Or, en l'espèce, il s'agissait bien d'un problème de comportement routier. Dès lors, en tant que responsable de territoire, je me suis demandé comment je pouvais passer à côté de cette priorité. Je ne pouvais laisser partir cette jeunesse sans réagir. Nous avons donc fait le choix de mettre un terme à cette hécatombe. Nous ne souhaitons plus lire dans le journal les morts d'autres personnes. Nous avons fait le choix de mobiliser et de sensibiliser les jeunes. Puisque le discours des adultes ne passait pas, les jeunes devaient transmettre, eux-mêmes, ce discours auprès des leurs. La ville s'est mobilisée autour de cette priorité. Chaque foyer a, de fait, abordé le thème de la sécurité routière. De multiples actions ont été menées. Je ne les citerai pas à l'exception de l'organisation d'une journée au cours de laquelle les jeunes se retrouvent et se comptent. Il fallait réagir. Depuis deux ans, la commune n'a plus déploré la mort d'un seul jeune.

Ce résultat est très significatif.

Je pense que l'on ne réserve pas aux collectivités locales le rôle qui devrait être le leur à ce sujet. Des campagnes sont lancées à la télévision, mais si l'on souhaite que les mentalités changent vraiment, il faut passer par des relais de proximité. Or les collectivités locales constituent justement le meilleur de ces relais de proximité pour modifier les comportements, au travers des collèges, des familles, des élus, de l'administration ou encore des curés – au travers de tous les acteurs locaux.

Par exemple, pourquoi les collectivités locales ne sont-elles pas partie prenante de la mise en place des plans départementaux de sécurité routière ? Les collectivités locales ne doivent pas être *à côté* de l'Etat : nous devons travailler tous *ensemble*. Il serait possible de travailler avec les préfets sur les plans locaux de sécurité routière, en relais avec les politiques départementales et d'Etat, afin de faire en sorte que cette grande cause nationale puisse être appropriée par les citoyens, condition indispensable pour obtenir des résultats.

Ruth ELKRIEF

Merci Lionel Walker. Je suis sûre, Alain Juppé, que vous approuvez ces propos. Mais la ville de Bordeaux est beaucoup plus grande. Vous disposez d'un réseau routier très important. Est-il aussi facile de mobiliser et de mener des actions ?

Alain JUPPE

Je souscris bien sûr à tout ce que vient de dire mon collègue de Saint-Fargeau Ponthierry. Je pense que c'est une bonne idée d'avoir invité des maires. En effet, lorsque l'on parle d'insécurité routière, on parle des routes, qui évoquent les autoroutes ou la campagne. Or l'insécurité est dans les villes. J'aimerais citer un chiffre, qui me traumatise. A Bordeaux, nous avons comptabilisé 42 morts et

3 000 blessés en 1999 et 2000. Les causes de ces accidents sont les mêmes que partout ailleurs : l'excès de vitesse, le non-respect des règles élémentaires du code de la route, ainsi que, derrière tout cela, l'alcoolémie ou la drogue.

Je parle de cela avec gravité car, derrière les chiffres, il y a des drames humains. Quand un maire doit rencontrer une famille dont le petit garçon de 3 ans vient d'être écrasé sur un passage clouté par un chauffard en état d'ivresse, il a la gorge nouée.

J'en parle aussi avec humilité, car je n'ai malheureusement pas obtenu des résultats aussi significatifs que ceux qui viennent d'être évoqués.

Qu'avons-nous fait ? Nous avons décidé de mener cette lutte tous ensemble, et avons lancé une campagne, baptisée "ensemble, choisissons la vie". Nous n'avons pas souhaité faire une simple campagne de communication de quelques semaines, mais une action inscrite dans la durée et en partenariat avec l'Etat.

Premier objectif : savoir ce qui se passe

Nous avons créé un Observatoire de la sécurité routière de la Communauté Urbaine de Bordeaux. Cet observatoire présente chaque année un bilan très détaillé de tous les accidents, par type, par lieu et en essayant d'en rechercher les causes. Nous diffusons ce document auprès des différents acteurs, afin qu'ils puissent en tirer les conséquences.

Deuxième objectif : faire savoir

Nous avons médiatisé notre campagne en demandant à deux personnalités du monde du sport, victimes elles-mêmes d'un accident grave de la route, de nous aider dans le lancement de la campagne : Elie Baup, l'entraîneur des Girondins, et Franck Dumoulin, médaillé olympique à Sydney.

Nous avons également lancé une charte d'engagement destinée au grand public, baptisée "Une bonne conduite ça se signe", et avons obtenu 10 000 signatures. La thématique est la suivante : "Mieux se comporter, mieux se protéger, mieux se respecter".

Surtout, nous avons mené des actions concrètes. Par exemple, nous avons lancé un plan de mise en sécurité des établissements scolaires anciens. Pour les nouveaux établissements, nous intégrons dans les appels d'offre la mise en sécurité des abords de l'établissement. Pendant des années, je n'ai pas pu obtenir l'installation de gendarmes couchés dans Bordeaux, soi-disant non-conformes au code de la route. Je me suis heurté à la résistance de la bureaucratie. Or un jour, j'ai vu des gendarmes couchés dans une ville. Depuis, j'en fais installer partout. Ces dispositifs, très appréciés, permettent de casser la vitesse à l'approche des villes.

Nous avons également lancé la Chaîne de l'éducation. Nous avons demandé au Conseil municipal des enfants de Bordeaux de concevoir un petit livret de conseils pour les enfants et les parents : ne pas téléphoner au volant, s'arrêter lorsque le feu passe à l'orange, etc. Ce petit livret a été distribué dans toutes les écoles maternelles et primaires et dans tous les collèges de Bordeaux.

Nous avons lancé des actions pilotes dans les lycées. Nous avons demandé à des lycéens victimes ou auteurs d'accidents de la route de venir témoigner devant leurs camarades, en présence d'un

psychologue. Nous travaillons beaucoup avec les associations, en particulier avec le Centre d'Information Jeunesse Aquitaine.

Nous avons aussi demandé aux patrons d'établissements de nuit de nous aider, en mettant en place le système du "conducteur désigné". Lorsqu'un groupe de jeunes arrive dans une discothèque, l'un d'entre eux s'engage à ne pas boire et reçoit des coupons gratuits pour des boissons non alcoolisées. Nous avons également mis en place des bus de nuit, pour éviter les conduites automobiles dangereuses au retour des boîtes de nuit.

Nous avons engagé des actions répressives et organisé une journée mensuelle sans voiture, afin de "désintoxiquer" le Bordelais de l'usage de la voiture individuelle. Enfin, nous avons lancé des actions à moyen terme, avec le plan de déplacements urbains et un changement des modes de déplacement dans la ville.

L'obtention de résultats est à la fois longue et difficile. Le nombre de tués est passé de 20 en 2000 à 8 en 2001, alors que, dans le même temps, le nombre de blessés passait de 12 019 à 11 080. Nous agissons donc encore à la marge.

Ma conclusion sera donc la suivante : cette lutte est très longue et difficile, et exige beaucoup de pédagogie et de persévérance.

Ruth ELKRIEF

Merci beaucoup, Alain Juppé. Ségolène Trévinat, vous présidez la Route des Jeunes, une association qui lutte contre l'insécurité routière. Comment mobiliser les jeunes ? Cette mobilisation est difficile : malgré les campagnes, les jeunes restent les principales victimes de la route. Comment faut-il parler aux jeunes ?

Ségolène TREVINAL

Il existe de très nombreuses solutions. Dans une interview publiée dans *Le Monde*, Xavier Darcos, Ministre délégué à l'Enseignement, a dit "la première violence faite aux jeunes, c'est la violence routière". Telle est bien la raison de la fondation de notre association : les jeunes sont les premiers tués sur la route, mais aussi les premiers à tuer. Ils occupent donc, et contre leur gré, la première place parmi les acteurs de la sécurité routière. Ils doivent être la priorité de tous.

La Route des Jeunes est une association qui comprend plus de 250 membres actifs et quatre antennes locales. Ces 250 jeunes ont été les premiers à se battre, chaque semaine, depuis plus de cinq ans, à la sortie des discothèques, dans les lycées, dans leur ville, pour que la route ne soit plus la première cause de mortalité de notre génération.

Ces cinq ans d'expérience permettent aujourd'hui à La Route des Jeunes de savoir précisément ce qui mobilise les jeunes, mais surtout ce qui les démobilise.

Ce qui mobilise les jeunes, ce sont les paroles d'engagement, qui montrent que les pouvoirs publics sont conscients de la réalité et souhaitent y remédier. Ces paroles ont manqué cruellement pendant plusieurs années. Cependant, La Route des Jeunes a bien noté l'intervention positive du Chef de

l'Etat le 14 juillet. Quelques mois après avoir été reçus par le Président de la République, nous nous attendions à un tel engagement, dont nous souhaitons qu'il soit suivi d'effet.

Ce qui mobilise les jeunes, ce sont aussi les actions de terrain, des actions intelligentes, qui les responsabilisent et qui soient positives plutôt que moralisatrices. C'est ce que fait La Route des Jeunes depuis plusieurs années dans le cadre de ses diverses actions, menées par les jeunes et pour les jeunes. Tout au long de notre combat, depuis cinq ans, nous n'avons jamais eu de mal à mobiliser des bénévoles dans toute la France. Contrairement aux idées reçues, les jeunes sont prêts à agir. Mais ils ne peuvent agir seuls. Et si nous savons comment mobiliser les jeunes, encore faudrait-il qu'on ne les démobilise pas.

Ce qui démobilise les jeunes, ce sont des paroles non suivies d'actes, qui semblent montrer à quel point la sécurité routière est un détail aux yeux des pouvoirs publics. C'est la répression mal appliquée, qui fait du code de la route la loi la moins respectée en France. C'est aussi la lâcheté de ceux-là mêmes qui n'ont pas fait appliquer les lois et qui en créent de nouvelles, faute de rigueur. C'est la mise en quarantaine de jeunes conducteurs qui seraient soumis à une loi particulière en ce qui concerne l'alcool par exemple, tandis que la loi déjà existante ne constitue pour eux que des mots. Déjà isolés dans leur combat, tributaires de discours peu adaptés, ils se voient stigmatisés par les derniers projets de réforme du Gouvernement. Pour La Route des Jeunes, la proposition d'un taux d'alcoolémie nul pour les seuls jeunes conducteurs n'est que de la poudre aux yeux. Nous savons depuis longtemps qu'il est plus facile et moins coûteux de réformer des lois plutôt que de les faire appliquer.

Ce qui nous démobilise, c'est d'être mis à part dans cette lutte contre l'insécurité routière, c'est d'être montrés du doigt parce que nous sommes irresponsables et, semble-t-il, irrémédiablement voués à mourir sur les routes par milliers chaque année. Ce qui nous démobilise, c'est que nous sommes mobilisés, que nous nous battons quotidiennement et que nous nous sentons seuls dans notre combat. Voilà ce par quoi nous pourrions être démobilisés.

Mais nous sommes plus que jamais là, pour nous remobiliser autour d'un Gouvernement prêt à agir. Monsieur Raffarin, Monsieur De Robien, saisissez la main qui vous est tendue.

Ruth ELKRIEF

Fabien Garnier, vous êtes membre du Conseil National de la Jeunesse. Ségolène vient d'expliquer la façon dont les jeunes ne souhaitaient plus que l'on s'adresse à eux. Adressez-vous aux élus et aux pouvoirs publics : de quoi avez-vous besoin, concrètement, pour travailler ?

Fabien GARNIER

J'aimerais vous présenter la situation actuelle, mais d'après le point de vue des jeunes.

Je suis tout à fait d'accord avec Ségolène. Il est particulièrement démobilisant de se sentir marginalisé. Nous souffrons de l'image négative d'individus qui ne parviendront jamais à rien, qui auront toujours besoin d'être guidés par des adultes.

Or les solutions sont très simples. La quantité de projets "label vie" proposés aux préfetures le montre. Les jeunes se mobilisent, présentent des projets pour la sécurité routière, font intervenir

d'autres jeunes, d'autres personnes. Ils cherchent à sensibiliser leurs proches, afin de mettre fin à ce véritable massacre.

Ce qui ne marchera pas, c'est la poursuite de la politique actuelle. En réalité, je mens : cela pourrait marcher, mais très lentement.

Il n'est pas nécessaire de parler du taux d'alcoolémie : les jeunes sont les premiers à aborder ce sujet et les premiers à se responsabiliser.

Au plan législatif, il n'est absolument pas nécessaire de voter de nouvelles lois. Ce qui est nécessaire, c'est d'expliquer les lois, comme cela a déjà été dit aujourd'hui. La jeunesse, comme nos aînés, a besoin d'explications. Une loi non expliquée devient très vite impopulaire. Il faut donc expliquer pourquoi l'Etat, ou un autre acteur, met en place une action ou une loi. Une fois que cela aura été expliqué, le circuit judiciaire deviendra inutile : je crois beaucoup en l'auto-responsabilisation. Ségolène et moi-même faisons ce constat au regard de notre travail de terrain.

Ruth ELKRIEF

Ségolène et vous refusez donc clairement les mesures à part, différentes et discriminantes pour les jeunes, mais plaidez pour une application des lois telles qu'elles existent, ainsi que pour l'auto-responsabilisation, la participation et l'explication des actions en direction des jeunes.

Fabien GARNIER

Nous avons parlé de l'alcool et des drogues. S'il est vrai que les jeunes se responsabilisent vis-à-vis de l'alcool, ce n'est pas le cas concernant la drogue. La consommation d'alcool est en chute libre chez les jeunes dans de nombreux départements, mais ce n'est pas le cas de la drogue, notamment du cannabis. Les messages de prévention manquent cruellement dans ce domaine.

Ruth ELKRIEF

Merci.

Gilles Evrad, vous dirigez les risques professionnels à la CNAM et vous avez abondamment travaillé sur la sensibilisation des salariés et des chefs d'entreprise au risque routier. Quel est votre point de vue à ce sujet ?

Gilles EVRAD

Pour commencer, je donnerai un seul chiffre, peu connu, pour illustrer la nécessité d'intervenir dans ce domaine : près des deux tiers des accidents du travail mortels sont des accidents de la circulation. A lui seul, cet élément justifie que ce sujet devienne prioritaire en matière de prévention des risques professionnels.

Il existe à ce propos deux idées force. La première consiste à prendre en charge le risque routier du salarié comme un risque professionnel, avec pour première conséquence de mobiliser les

partenaires sociaux, riches d'une tradition ancienne de travail et de discussion au niveau des entreprises sur les risques professionnels.

La deuxième idée force est que cette action ne peut être menée qu'en étroite collaboration avec les pouvoirs publics.

Une charte a été signée fin 1999 entre le Président de la Commission des accidents du travail et la Délégation interministérielle à la sécurité routière afin d'encadrer une série d'actions que nous souhaitons mener sur le sujet. Nous nous sommes ainsi livrés sur une région à un audit des entreprises qui avaient connu un accident routier du travail ; nous en avons analysé les causes et nous avons aidé ces entreprises à élaborer des plans de prévention routiers. 250 entreprises ont été concernées, ce qui n'est pas négligeable.

Nous avons par ailleurs édité un guide d'évaluation qui semble répondre à un vrai besoin, tous les exemplaires ayant été diffusés. Il est en cours de réédition.

J'ai souligné l'importance d'une étroite collaboration entre la Sécurité sociale et les pouvoirs publics ; nous déclinons la charte dont j'ai précédemment fait état au niveau local avec des préfetures dans le cadre de plans d'actions relatifs à la sécurité routière. Plus de 50 préfetures ont signé la convention avec leur caisse régionale ; nous travaillons à ce que les autres départements suivent la même voie.

Après deux ans, ce qui est peu lorsque l'on sait que ce type d'actions s'inscrit dans la durée, nous constatons que des actions peuvent être menées et que des acteurs peuvent être mobilisés sur des sujets parfois très simples, tels l'organisation de déplacements professionnels ou encore l'implantation d'un restaurant d'entreprise permettant d'éviter une partie des trajets.

Ruth ELKRIEF

Comment jugez-vous les réactions des partenaires sociaux face à de telles actions ?

Gilles EVRARD

Elles sont extrêmement positives.

De prime abord, les partenaires sociaux ne conçoivent pas quelle peut être leur utilité, mais ils s'aperçoivent ensuite qu'il existe des points d'amélioration sur lesquels ils peuvent agir : entretien des véhicules professionnels, etc.

L'angle de la prévention des risques professionnels, fondé sur le fait que conduire est un acte de travail pour le salarié, permet d'impliquer les partenaires sociaux et de suivre des mécanismes auxquels nous sommes habitués dans le cadre du monde du travail.

Ruth ELKRIEF

Merci.

Denis Kessler, vous êtes présent à double titre : en tant que Président de la Fédération française des Sociétés d'Assurance et en tant que Vice-Président délégué du MEDEF.

Quel est votre point de vue sur l'implication des salariés, des chefs d'entreprise et du monde du travail en général ?

Denis KESSLER

La FFSA mène des actions de prévention depuis 50 ans et y consacre 30 millions d'euros par an.

L'insécurité routière est un drame humain, mais également économique : chaque année, plus de 2,5 milliards d'euros d'indemnisations sont consacrés à la réparation des dommages de l'insécurité routière, alors que ces fonds pourraient être utilisés à l'amélioration du bien-être de la population et au développement économique.

L'expérience nous a permis de nous forger trois convictions.

Premièrement, la lutte contre l'insécurité routière passe par la mobilisation de tous, pouvoirs publics et société civile, entreprises, associations, assureurs, constructeurs automobiles, collectivités locales, régionales...

Ruth ELKRIEF

Tous les acteurs aujourd'hui présents, en somme...

Denis KESSLER

Oui.

Il s'agit d'un domaine dont personne ne peut s'affranchir et à propos duquel personne ne peut s'affirmer exempt de toute responsabilité. De ce point de vue, cette table ronde et cette journée sont le reflet de cette idée de priorité nationale qui doit être la préoccupation de tous.

Il est important de fonder un partenariat entre la société civile et l'Etat.

Deuxièmement, les actions les plus efficaces sont les initiatives décentralisées, locales voire micro-locales. Il est indispensable de les multiplier en faisant la part belle aux innovations et à l'expérimentation.

Je souhaite citer à ce propos quelques exemples. Le premier porte sur une opération destinée à sensibiliser les jeunes de 18 à 25 ans sur les accidents routiers. Pour ce faire, nous avons réalisé un film à partir de l'une des conclusions d'une étude du CREDOC, qui révèle que les seuls prescripteurs en matière de comportement routier des jeunes ne sont pas les parents, mais uniquement la petite amie ou le petit ami et les copains. Notre film pointe du doigt les dangers d'un comportement dicté uniquement par ces personnes.

Une autre opération, menée à Bordeaux de façon très locale et nommée " Capitaine de soirée ", a été conçue de façon à promouvoir la sobriété du conducteur lors des soirées en discothèque.

Un troisième exemple concerne une opération, moins connue, qui a été menée en entreprise et a consisté à monter des plans de prévention des risques routiers en entreprise. Le succès de cette opération a été extraordinaire. En 18 mois, des entreprises ont établi leur diagnostic sécurité en termes de risque routier ; il s'en est suivi une réduction du nombre d'accidents pouvant aller jusqu'à 40 %. Nous avons décidé de développer cette opération et avons élaboré un référentiel qui devrait paraître la semaine prochaine ; il s'intitule *Système de management sécurité routière*. Il sera lancé dans toutes les entreprises. La réduction de la sinistralité est l'une des priorités de l'entreprise. Il convient de mobiliser le personnel à ce sujet.

Voici par ailleurs un exemple d'action associative, intitulée " Je pilote ma ville ". 7 projets – parmi 65 présentés – ont été sélectionnés. Elaborés par des associations agissant dans des quartiers en difficulté, ils visent à la sensibilisation des jeunes. Cette initiative permet d'aborder diverses problématiques, telles la violence routière mais également l'usage de la drogue et de l'alcool.

Enfin, je souhaite citer une dernière opération : le lancement, au sein du secteur de l'assurance et en partenariat avec les syndicats, d'un chantier paritaire sur la réduction des accidents de trajet pour l'ensemble des sociétés d'assurance.

Nous souhaitons que la sécurité devienne un thème du dialogue social, au même titre que la retraite ou d'autres sujets ; les deux parties – représentants des entreprises et des salariés – y ont intérêt.

Je vous ai donné plusieurs exemples : action locale, action de branche, action nationale, action de sensibilisation, action associative. Il appartient à chacun de nous de poursuivre l'élaboration de cette liste...

Ruth ELKRIEF

Merci.

Jean Flory et Jacques Gérald, je vais vous demander de conclure en quelque sorte les travaux de cette journée.

Jean Flory, en tant qu'acteur de terrain, savez-vous si les Français sont prêts à réaliser des efforts, à se plier à des contraintes et à s'engager dans une réflexion de fond ?

Jean FLORY

Nous avons l'occasion d'observer le terrain de près *via* les comités départementaux. La bonne volonté est assez largement répandue, mais la méconnaissance des faits est considérable. Il existe en France un problème d'éducation routière majeur. L'obligation d'éducation routière a été renforcée par des brevets de sécurité routière et des attestations de sécurité routière. Les programmes ont été esquissés, mais il n'existe pas d'horaires dédiés ou de maîtres désignés ; les moyens pédagogiques sont parfois inexistantes. Mon intention n'est absolument pas de critiquer les maîtres, qui sont prêts à s'investir, mais le système.

Je souhaite donc demander en priorité le lancement d'une vaste entreprise de rééducation routière telle qu'elle peut exister en Allemagne ou aux Pays-Bas.

Monsieur Roché a formulé une proposition audacieuse en parlant d'une heure par semaine. Je serai plus modeste en évoquant une heure par mois, ce qui ferait au total une centaine d'heures sur l'ensemble du cursus, de la première à la terminale. Il s'agirait déjà d'un progrès considérable par rapport aux quelques heures existant actuellement, auxquelles nous sommes d'ailleurs fréquemment associées en tant qu'association puisque 1,8 million d'enfants empruntent les pistes de la prévention routière.

Si nous voulons que nos enfants connaissent la route et ses dangers, il est indispensable de passer par l'éducation routière.

Je souhaite par ailleurs aborder la question du permis de conduire. 20 heures d'exercices pratiques, 20 minutes d'examen pratique, un nombre indéterminé d'heures théoriques d'apprentissage du code et 40 questions sur table suffisent aujourd'hui à donner à chacun le droit de conduire une tonne et demie à 110 km/h, librement et sans formation supplémentaire. Aucune activité présentant un danger pour la vie d'êtres humains ne se base sur un apprentissage aussi faible, que ce soit la chasse, la plongée sous-marine, etc.

Ces deux éléments, capitaux pour l'éducation, doivent absolument être repris.

Enfin, je souhaite souligner que si nous avons abondamment évoqué les jeunes, nous avons omis de parler des adultes.

Les adultes ne sont pas conscients des risques qu'ils encourent. Je voudrais proposer que l'on demande à l'ensemble des grands médias de consacrer quelques secondes par jour, plusieurs fois par jour, à la diffusion de messages de prévention. Les médias réaliseraient ainsi une œuvre civique exceptionnelle.

Ruth ELKRIEF

Le message sera transmis.

Jacques Gérard, vous avez créé, en mars 2000, un pôle de compétence sécurité routière chargé de piloter toutes les actions de sécurité routière. Cette initiative a été couronnée de succès. Quelles sont vos recettes ? Quels conseils pourriez-vous nous dispenser ?

Jacques GERAULT

Je suis persuadé que seul un ensemble considérable d'actions, le temps et la détermination nous permettront d'obtenir des résultats.

Alain Juppé a rappelé quelques actions ayant été conduites à Bordeaux et auxquelles l'Etat mais aussi la Justice et l'Education nationale ont été associés. Il s'agit d'une première piste.

Je souhaiterais, pour ma part, rappeler trois chiffres préoccupants. J'observe, à la lumière de l'expérience que j'ai vécue en Gironde et en Charente, que 40 % des conducteurs se tuent seuls, c'est-à-dire sans entrer en collision avec un véhicule tiers. Plus de 80 % des accidents mortels sont liés à une faute directe du comportement. Enfin, si l'on dénombre 800 crimes de sang par an, l'on

déplore 8 000 tués sur les routes. Ce constat doit nous donner une idée des directions que nous devrions prendre.

Le premier axe est, selon mon point de vue, la répression. Monsieur le Ministre Mattei a fait référence à la violence. Nous ne devons pas avoir peur des mots et faire ainsi référence à la violence et à la délinquance. Nous avons, me semble-t-il, beaucoup à faire dans ce domaine. En effet, l'on commente généralement un accident en indiquant qu'il s'agissait de la fatalité, d'un manque de chance ou du destin alors que notre faute doit être mise en cause. Par conséquent, la répression ne doit pas être considérée comme un terme tabou mais doit, au contraire, être considérée comme un pilier essentiel de l'action des pouvoirs publics.

Je suis intimement persuadé que la réduction de -32 % du nombre de morts sur les routes de Gironde et de -14 % en Charente sur une période de trois ans découle de l'action déterminée des forces de police et de la gendarmerie nationale. Aujourd'hui, les gendarmes appliquent l'impunité zéro, c'est-à-dire que les limites de vitesse sont celles correspondant à la loi et non à des considérations variant d'un département à un autre car rien n'est pire que le flou juridique. J'estime que nous devons calquer nos méthodes sur le Royaume-Uni, la Finlande ou la Norvège. Dans ces pays, lorsqu'une limite est affichée à 130 km/h, nul automobiliste ne peut se permettre de rouler impunément à 140 km/h.

J'ai donné des instructions extrêmement fermes aux forces de l'ordre et ai mis en place, la semaine dernière, une brigade de sécurité routière qui est chargée, dans un véhicule banalisé et circulant dans le flot de circulation, d'agir sur les comportements dangereux et de les sanctionner. Plus de 25 % des permis de conduire ont ainsi été suspendus. Il nous faut impérativement continuer dans ce sens.

En ce qui concerne les entreprises, je considère qu'un grand nombre d'actions doivent être organisées dans ce cadre. J'ai convié 150 entreprises à participer à une réunion sur ce sujet et ai été surpris de constater que 100 chefs d'entreprises avaient été intéressés par la mise en place de plans de prévention des risques routiers en collaboration avec la CRAM et la Mutualité, comme cela a été indiqué précédemment. Je constate les progrès ayant été accomplis, notamment par les grandes surfaces et certaines enseignes disposant d'un réseau de fournisseurs important.

Enfin, les jeunes constituent la troisième direction sur laquelle nous devons travailler. Le temps où nous pouvions nous contenter de dispenser des cours de morale est révolu. Les jeunes doivent aujourd'hui être davantage responsabilisés. Telle est la raison pour laquelle j'ai souhaité que l'on nomme des inspecteurs départementaux de sécurité routière de moins de 20 ans chargés de se rendre dans les collèges et lycées. Des réseaux d'étudiants et des bénévoles ayant subi dans leur chair les accidents de la route acceptent de participer à des cours d'éducation civique dans certains collèges et lycées du département de la Charente. Enfin, nous avons saisi des associations d'étudiants pour les sensibiliser au risque que représente l'alcool. Nous pourrions également évoquer les opérations "capitaine de soirée". Ces actions, qui ont notamment été conduites à Bordeaux et au Cap-Ferret, ont permis à 33 000 jeunes d'être transportés à l'issue des soirées dans les boîtes de nuit. L'obtention de résultats dépend justement d'actions de ce type.

Le comportement est au cœur des différentes actions. L'écho médiatique que revêt la présente réunion montre clairement que le combat n'a pas trait à la technique mais à la motivation.

Ruth ELKRIEF

Je remercie l'ensemble des intervenants pour leur contribution.

Le Président de BP

Je souhaiterais vous faire part du témoignage d'une entreprise. Nous vendons des carburants et lubrifiants pour les camions et les voitures, ainsi que des véhicules pour construire les routes. Nous sommes concernés par le sujet traité aujourd'hui non seulement car notre activité y est liée mais également parce que notre personnel, comme celui de n'importe quelle autre entreprise, utilise la route. Nous avons intégré cette grande cause nationale comme une cause sociétale. Je tiens à indiquer que la prise en compte de cette cause requiert, au préalable, un acte de leadership, au niveau du Comité de direction, puis s'inscrit dans les règles.

Les "sanctions négatives" ont été largement évoquées, mais les sanctions que je qualifierai de positives ont été éludées. Ainsi, les automobilistes atteignant les objectifs de réduction des accidents de la route obtiendraient un bonus. Je tiens à signaler que les actions mises en œuvre doivent répondre à une logique de partenariat. Nous avons ainsi noué des partenariats avec la police nationale pour les jeunes et avec les municipalités pour les lycées ou les collèges.

Je tenais, en dernier lieu, à souligner qu'il n'y a pas de fatalité.

Un membre de l'Association des victimes des accidents et des médicaments

Je tenais à adresser mes félicitations à Alain Juppé et à Jean Flory pour avoir évoqué le problème des drogues. Depuis le début de cette manifestation, seuls l'alcool et le cannabis sont évoqués. L'on passe sous silence les autres produits illicites, comme la cocaïne ou les médicaments psychotropes qui sont diffusés à profusion et qui génèrent la violence. Il convient de procéder à des contrôles.

Ruth ELKRIEF

Je vous remercie.

Président de l'Association Les mains du cœur

Mon travail sur le problème du handicap m'a conduit à rencontrer un nombre important d'enfants victimes d'accidents de la route. Je me suis alors lancé dans la prévention en créant une association faisant don de matériel. Serait-il envisageable d'organiser un cursus permettant l'information des enfants de la maternelle à l'école élémentaire ? En outre, un problème social et économique se pose pour les enfants étant dans des centres, après avoir perdu leurs deux parents dans un accident.

Ruth ELKRIEF

Je vous remercie. Je tiens à préciser qu'un site internet sera à votre disposition et vous permettra de transmettre vos questions.

Xavier DARCOS

Monsieur le Premier Ministre, Messieurs les Ministres, Mesdames et Messieurs,

Il est naturel que je m'exprime au nom du Ministre de l'Education nationale à l'issue de cette table ronde consacrée à la mobilisation des acteurs. Le Ministre délégué aux affaires scolaires ayant été interpellé sur le problème spécifique des jeunes, il semble d'autant plus nécessaire que je conclue cette table ronde.

Pour que les accidents cessent d'être la première cause de mortalité en France, il faut que l'école exerce, à l'attention des élèves qui seront tous des futurs conducteurs, un rôle prépondérant en matière d'éducation à la sécurité routière. Nous avons déjà fait beaucoup. Ainsi, depuis deux ans, l'enseignement du code de la route est obligatoire et est inclus dans les programmes d'enseignement des premier et second degrés.

Depuis 1993, l'éducation à la sécurité routière est sanctionnée par une attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) de premier niveau en classe de cinquième et de second niveau en classe de troisième. Cette sanction n'est pas uniquement théorique. Ce n'est pas un simple examen auquel les intéressés seront reçus. Il a des conséquences directes dans la vie quotidienne des jeunes puisque l'attestation de premier niveau, complétée par une épreuve pratique de 3 heures de conduite hors du milieu scolaire constitue le Brevet de sécurité routière, qui est obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

Il a cependant été décidé d'en accroître encore la portée. Désormais, le brevet de sécurité routière sera obligatoire pour conduire un cyclomoteur non seulement entre 14 et 16 ans, mais au-delà de 16 ans et sans limite d'âge. De plus, l'attestation de second niveau sera exigée pour pouvoir s'inscrire à l'épreuve théorique générale du permis de conduire. Ces deux mesures s'appliqueront à tous les jeunes qui auront 16 ans à compter du 1^{er} janvier 2004.

Par ailleurs, centrée jusqu'ici sur le collège, l'éducation routière va désormais concerner l'école primaire. Je me suis rendu compte que c'était une attente de ce qui s'exprime. Dès cette année, d'ailleurs, les élèves de CM 2 vont y être sensibilisés. Cet enseignement sera, là aussi, validé par une attestation de première éducation à la route, dont les objectifs et les modalités de mise en œuvre seront définis dans une circulaire que nous allons publier très prochainement. Il s'agit d'ailleurs de répondre à une demande exprimée avec beaucoup d'insistance par la Délégation interministérielle à la Sécurité routière, pour laquelle plus les conducteurs seront précocement sensibilisés au risque de leur conduite, plus ils seront responsables sur la route. Voilà, Mesdames et Messieurs, les grandes lignes du dispositif mis en place par l'Education nationale. Mais ce n'est rien que de prendre des décisions si elles ne sont pas relayées aux niveaux académique et départemental. Nous avons donc décidé de réorganiser un réseau de correspondants sécurité dans chaque département, ainsi que de diffuser des documents pédagogiques dans les établissements concernés, afin d'aider les enseignants à assurer la préparation de leurs élèves aux divers contrôles de connaissance. Il faut y ajouter, naturellement, l'implication des chefs d'établissement et des professeurs eux-mêmes, ainsi que celles des autres départements ministériels et de nombreux partenaires associatifs, puisque l'école est habituée à travailler en partenariat.

Je dirais, pour conclure, que si ces actions sont indiscutablement nécessaires et utiles, je sais, d'emblée, qu'elles ne seront pas suffisantes. L'initiation des futurs conducteurs ne saurait se limiter à l'enseignement des grandes notions du code de la route. Elle exige l'apprentissage de comportements exemplaires, car " bien conduire ", c'est surtout " bien se conduire ". A mes yeux,

l'éducation à la sécurité routière doit s'inscrire dans un ensemble beaucoup plus vaste qui est celui de la prévention à toutes les conduites à risque. Dans cette perspective, et comme il a été souhaité, le programme " Education civique " dès la classe de cinquième prend l'exemple de la sécurité routière pour traiter de l'exemple majeur d'éducation aux diverses dimensions de la responsabilité dans une société.

Comme l'a demandé Monsieur Flory, le Président de la Prévention routière, nous allons mettre en place une véritable éducation routière dans le premier degré. Nous pensons que les accidents de la route ne sont pas dissociables des autres phénomènes qui affectent, avec une violence récurrente, l'intégrité et parfois même l'existence de nos jeunes (toxicomanie, suicide, violence...). Aussi, ai-je l'ambition d'engager une vaste réflexion en matière de santé scolaire et de comportement juvénile, afin d'aboutir assez rapidement à un programme d'action globale. Il n'est plus supportable pour l'Ecole en France que chaque année, 2 000 de nos enfants périssent sur les routes. L'école de la nation est déterminée à prendre toute sa place dans cette priorité gouvernementale. Aussi, j'espère pouvoir, dans les mois à venir, annoncer les nouvelles mesures mises en œuvre à l'école pour arrêter cette hécatombe. Car si nous devons donner à nos enfants tout ce qui leur permettra de mieux vivre, nous devons aussi leur apprendre à ne pas mourir !

Ruth ELKRIEF

Je vous remercie pour vos contributions. J'invite Monsieur le Premier Ministre à nous rejoindre sur scène pour conclure cette réunion.