



ACTES DU COLLOQUE



3 500 morts par an sur les routes depuis dix ans :
ET MAINTENANT ON FAIT QUOI ?

Bilan de la politique de sécurité routière menée
par les gouvernements successifs et vraies pistes d'amélioration



Assemblée nationale, le 20 mars 2024

Créée voici une quinzaine d'années, la Ligue de Défense des Conducteurs est une association loi 1901 qui réunit 1 million de sympathisants, ralliés derrière la devise « *Stop à la répression absurde, Oui à la conduite responsable* ». La Ligue de Défense des Conducteurs, indépendante de tout organisme public, de toute formation politique, syndicale ou professionnelle, est intégralement financée par les dons de ses membres. Notre association a pour but de réunir le plus grand nombre de conducteurs raisonnables et de faire entendre leur voix, pour en finir avec la répression automatisée et aveugle et passer à une politique efficace de sécurité routière. Nous agissons en produisant et en décryptant de l'information, mais aussi en organisant des campagnes de mobilisation auprès des élus et du gouvernement, pour faire évoluer les politiques et les moyens mis en œuvre afin de garantir notre sécurité sur les routes.

Le colloque que nous avons organisé le 20 mars 2024 à l'Assemblée nationale nous permet à nouveau d'endosser notre mission. Laquelle a consisté, en l'occurrence, à informer les automobilistes et les motards, mais aussi les élus et les médias, en sollicitant des experts reconnus de la sécurité routière.

Notre objectif :

- Soulever des interrogations, signaler le désarroi, voire l'incompréhension ou la colère des conducteurs, non seulement face aux dérives de la répression routière, mais aussi à la stigmatisation dont ils font l'objet aujourd'hui.
- Rappeler le rôle fondamental de tous les acteurs de la sécurité routière, que ce soit dans le domaine de la construction automobile, des infrastructures routières ou de la prise en charge médicale des victimes d'accidents.
- Proposer, enfin, des alternatives à la politique de sécurité routière actuelle, qu'un envahissant dogme anti-vitesse empêche de se concentrer sur les autres facteurs d'accidents.

La Ligue de Défense des Conducteurs souhaite remercier ici Monsieur Pierre Cordier, député des Ardennes, co-organisateur de ce colloque, qui nous a notamment ouvert les portes de la prestigieuse salle Victor Hugo de l'Assemblée nationale.

Les présents Actes recueillent tous les propos qui ont été échangés durant ce colloque. ■

ACTES DU COLLOQUE

3 500 morts par an sur les routes depuis dix ans :
ET MAINTENANT ON FAIT QUOI ?

Bilan de la politique de sécurité routière menée
par les gouvernements successifs et vraies pistes d'amélioration

Assemblée nationale, le 20 mars 2024

SOMMAIRE

PROPOS INTRODUCTIFS

- **Nathalie TROUSSARD**, Secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs p. 5
- **Pierre CORDIER**, Député des Ardennes p. 6
- **Ari VATANEN**, Champion du monde des rallyes et ancien député européen p. 9

TABLE RONDE N°1

La politique de sécurité routière peut-elle encore longtemps se focaliser sur la vitesse alors que la mortalité stagne ? p. 10

INTERVENANTS

- **Olivier AMRANE**, Président du Conseil départemental de l'Ardèche
- **Bernard DARNICHE**, Cofondateur du Pôle Prévention Risques Routiers
- **Rémy JOSSEAUME**, Avocat, président de l'Automobile-club des avocats

TABLE RONDE N°2

Qualité des secours portés aux victimes d'accidents, sécurité active et passive des véhicules, infrastructures : les grands oubliés de la sécurité routière p. 18

INTERVENANTS

- **Jean-Michel CONSTANTIN**, Chef de service Anesthésie-Réanimation, hôpital de la Pitié-Salpêtrière
- **Jean-Max GILLET**, Délégué général, Maintenance des routes de France
- **Jean-Yves LE COZ**, Professeur de biomécanique, ENSAM Paris, Expert de justice près la Cour d'appel de Rennes agréé par la Cour de cassation

TABLE RONDE N°3

Les axes à privilégier pour vraiment améliorer la sécurité routière p. 30

INTERVENANTS

- **Patrice BESSONE**, Président national Mobilians Éducation et sécurité routières
- **Karine BONNET**, Directrice générale, Dekra Automotive
- **Ludovic DA MOTA**, Directeur France Stunt Organisation

CONCLUSION

- **Annick Jacquemet**, Sénatrice du Doubs p. 41
- **Mot de clôture : Nathalie TROUSSARD**, Secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs p. 44

Les débats de nos trois tables rondes ont été animés par



Alexandra LEGENDRE,
porte-parole et responsable Études
et communication de la Ligue de Défense
des Conducteurs

Jean-Luc MOREAU,
journaliste automobile et animateur
de l'émission « On parle auto »
sur Sud Radio



PROPOS INTRODUCTIFS

NATHALIE TROUSSARD, Secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs

« Ces tables rondes ont pour but d'être constructives et forces de proposition »

Merci, Monsieur le Député Pierre Cordier, de nous recevoir dans ce lieu si emblématique et du soutien que vous apportez aux conducteurs.

Bonjour à tous, merci d'être là avec nous.

Ce colloque sur la sécurité routière constitue un temps fort pour notre association et c'est bien sûr l'occasion pour nous de faire avancer le débat.

Pour ceux d'entre vous qui connaissent la Ligue de Défense des Conducteurs, il ne vous aura pas échappé que notre vision de la politique de sécurité routière n'est pas en adéquation avec les orientations adoptées ces vingt dernières années. Plus précisément, depuis l'implantation des premiers radars automatiques en 2003.

Mais revenons plus en arrière... En 1972, la France enregistre son triste record de mortalité sur les routes. Les gouvernements qui vont suivre adoptent alors une politique sensée et très efficace : campagnes de sensibilisation, répression ciblée et vraie lutte contre l'alcoolisme au volant en étaient les principaux socles. Parallèlement, les véhicules avaient fait des progrès de géant en termes de sécurité passive et active, le réseau routier était modernisé et la rapidité d'intervention et l'efficacité des secours d'urgence sur les lieux des accidents s'étaient grandement améliorée. La mortalité routière n'a cessé de reculer : moins de 10 000 morts en 1992, 8 000 en 2000, 6 000 en 2003.

Des efforts restaient évidemment à faire mais la courbe était déjà vertueuse. Pendant ces années-là, la question à laquelle les pouvoirs publics devaient répondre était la suivante : comment épargner un maximum de vies pour un coût acceptable pour la collectivité ?

La solution passait aussi par la répression ciblée, mais pas que. Elle reposait avant tout sur la responsabilisation des conducteurs, sur la prévention et l'éducation routière. Expliquer aux automobilistes les risques encourus, leur apprendre à cohabiter avec tous les usagers de la route et, bien sûr, sanctionner ceux qui ne respectaient pas ces règles du « vivre ensemble » sur la route. Ces valeurs, nous ne les reconnaissons plus dans la politique de sécurité routière menée aujourd'hui. Le rapport, trop simpliste de notre point de vue, entre l'accidentologie et la vitesse, a justifié l'installation de milliers de radars. Ils sont 4 600 sur nos routes aujourd'hui : radars chantiers, radars tourelles, radars discriminants... La liste est longue, et leur technologie ne cesse de s'améliorer pour traquer, capturer le moindre kilomètre-heure en trop.



La répression est devenue systématique, industrialisée, de plus en plus déshumanisée. Elle s'avère disproportionnée par rapport aux résultats obtenus en matière de sécurité routière.

Nous assistons à une mise en accusation généralisée des conducteurs, tous mis dans le même sac, si vous me permettez l'expression. Le conducteur est donc placé au premier rang des « accusés ».

Ce sont ces considérations qui nous ont menés à imaginer ce colloque. Nos trois tables rondes ont pour but d'établir un constat sans concession sur les résultats de cette politique hyper répressive. C'est cette politique à laquelle l'État attribue quasi sans nuance la baisse du nombre de morts sur les routes. Sans évoquer que simultanément, les véhicules continuent à toujours mieux protéger leurs occupants, mais aussi les usagers au milieu desquels ils circulent. Quand, simultanément, les budgets publics toujours plus serrés, font reculer la qualité de la prise en charge des victimes, mais aussi la qualité de nos infrastructures routières. Et quand, simultanément, les forces de l'ordre sont moins présentes physiquement sur nos routes, et que leur capacité de dissuasion des comportements les plus dangereux est largement diminuée. Quand, simultanément, la formation des conducteurs – ou plutôt, au sens large, de tous les usagers de la route – ne s'est pas suffisamment adaptée à l'arrivée récente et massive des nouvelles mobilités.

Ces tables rondes ont aussi pour but d'être constructives et forces de proposition. C'est pour cela que nous avons réuni les meilleurs experts pour nourrir ce débat.

Ce qui ne fait aucun doute : si nous sommes réunis ici, c'est parce que tous, nous visons un seul et même objectif : faire reculer le nombre de morts et de blessés, chaque année sur nos routes.

Merci à tous. ■

PIERRE CORDIER, Député des Ardennes

« Sécurité routière, oui, mais rentabilité routière, non ! »

Mesdames, Messieurs, chers amis,
Je vous souhaite, à toutes et à tous, la bienvenue dans cette salle Victor Hugo de l'Assemblée nationale pour ce colloque organisé avec la Ligue de Défense des Conducteurs sur la politique de sécurité routière menée dans notre pays.

Je voudrais tout d'abord saluer la présence de deux de mes collègues députés, Sylvie Bonnet, députée de la Loire et Maxime Minot, député de l'Oise.

Je vais avoir l'honneur d'ouvrir ce colloque et il va y avoir aussi des séances de travail organisées par la suite. L'idée, bien entendu, c'est de retranscrire tout cela de manière officielle et d'essayer d'être efficaces, pour permettre des avancées par rapport au sujet qui nous occupe aujourd'hui. Je remercie aussi ma collaboratrice Marie Milan, qui a beaucoup travaillé pour vous accueillir ici à l'Assemblée nationale dans d'excellentes conditions.

Ce colloque est organisé avec la Ligue de Défense des Conducteurs, sur la politique de sécurité routière menée dans notre pays. Il s'agit là d'un vaste sujet, impliquant beaucoup de thématiques voisines, mais en tous les cas, je sais que c'est à travers les tables rondes que vous pourrez aborder ces sujets de manière très concrète.

Je voudrais bien entendu saluer et remercier Nathalie Troussard, secrétaire générale, et Alexandra Legendre, porte-parole de la Ligue de Défense des Conducteurs pour cette initiative, qui découle d'un

parcours que nous menons ensemble depuis 2017 pour améliorer les choses et faire en sorte que la sécurité soit de mise, mais pas à n'importe quel prix et pas n'importe comment. On est attendus là-dessus, quelles que soient nos sensibilités politiques, quel que soit le lieu où on habite de France, le sujet intéresse tous nos compatriotes. D'où l'importance de vous accueillir ici.

Je voudrais aussi remercier tous les intervenants qui ont accepté de dégager du temps dans un agenda chargé pour participer à nos débats de cet après-midi. Nous devons accueillir Ari Vatanen, absent, mais qui nous a laissé une petite vidéo que nous allons regarder. Je voudrais aussi saluer Bernard Darniche, vous qui avez toujours été à la hauteur des causes que vous défendez. Nous avons aussi des membres du corps médical, des professionnels de l'automobile, des chercheurs, des juristes qui vont animer ces tables rondes. Enfin, Jean-Luc Moreau sera présent aussi, qui animera les débats avec Alexandra Legendre.

Nous sommes nombreux à parcourir des milliers de kilomètres chaque année en voiture et, moi-même élu sur une circonscription rurale, je fais beaucoup de kilomètres. Sur le terrain, je suis alerté par nombre de nos compatriotes sur la question de la sécurité routière. Il y a aussi de l'exaspération de tous nos compatriotes par rapport à cette politique. Le terme est un peu excessif, encore que cette politique soit particulièrement répressive dans notre pays concernant

Le député des Ardennes Pierre Cordier et la Ligue de Défense des Conducteurs (ici, Nathalie Troussard, Secrétaire générale) ont coorganisé ce colloque.



PROPOS INTRODUCTIFS



les excès de vitesse. Comme vous, je vois nos concitoyens qui sont exaspérés d'être matraqués notamment par les radars automatiques, mais aussi par ces voitures-voitures radars privatisées qui ont été mises en place par le gouvernement sans être signalées. J'ai été verbalisé deux fois, pour des petits excès de vitesse, par ces voitures qui font des kilomètres et des kilomètres dans le département des Ardennes et qui sont là pour faire la chasse, finalement, à celles et ceux qui vont dépasser de quelques kilomètres-heure seulement les vitesses préconisées.

Sur les 12,5 millions d'infractions constatées par des radars automatiques en 2020, 6 sur 10 concernent des « excès » de 1 à 5 km/h (sachant que dans 95 % des cas, ceux-ci sont inférieurs à 20 km/h). Il est important de rappeler ces éléments-là. Les « grands » excès de vitesse, chers amis, c'est 0,3 % des infractions constatées dans le pays. Effectivement, des inconscients, il y en a partout, on les voit aussi sur nos routes. Mais il faut relativiser les choses. Nous avons, avec le prédécesseur de Sylve Bonnet, Dino Cinieri, eu l'occasion de monter au créneau sur ces questions-là. C'est le ministère de l'Intérieur qui en récupère les lauriers, tant mieux pour lui, mais vous avez sûrement entendu parler de la suppression du retrait de point pour les excès inférieurs à 5 km/h. Quelle que soit notre sensibilité politique, lorsque des parlementaires se saisissent de ce genre de sujet, au bout du compte on obtient que les ministres, qui sont parfois un peu éloignés des réalités, ou qui le deviennent, prennent conscience de ce qui se passe sur le terrain. Le mécontentement de celles et ceux qui sont sur nos routes doit être pris en compte par les personnes qui sont au pouvoir. Vous allez me dire, « on maintient

« Je vois nos concitoyens qui sont exaspérés d'être matraqués notamment par les radars automatiques »

Pierre CORDIER, Député des Ardennes

l'amende », oui, mais la suppression de point n'est plus d'actualité pour ces petits dépassements. C'est un premier élément réalisé grâce aux efforts qu'on mène depuis un certain nombre d'années.

J'avais évoqué moi-même une proposition de loi sur le fait que ces voitures-radars de sociétés privées puissent être signalées, afin que les automobilistes voient que ces véhicules étaient susceptibles de les verbaliser. Cette proposition, pour le moment, n'a pas reçu de réponse positive. On verra bien ce que ça donnera dans les prochaines semaines et les prochains mois. On entend énormément parler de ces véhicules qui font des centaines de kilomètres tous les jours et sont là pour matraquer les automobilistes.

Sécurité routière oui, mais rentabilité routière, non. On est là aussi pour mettre en lumière tout cet argent que versent les automobilistes suite à ces contraventions. Ça, c'est un élément très important.

Nous avons aussi eu l'occasion, avec mes collègues Maxime Minot et Sylvie Bonnet, de déposer, plusieurs années de suite, des amendements visant à récupérer l'argent de ces procès-verbaux, pour améliorer l'état de nos routes. Une partie de l'argent, il faut bien le dire – et je suis moi-même conseiller départemental – nous est versé par l'État sous forme d'amendes de police, ça s'appelle comme



« La pédagogie, les échanges avec les forces de l'ordre me paraissent des choses importantes »

Pierre CORDIER, Député des Ardennes

ça, et tous les ans les conseillers départementaux répartissent cet argent à la sécurité routière et à l'amélioration de points sensibles sur nos routes. Ça peut être des financements pour des feux rouges, des dos-d'âne... des choses qui ne plaisent pas toujours aux motards d'ailleurs. Dans les Ardennes, les Motards en colère prennent une place importante, ils sont encore montés au créneau il y a quelques semaines... C'est important de penser à tout le monde, il y a les automobilistes, les motards, les gens qui font du vélo ou de la trottinette... Ces problématiques nouvelles sont à prendre en compte dans la politique de sécurité routière.

J'ai le chiffre ici : 8 à 12 % des « prunes » – je vais les appeler comme ça – sont affectées à la sécurité routière. Je pense qu'aujourd'hui, c'est insuffisant, même si les départements font des efforts. Dans les Ardennes, on a mis le paquet cette année, avec un peu moins de 20 millions d'euros pour les réfections de routes. Vous allez me dire « c'est insuffisant », sans doute, mais nous travaillons pour que ces nids-de-poule, ces zones accidentogènes, etc., puissent être limités

au maximum. C'est aussi l'objet de ce colloque de faire des propositions dans ce domaine.

Je voulais aussi rappeler que pour être efficace, il faut parfois un peu de sanctions. La peur du gendarme, c'est quelque chose qui existe et moi-même étant automobiliste, la peur du gendarme ça compte. On a tous croisé des véhicules qui nous ont fait des appels de phares pour nous signaler que les gendarmes ou la police étaient un peu plus loin... Les forces de l'ordre aussi ont un rôle à jouer. Cette présence sur les bords des routes n'existe plus aujourd'hui et a été remplacée par ces fameux véhicules dont on ne sait pas d'où ils viennent et qui ne transmettent aucun message aux automobilistes. J'ai moi-même déjà été arrêté et s'est créé un échange avec les gendarmes... alors qu'avec ces véhicules, ce n'est pas du tout le cas et je pense que c'est un vrai problème. En tant que parlementaire vous imaginez bien que je ne préconise pas de ne pas respecter les lois de la République, ce serait incongru... Mais il n'en demeure pas moins que la pédagogie, les échanges avec les forces de l'ordre me paraissent des choses importantes. La sanction, pour être comprise, doit être aussi expliquée à nos compatriotes sur le terrain.

Voilà ce que je voulais évoquer devant vous. La problématique qu'il faut prendre en compte aujourd'hui, ce sont les piétons, qui sont aussi sur les voies publiques. Les communes, les départements veulent avoir une belle image au niveau des mobilités douces, favoriser des voies sécurisées... mais il y a encore des automobilistes qui existent, ainsi que des motards... La vue, c'est important, mais l'ouïe aussi et en tant que piéton, on n'entend pas toujours venir les voitures électriques, les trottinettes, les vélos... On me donnait tout à l'heure les données d'accidentologie quand on est piéton : ça augmente de manière exponentielle parce que toutes les mesures ne sont pas prises. Certains préconisent des solutions, mais il faut réfléchir à ces choses-là. Nous, législateurs, sommes là pour apporter des réponses et je crois que c'est aussi le but de ce colloque de proposer des actions pour améliorer les choses, afin de prendre en compte les problématiques qui sont les vôtres.

Je veux vous dire que vous pouvez compter sur nous, que vous soyez de gauche, de droite, d'extrême-gauche ou d'extrême-droite, ce qui compte pour nous c'est d'apporter des réponses aux problèmes que vous rencontrez. Nous sommes tous des citoyens comme les autres, et nous, notre but, c'est d'apporter des réponses aux sujets qui vous préoccupent le plus. Quand on est député, quelles que soient nos convictions, c'est ce que nous devons apporter à nos compatriotes. Je crois que si tous les députés respectaient leur parole – je le dis d'autant plus facilement que j'ai été réélu dix fois d'affilée dans le cadre de mes mandats nationaux ou locaux –, si vous êtes un élu respectueux de ses concitoyens, alors ceux-ci feront l'effort d'aller dans les bureaux de vote... pour voter.

Bon après-midi à toutes et à tous et merci.

Je vous souhaite un très bon colloque. ■

ARI VATANEN, champion du monde des Rallyes et ancien député européen « Tout peut arriver, même à moi-même »

La Ligue de Défense des Conducteurs avait invité le champion du monde des rallyes et ancien député européen Ari Vatanen à participer à nos tables rondes. Pour préparer son intervention, notre porte-parole Alexandra Legendre l'avait rencontré quelques semaines plus tôt, un moment privilégié immortalisé en vidéo. Ari Vatanen ayant été empêché, à la dernière minute, de nous rejoindre à l'Assemblée nationale, nous avons décidé de projeter un extrait de nos échanges, en introduction à nos tables rondes. Ci-dessous, vous retrouverez la transcription de ses propos.

La vie humaine mérite tous nos efforts, tout le temps. À protéger. À réveiller à la réalité que la vie est fragile. Dans le quotidien, personne ne pense le matin qu'on va avoir un accident. Et pourtant, des milliers d'accidents arrivent tous les jours. Y compris des accidents tragiques.

C'est une mère qui pleure quelque part, c'est une sœur qui pleure parce que son jeune frère ne reviendra plus jamais à la maison. Les gens ne se rendent pas compte de l'importance de la sécurité routière.

Dans le trafic, il y a toujours un danger, il y a toujours, il faut l'avouer, le dire clairement, la mort qui se promène à côté de nous. La mort invisible. Pourtant, dans un sens de sécurité qui est fort : tout peut arriver, même à moi-même. Je ne suis pas à l'abri d'un accident. Je ne sais pas ce que les autres autour de moi - les deux-roues, les piétons ou les voitures qui arrivent en face - vont faire. Peut-être que c'est ça le message que je veux faire passer. Une fois que tu as compris ça, ça va influencer mon comportement au volant. L'homme peut toujours faire mieux. L'homme est un génie. Il ne faut pas sous-estimer les capacités de l'homme pour trouver des solutions. ■



La Ligue de Défense des Conducteurs a rencontré Ari Vatanen en amont du colloque.



TABLE RONDE N°1



La politique de sécurité routière peut-elle encore longtemps se focaliser sur la vitesse alors que la mortalité stagne ?

LES INTERVENANTS



OLIVIER AMRANE

Président du Conseil départemental de l'Ardèche

L'Ardèche est l'un des sept départements dont la totalité des routes est repassée à 90 km/h. Le crédo d'Olivier Amrane : adapter sa politique de sécurité routière à la réalité de terrain et pointer du doigt le décalage entre une mesure imposée par Paris et les contraintes de mobilité de ses concitoyens.



BERNARD DARNICHE

Cofondateur du Pôle Prévention Risques Routiers

Très engagé dans la formation et la prévention, Bernard Darniche, champion de France et d'Europe des rallyes, a cofondé le Pôle de prévention risques routiers, afin de promouvoir une « mobilité sereine et durable ». Son expérience, son expertise de la conduite ont largement enrichi notre débat.



RÉMY JOSSEAUME

Avocat, Président de l'Automobile-club des avocats

Spécialiste et militant du droit routier, Rémy Josseaume a une connaissance approfondie des problématiques juridiques auxquelles sont confrontés les conducteurs. Son intervention dans cette table ronde fait la lumière sur cette répression routière « dérogatoire à tous les grands principes du droit pénal ».

JEAN-LUC MOREAU

Olivier Amrane, vous êtes président du conseil départemental de l'Ardèche. Vous avez été parmi les premiers à repasser tout le département à 90 km/h. D'abord quelles sont vos motivations et même avant de parler des motivations, quel a été le bilan du passage au 80 ?

OLIVIER AMRANE

Déjà, merci à la Ligue de Défense des Conducteurs de m'avoir invité à ce colloque. Après les Ardennes et notre collègue député Pierre Cordier, que je salue pour son intervention, je vous parle de l'Ardèche. C'est un territoire rural par essence : pas d'aéroport, pas d'autoroute, pas de train de voyageurs. Notre besoin en véhicules est vital. 85 % des Ardéchois ont au moins un véhicule. Certains font entre 30 et 50 kilomètres par jour pour aller au travail.

Le retour à 90 km/h, c'était une promesse de campagne de l'équipe. C'est aussi important de tenir ses engagements par rapport à la parole publique. Pour avoir la confiance de ses électeurs et de la population, il faut tenir nos engagements. Donc nous, on a dit qu'on repasserait l'ensemble du département à 90 km/h et on l'a fait.

Pour le bilan, c'est assez fluctuant. Malheureusement, mon prédécesseur, par obligation gouvernementale, avait passé le réseau à 80 km/h. On a eu un pic juste après de 26 morts. C'est toujours trop. Liés principalement, je tiens à le préciser, à la prise de stupéfiants et à l'alcool, pas à la vitesse. Nous, quand nous sommes passés à 90 km/h, on a eu 24 morts. Il n'y a pas d'impact à proprement parler sur la mortalité. Quand on en parle avec les services de l'État, notamment les gendarmes ou la police, ceux dont la mort était liée à la vitesse n'étaient pas à 90, mais à 120 ou 140 km/h. Si on doit revenir sur notre volonté politique de ramener le réseau à 90, c'est avant tout pour laisser respirer nos territoires. La voiture est essentielle chez nous, je l'ai déjà dit. Parfois, nous avons 5 habitants par kilomètre-carré. Cette vision du 80 km/h est très parisienne et déconnectée de nos réalités.

JEAN-LUC MOREAU

Au-delà du choix politique, est-ce que ça a été compliqué de repasser à 90 km/h ? Avez-vous eu des pressions ?

OLIVIER AMRANE

Nous avons subi beaucoup de pression, à commencer de la part des services de l'État. On a eu une commission de sécurité qui s'est réunie, avec l'ensemble des services départementaux et de l'État – préfecture, gendarmerie, Direction départementale des territoires – pour nous avertir que dans cette commission, il y aurait un avis négatif des

« C'est nous qui avons une connaissance fine de nos routes, nous avons déjà identifié les zones dangereuses, elles sont sanctuarisées »

Olivier AMRANE,

Président du Conseil départemental de l'Ardèche

services de l'État. Nous, nous avons monté un dossier béton avec mon vice-président Jean-Paul Vallon. Nous avons rassuré un maximum nos interlocuteurs. Sur les 3 800 kilomètres de voiries, nous avons identifié 172 portions accidentogènes. Nous avons donc 3 200 kilomètres qui sont repassés à 90 km/h et 600 qui restent sur ces portions accidentogènes et sur lesquelles, de toute façon, on ne roulera jamais à 90, ni à 80, ni à 70... Mais même avec ce travail pédagogique, on a obtenu un « non » ferme et définitif des services de l'État. Ils sont même allés plus loin, si je peux me permettre, en nous menaçant, pendant la commission, d'éventuels recours d'associations, pour nous dire « *de toute façon, vous ne repasserez pas tout le département à 90* ». Je leur ai répondu : « *Vous pouvez faire ce que vous voulez, votre avis est consultatif, notre décision est prise* ». Surtout, le message à faire passer, c'était « *Laissez respirer nos territoires !* » On

connaît nos routes, on investit massivement pour nos routes – on pourra d'ailleurs parler plus tard du manque d'investissement des services de l'État pour nos routes, il n'y a que le département qui finance. Mais surtout, je ne pousse pas tous les Ardéchois à rouler à 90 km/h.

Pour finir, malgré la menace qui nous avait été faite, nous n'avons eu aucun recours. La presse locale nous a un peu aidés, en lançant un débat. 75-76 % des Ardéchois étaient favorables au retour à 90.

JEAN-LUC MOREAU

Est-ce que vous pensez qu'il est préférable pour un département, pour la compréhension des automobilistes, de repasser tout son réseau à 90 plutôt que des portions ?

OLIVIER AMRANE

Bien sûr. Sur le comportement des usagers, c'est fondamental. Il y a la lisibilité : on ne peut pas continuer à avoir un département avec des zones à 30, 50, 70, 80, 90, 110... On n'y comprend rien. Les spécialistes sont clairs sur le sujet : avoir des paliers de 20 km/h, ça permet aussi d'avoir une vraie vision des choses et une compréhension du territoire. Après, il y a un aspect économique, je ne le cache pas. Ça coûte moins cher de tout passer à 90, car on a juste les panneaux à l'entrée et à la sortie du département. On a toutefois un écueil : on a une seule nationale qui traverse l'Ardèche, la N102. Celle-là est gérée par les services de l'État et elle reste limitée à 80 m/h. Mais on est en train de la faire reprendre par la Région... En tout cas, c'est important parce que vous avez d'un côté l'automobiliste rural qui dit « *c'est encore Paris qui nous dit comment on doit rouler chez nous* ». Alors que c'est nous qui avons une connaissance fine de nos routes, nous avons déjà identifié les zones dangereuses, elles sont sanctuarisées. C'est un faux débat de dire que là où c'est dangereux, ça repassera à 90. C'est totalement faux ! Il y a des endroits où on ne roulera jamais à 90. Il y a aussi les radars, la fameuse caisse à tirelire qu'on fait tourner. Les radars plus la vitesse imposée, c'est stop. On connaît nos routes,

ALEXANDRA LEGENDRE

J'aurais aimé poser la question à Bernard Darniche : que pensez-vous de cette politique d'abaissement généralisée des vitesses, qu'on a constatée avec le passage à 80, mais aussi la forte pression pour passer à 110 sur autoroute ou encore plus de 200 villes qui ont généralisé le 30 ?

BERNARD DARNICHE

J'ai un privilège, que je n'accepte pas et qui « m'emmérde », c'est que je suis vieux. Mais ça a un avantage : c'est que je suis certainement le plus vieux à avoir observé les pouvoirs publics par rapport à la répression routière. Dans les années 1970, Monsieur Chirac me fait appeler par son directeur de cabinet, Monsieur Roussin. Je m'entends dire « *on aimerait bien que vous soyez aux côtés du boss, pour remettre des coupes aux enfants des écoles* ». Qui manifestement, ont besoin qu'on les valorise en termes de sécurité routière. Je l'ai fait pendant deux ans. L'argument que j'ai entendu à l'époque était totalement saugrenu. À l'époque, il y avait des rallyes tous les week-ends et on se tuait tous les week-ends. Sauf que moi, j'avais une particularité : je gagnais quasiment toutes les courses et je ne cassais jamais de voitures. Je n'avais pas d'accidents. Qu'on soit d'accord ou pas avec sa politique – moi j'étais plutôt pas d'accord –, Monsieur Chirac était un être d'une humanité que je lui ai toujours reconnue. Il m'a dit : « *J'ai besoin de quelqu'un comme vous pour prouver aux enfants qu'on peut être performant, tout en restant dans la certitude de ne pas être en danger* ». J'ai accepté cette mission deux ans, jusqu'au moment où, lors d'un raout avec les conseillers de ces gens, j'ai entendu dire : « *Monsieur le président, nous avons un dossier gagnant, quoi qu'il se passe, dans les trente ans qui viennent. Vous allez prendre comme cause principale la Sécurité routière* ». Je m'entends dire : « *Les constructeurs vont faire un tel travail sur la sécurité des passagers dans les voitures, sécurité active et passive, que quoi qu'on fasse, le nombre de victimes va chuter* ». Le deuxième argument : « *La médecine d'urgence va faire des tels progrès que quoi qu'on fasse, ils sauveront plus de vies.*

Donc, on aura moins d'accidents et les chiffres vont être très bons ». La troisième raison, c'est l'arrivée massive des autoroutes. Il faut le savoir : l'endroit où on est autorisés à rouler le plus vite, c'est là où il y a le moins d'accidents. De temps en temps, il faudrait que ça percute, ça, quand même. De là à dire que les routes sur lesquelles on circule gratuitement, c'est là où on a le plus de risques, ce n'est pas de la faute des automobilistes, mais celle des pouvoirs publics qui ne font pas leur boulot. Moi, je fais du vélo, du scooter. Je suis en scooter à Paris aujourd'hui. Rouler à Paris en scooter, avec les trous et les bosses, c'est infernal. Je fais 12 000 kilomètres de vélo par an, j'ai la colonne vertébrale défoncée par l'état des routes et je m'entends dire que je suis coupable de tous les maux de la terre en termes de sécurité routière ! C'est totalement inacceptable.

Je vais vous raconter une deuxième histoire. Un jour, j'écris, dans Le Figaro je crois, que je

« L'endroit où on est autorisés à rouler le plus vite, c'est là où il y a le moins d'accidents. De temps en temps, il faudrait que ça percute, ça, quand même »

Bernard DARNICHE,

Cofondateur du Pôle Prévention
Risques Routiers

ne comprends pas les constructeurs automobiles, qui sont en charge de la fabrication d'un outil qui, potentiellement, mal utilisé, est un outil extrêmement dangereux. Je me suis fait tomber sur la couenne par tous les constructeurs qui m'ont dit : « *Mêle-toi de ce qui te regarde, c'est les pouvoirs publics, le code de la route, le permis...* » Sauf qu'un an et demi après, je me retrouve au Japon dans le bureau de Fujio Cho, qui était le président de Toyota. Avec toute la dextérité et la finesse des Japonais, il me dit : « *Qu'est-ce que vous entendez par la culpabilisation des constructeurs sur*

l'obligation du bon usage de la voiture ? » J'ai répondu : « *C'est simple, vous faites la moitié du chemin. Vous faites une auto de moins en moins polluante, de plus en plus sécurisante. Mais vous ne savez pas comment les gens vont s'en servir. Pour moi, il y a un gap que je ne comprends pas* ».

Je vous fais des raccourcis. Résultat des courses, j'avais créé cinq ans avant, à Bondoufle, avec le président des assureurs L'Abeille, un centre qui s'appelait Auto Campus. Ils ont repris ce concept au Japon où aujourd'hui, il y a 1 400 centres Auto Campus. Les gens viennent d'une façon volontaire, auditer leur vision, monter dans un camion où on leur explique les angles morts qui empêchent de voir le cycliste, le piéton... On entre dans le dur. Ce n'est pas un tableau Excel, on est dans la vraie vie. J'ai voulu vendre ce concept ici en France, on l'a supprimé. Les ministres ont dit : « *Mais de quoi on se mêle* »... Bref, ce n'était pas possible. Au Japon, ça marche, je ne vois pas pourquoi en France, ça ne marcherait pas. En Allemagne, il y a aussi des centres, peut-être moins élaborés, dont l'automobile-club ADAC se charge (et qui pèse aussi sur les réglementations).

Les règles, aujourd'hui en France, bien malin celui qui dit « *je les respecte et je les décrypte toutes* ». C'est juste impossible. Je vais vous citer un nom, je me permets de le faire, j'en ai parlé avec Monsieur Bruno Le Maire qui est un ami, et qui m'avoue que tous les ans, il fait un stage de récupération de points qui ne sert à rien. Il dit aux animateurs : « *Je n'ai pas l'obligation de vous écouter, je sors mon ordinateur et je travaille* ». Car Monsieur Le Maire, quand il n'a pas de chauffeur, aime conduire. Or il me dit : « *aujourd'hui, quand on conduit sur des routes qu'on n'a jamais empruntées, on est obligés de commettre des infractions* ». C'est juste impossible de décrypter une règle qui est complètement ubuesque. Ceux qui conduisent un peu le savent très bien.

Entre une réglementation incomprise, des systèmes qui ne marchent pas et des pouvoirs publics qui ont fait d'un mensonge une réalité, une vérité, comment voulez-vous qu'on avance ?



« Les règles, aujourd'hui en France, bien malin celui qui dit "je les respecte et je les décrypte toutes". C'est juste impossible »

Bernard DARNICHE,
Cofondateur du Pôle Prévention
Risques Routiers

JEAN-LUC MOREAU

Là je m'adresse à la fois au pilote, à l'automobiliste, au cycliste, au motard, faire cohabiter autant de moyens de transport différents sans que les uns soient conscients des besoins et des difficultés des autres, comment on fait ?

BERNARD DARNICHE

Tant qu'on ne déconnectera pas la sécurité routière du monde politique, on sera dans un système qui ne marche pas. Avant le Covid, j'avais pris la décision de me taire. Puis, avec Nicolas Badard, un ami, un associé, nous avons pris la décision de recréer des pôles de prévention et de compréhension du partage de la route. Moi, je refuse le mot sécurité, au profit de l'expression « mobilité sereine et durable ». Parce que la sérénité, ce n'est pas une contrainte. C'est une posture personnelle, qu'on accepte ou pas. Mais quand on l'a acceptée, quand on est serein soi-même, les autres le sont aussi, par voie de conséquence. Pendant quinze ans, j'avais une chronique sur Radio France et le matin, je disais aux auditeurs « *Ce matin, vous étiez en retard*

taper. On voit bien qu'il y a un refus total de ce système aujourd'hui.

Fin 2021, à l'Assemblée nationale, a été créée la SCAN, l'association Sport et Culture de l'Assemblée nationale. Ça paraît anodin, mais nous avons 200 députés de tous bords et nous pouvions parler sereinement des problèmes de la route. Tant qu'on n'aura pas de tels outils d'échange, de compréhension, au-delà de la posture de politique politicienne, on n'y arrivera pas. On est dans un domaine purement technique, avec une vue compliquée sur le partage de la route.

Je me sens fautif d'ailleurs. J'avais créé, il y a vingt-cinq ans, Citoyens de la route. Je n'ai pas su motiver le public, y compris les pouvoirs publics, non pas pour se regrouper dans une organisation rebelle, mais une organisation qui permettrait un dialogue constructif et serein entre les pouvoirs publics et tous les acteurs de la route. Ce dialogue, c'est le reflet de ce qui va bien... ou mal dans une société. La société ne va pas bien ? Ça ne va pas bien sur la route. Il y a une excitation générale, un mal-vivre général qui se reportent

dir sur ce que Bernard Darniche a expliqué. En particulier sur le sujet de la compréhension des lois et la compréhension de cette sévérité.

RÉMY JOSSEAUME

Bonjour à tous. Je suis effectivement avocat au Barreau de Paris, j'ai la charge de former mes confrères et ça fait à peu près vingt-cinq ans que je côtoie au quotidien des délinquants de la route. J'ai vu le profil des délinquants changer. Aujourd'hui, c'est Monsieur et Madame Tout-le-Monde. Peu importe la catégorie socio-professionnelle dans laquelle exerce la personne. Tout le monde est concerné et pour rebondir sur ce que pensait Bernard... Il ne l'a pas dit mais il l'a pensé très fort : je pense au mot de « bureaucratisme » de la sécurité routière.

J'ai eu l'honneur de défendre, à la demande de 62 députés et sénateurs, le recours devant le Conseil d'État contre les 80 km/h il y a quelques années. Un parlementaire m'interrogeait : « *Comment est-ce possible qu'un homme, soit-il extrêmement important, puisse décider dans son bureau de modifier la vitesse sur l'ensemble du territoire français ?* » Ma première réponse à ce député, ça a été : « *C'est votre faute. Parce que depuis 2003, vous avez délégué votre compétence.* » Aujourd'hui, le Code de la route, c'est une partie législative, une partie réglementaire. Mais la partie réglementaire, qui est de la compétence exclusive des pouvoirs publics, de l'administration centrale, cette partie-là enfle de manière exponentielle et la vitesse fait partie des mesures que seul le gouvernement peut modifier. Le législateur a un peu repris la main avec la loi LOM (*loi d'orientation des mobilités de fin 2019, note de la LDC*) pour permettre de modifier, effectivement, la législation. Mais il y a, il faut le dire, aujourd'hui, une délégation (et ça continue encore, dans les textes de loi), vous avez une liste d'infractions qui est fixée par décret en Conseil d'État. C'est-à-dire que le législateur ne prend même plus la peine de lister les infractions qui sont concernées par les lois qu'il vote. Il délègue tout ça aux pouvoirs publics. Cela peut aussi expliquer

« Tant qu'on ne déconnectera pas la sécurité routière du monde politique, on sera dans un système qui ne marche pas »

Bernard DARNICHE, Cofondateur du Pôle Prévention Risques Routiers

ou en avance ? » Certains me répondaient : « *Ah ben, j'étais en retard* »... Et je leur demandais : « *Et vous n'avez pas constaté que vous n'avez que des emmerdeurs autour de vous en étant en retard ?* » Tout est résumé là. On projette sur les autres, sur l'environnement proche, que ce soit les autos, les vélos... ce que l'on ressent soi-même. Dans les centres de compréhension, et non pas des centres de répression, où gentiment, comme au Japon où tout n'est pas permis d'ailleurs (5 % de la population n'est pas habilitée à y conduire pour des problèmes de vision, de coordination des gestes, etc.), on apprend à évoluer dans un environnement très complexe. Aujourd'hui, en France, on préfère mettre tout le monde dans le même plat et

directement sur le comportement des individus. Tant qu'on n'aura pas trouvé un système de gouvernance pour la sécurité routière... Je n'ai rien contre la dame qui préside la Sécurité routière, mais j'en ai parlé mille fois avec Frédéric Péchenard, ancien président du Conseil supérieur de l'éducation routière (*actuellement vice-président du conseil régional d'Île-de-France chargé de la sécurité et de l'aide aux victimes, note de la LDC*) : ils pensent la même chose que nous et sont obligés d'afficher une posture inverse. Tant qu'on en sera là, il n'y aura pas de dialogue serein.

ALEXANDRA LEGENDRE

Maître Josseume, je vous propose de rebon-

ce décalage entre ces mesures qui tombent du ciel – le 80 km/h en est l'illustration parfaite : il n'a jamais été question de cette mesure. C'est du lobbying, de l'influence, beaucoup d'émotion évidemment, parce que face à des hommes de loi, on a des gens qui souffrent. Cette émotion-là, elle sensibilise l'opinion publique, elle sensibilise les médias, et il est souvent difficile de faire passer des messages.

Les messages que j'aimerais faire passer aujourd'hui, c'est qu'en tant que praticien du droit routier, je constate tous les jours qu'il vaut mieux être un délinquant de droit commun qu'un délinquant routier devant un tribunal. Très clairement. Souvent, quand je plaide des dossiers pour des gens qui sont alcoolisés, ou sous stupéfiants, ou qui ont roulé un peu trop vite, eux vont connaître un arsenal de répression qui est automatisé, la plupart du temps, qui est dérogoire aux grands principes du droit, avec une multitude de peines. L'autre jour, j'expliquais à un magistrat que pour mon client, qui allait être condamné, le procureur demandait l'application de cinq peines pour un seul et même fait. Alors qu'un délinquant de droit commun, qui va porter atteinte à l'intégrité physique de quelqu'un, lui, n'encourt, la plupart du temps, qu'une, voire deux peines. Et encore, quand celles-ci sont prononcées et encore, quand celles-ci sont même exécutées. Donc s'il y a quelque chose qui fonctionne très bien en France, c'est ça. Le radar automatique, il marche très bien. Il n'y a quasiment aucun risque que l'administration n'arrive pas à recouvrer votre amende. Après, il y a bien des mécanismes de droit qui permettent de se défendre. Je donne toujours cet exemple ubuesque. Quelqu'un qui est contrôlé devant un radar automatique en infraction et qui n'est pas interpellé, s'il est de mauvaise foi, s'il ne reconnaît pas les faits, s'il nie avoir commis l'infraction, encourt une peine inférieure à celui qui, de bonne foi, dit « oui, c'est bien moi qui conduisais, ce jour-là, devant le radar automatique ». Cela, quand vous le plaidez devant les juges, ceux-ci ne comprennent pas. Effectivement, la loi est ainsi faite qu'il est préférable d'être de mauvaise foi que de bonne foi.

Tout ça pour vous dire qu'en réalité, alors que cela fait plusieurs dizaines d'années que je sévis dans le milieu, je n'ai jamais été invité à débattre ou à réfléchir avec des gens qui prennent des décisions. Que ce soient des parlementaires, les pouvoirs publics... Car c'est un problème technique, régalien, et

« Je constate tous les jours qu'il vaut mieux être un délinquant de droit commun qu'un délinquant routier devant un tribunal »

Rémy JOSSEAUME,

Avocat, Président de l'Automobile-club des avocats

que la plupart du temps, ce sont Beauvau et Bercy qui gèrent cela, et donc, tout ce qui pourrait venir aider le justiciable, l'automobiliste, on va essayer de l'évacuer. Parce que derrière, il y a des lignes budgétaires. On ne les a pas rappelées, mais il y a près de 1 milliard d'euros de recettes fiscales chaque année. Oui, la sécurité routière coûte, mais en matière de santé publique, c'est peut-être la

seule, avec le tabac, qui rapporte de l'argent. Beaucoup d'argent.

Aujourd'hui, il y a quand même un constat qui est très délicat à faire. Il y a vingt ans, j'avais dit au Délégué interministériel la sécurité routière qui, maintenant, est procureur général à la Cour de cassation (Rémy Heitz), qu'avec le système des radars automatiques, vingt ans plus tard, nous aurions une explosion des délits de fuite et des refus d'obtempérer. Et je me suis trompé, parce qu'en fait, c'est arrivé plus vite que prévu. Au bout de dix ans. Aujourd'hui, sans stigmatiser des comportements particuliers, c'est tout à fait logique d'un point de vue sociologique qu'il y ait des délits de fuite et des refus d'obtempérer. Pourquoi ? Parce que les gens roulent sans permis, sans assurance, multiplient les usurpations de plaques, notamment liées au prix délirant du stationnement (on paie 800 à 1 000 euros par mois si on veut respecter le stationnement payant à Paris). Aujourd'hui, tout cela on n'arrive plus du tout à le réguler. Il y a une forme de banalisation. Je suis surpris de voir des gens qui sont insérés, qui ont un travail, des pères ou des mères de famille, qui me disent que de toute façon, ils vont conduire ! Ils n'ont pas le choix. Qui va payer le loyer ? Qui va faire les courses ? Donc, certes le ministère de l'Intérieur desserre un peu l'étau autour du conducteur.



Rémy Josseaume et Bernard Darniche, deux « poids lourds » de la défense des conducteurs.

Mais celui-ci n'a pas le choix. Peut-être que bientôt, on permettra aux automobilistes de faire un stage plus rapidement que tous les ans – il y a une proposition de loi pour que ce soit tous les six mois je crois... Mais ça fait dix ans qu'il n'y a plus d'évolution en matière de sécurité routière. On a tout axé sur la vitesse.

JEAN-LUC MOREAU

La vitesse représente 80 % de la répression routière... Ce n'est pas 80 % de la mortalité !

RÉMY JOSSEAUME

Je veux vous sensibiliser à une donnée importante. En 2023, en termes de sanctions recensées devant les tribunaux, on a plus condamné les gens pour des stupéfiants au volant que pour de l'alcool au volant. Les stupéfiants sont un vrai problème de société, avec le téléphone évidemment car ce sont deux comportements qu'on constate de plus en plus. Aujourd'hui, dans 80 % des dossiers que je traite, au départ on m'appelle pour de l'alcool et de la vitesse et à la fin, la personne m'explique aussi qu'elle est positive aux stupéfiants. Comme si c'était normal. Ça, c'est une donnée qui est extrêmement inquiétante.

ALEXANDRA LEGENDRE

Maître Josseume, peut-on revenir sur ce phénomène que nous avons connu en début d'année, où les médias nous ont beaucoup sollicités pour nous parler de ce « relâchement » du gou-

vernement, qui venait d'abandonner le retrait de point pour les infractions de moins de 5 km/h. Comme si les automobilistes venaient d'obtenir l'autorisation de rouler comme des fous...

RÉMY JOSSEAUME

Avant de répondre à votre question, je voudrais préciser que comme l'a dit Monsieur le président Amrane, on a mis une pression invraisemblable sur les élus locaux. On a dit aux présidents de département « Si vous repassez

leurs rédigé, pour le compte de la Ligue de Défense des Conducteurs, une note juridique d'accompagnement envoyée à tous les présidents de département.

RÉMY JOSSEAUME

En effet. Pour répondre à votre question, je crois que la réponse a déjà été donnée. Effectivement, dans les départements où la vitesse est repassée à 90 km/h par exemple, on n'a pas vu une augmentation d'accidents.

« Oui, la sécurité routière coûte, mais en matière de santé publique, c'est peut-être la seule, avec le tabac, qui rapporte de l'argent. Beaucoup d'argent »

Rémy JOSSEAUME, Avocat, Président de l'Automobile-club des avocats

à 90, on vous poursuivra en justice parce que vous serez complices – de quoi, je ne sais pas – de morts, d'accidents sur la route. » Or, les seuls recours qui ont prospéré, ce sont ceux où les collectivités n'ont pas respecté les conditions de forme pour le basculement aux 90 km/h, comme le comité consultatif par exemple. Certains tribunaux se sont fait retoquer par les tribunaux administratifs mais globalement tout s'est très bien passé.

ALEXANDRA LEGENDRE

L'Automobile-club des avocats avait d'il-

Moi, à titre personnel, je pense qu'il aurait fallu discriminer cette réforme en excluant les excès de vitesse en ville parce que je pense que la ville est un sanctuaire où on croise tous les usagers vulnérables. Mais là aussi, c'est un simple décret. Si les chiffres sont alarmants dans quelques mois ou années, il sera toujours possible d'exclure les excès de vitesse en ville de cette mesure.

ALEXANDRA LEGENDRE

Et c'était d'ailleurs le positionnement de la Ligue de Défense des Conducteurs. ■

QUELQUES QUESTIONS DANS LA SALLE POUR ALLER PLUS LOIN

MARIE, sympathisante de la Ligue de Défense des Conducteurs

Une question pour Maître Rémy Josseume : sachant que les PV ne sont plus envoyés depuis longtemps au conducteur mais au titulaire du certificat d'immatriculation, que pourrait-on faire, à votre sens, pour que les gendarmes reviennent sur le bord des routes et que les PV soient à nouveau adressés au conducteur ?

RÉMY JOSSEAUME

C'est le constat que je faisais dans mes propos introductifs. On a déshumanisé le contrôle routier, on l'a robotisé depuis 2003. On a « délocalisé » le gendarme ou le policier qui était au bord des routes, pour le mettre sur d'autres fonctions. Parfois certaines de ces fonctions peuvent effectivement apparaître plus pertinentes. Moi, à titre personnel et je sais que tout le monde ne partage pas

mon point de vue, je préfère voir de agents privés dans des voitures que des gendarmes parce que je pense que ceux-ci sont plus efficaces à accomplir d'autres missions régaliennes qu'à contrôler la vitesse. Mais qu'est-ce qu'il faudrait faire ? À part créer peut-être une police de la route dédiée - on me dira qu'elle existe déjà en partie puisqu'on a des pelotons de brigades spécialisées, mais celles-ci font aussi de la police judiciaire. C'est le problème de notre répression routière. Elle est statique. On a la boîte métallique, on a le gendarme ou le policier qui est statique... Et ça explique aussi pourquoi, par exemple, très peu de conducteurs sont pris avec le téléphone au volant. Car il n'y a pas de police mobile, ou très très peu. Moi je suis partisan d'une police de la route, avec juridiction spécialisée, tout comme il y a des avocats qui sont exclusifs de cette matière, comme je le suis.

ÉRIC, sympathisant de la Ligue de Défense des Conducteurs

Je voudrais savoir si vous avez des informations sur les personnes qui sont sous traitement médical et qui ne devraient pas conduire.

RÉMY JOSSEAUME

Je n'ai pas de statistiques, j'ai juste une vision juridique des choses. Vous êtes là sur une zone grise. Comme un certain nombre de produits, ces médicaments ne font pas l'objet d'une législation particulière. Vous avez des informations sur les boîtes de médicaments. Le logo en forme de triangle rouge vous déconseille fortement de conduire par exemple. Ou par exemple, le gaz hilarant ne fait pas lui non plus l'objet d'une législation précise. Dans le cadre de dossier de blessures involontaires ou d'homicide involontaire, si l'on retrouve une substance qui n'est pas interdite, il faut faire le lien entre cette substance et le comportement. C'est très difficile. Moi j'ai des dossiers avec des gaz hilarants et mes clients ne sont pas poursuivis pour cela, parce que d'une part, ce n'est pas interdit au volant et d'autre part, parce que le lien de causalité est impossible à faire. Cela évoluera avec la technique. Les stupéfiants, avant 2003, ce n'était pas une infraction, c'était une simple contravention. Avant, les toxicologues n'étaient pas capables de faire le dosage et de détecter la présence de ces produits dans le sang.

DIDIER RENOUX, délégué général de la Fédération française des motards en colère

Il s'avère que les logos sur les boîtes de médicaments ne sont pas respectés, parce que les médecins et les pharmaciens ne sont pas formés à renseigner leurs patients sur la dangerosité de la conduite dans ce cadre. C'est un travail d'information que nous sommes en train de faire.

NORBERT PIRAULT, président de Victimes et Citoyens

Je m'appelle Norbert Pirault et je suis le porte-parole de l'association Victimes et Citoyens. À notre association, on a tous les jours des coups de fil de familles de victimes. Maintenant qu'est-ce qu'on fait ? Est-ce qu'on fait comme cette autre association dont le nom commence aussi par « Ligue » et où on dit : « On est contre ceci, contre cela ? ». Non. Moi je suis pour qu'on travaille ensemble. C'est que j'ai déjà essayé de dire plusieurs fois à nos pouvoirs publics, mais ils n'écoutent rien, ils s'en fichent. On est toujours, aujourd'hui, à 3 500 morts. Qu'est-ce qu'on veut tous ici ? Pour nos enfants, nos petits-enfants ? Qu'ils puissent rouler tranquillement. Des solutions, il y en a beaucoup. Les jeunes aujourd'hui, tous boivent, tous fument. Qu'est-ce qu'on fait ? Est-ce qu'on met des choses en place ? Pourquoi, nous, victimes de la route, ne sommes-nous pas présents aux stages de récupération de points ? Expliquer aux gens, ne pas les sanctionner... La sanction oui il en faut, mais pas tout le temps. Il ne faut pas opposer les Français en matière de sécurité routière. J'anime des « alternatives à la sanction » de mon côté. J'ai 300, 400 personnes réunies ensemble. Ça dure une heure. Il faut mettre des choses en place par exemple pour expliquer aux gens ce qu'ils risquent s'ils sont positifs à l'alcool en cas d'accident, en matière d'assurance.

RÉMY JOSSEAUME

Depuis vingt-cinq ans que j'évolue dans ce milieu, le discours est quasiment impossible avec des gens qui représentent des associations de victimes. Pourquoi ? Parce que défendre un délinquant de la route, c'est souvent, pour elles, épouser la cause. Donc il y avait une incompréhension. Moi j'ai toujours tenté de trouver un terrain neutre et objectif et c'est vrai que vous faites partie de ces gens avec qui on peut dialoguer plus sereinement. Moi je ne suis pas un extrémiste, j'ai une fonction, j'ai un métier et je suis là pour défendre des hommes et des femmes, pas une cause. Je suis certainement le seul avocat à défendre des délinquants de la route et à comprendre l'idée de criminaliser certains comportements routiers. C'est ce que je ressens et je pense qu'effectivement, quand on a fait le choix de conduire alors qu'on a fait le choix de boire et le choix de se droguer, et qu'on tue quelqu'un, je ne serais pas choqué que cette personne réponde de ses actes devant une cour d'assises. Malheureusement, on le voit avec l'actualité 2023, les pouvoirs publics ont fait une réforme à minima. Voilà une œuvre qui est inachevée et cela génère l'incompréhension des usagers.

MARTINE, sympathisante de la Ligue de Défense des Conducteurs

Je tiens à rendre hommage à votre analyse, en particulier de l'égoïsme et de l'individualisme. Au niveau des solutions, ce serait ce que vous avez essayé de mettre en place, à savoir des écoles après le permis, parce que ça manque vraiment.

BERNARD DARNICHE

Vous parlez de pédagogie. Mais comment voulez-vous qu'on parle pédagogie alors que les auto-écoles sont sous la coupe du ministère de l'Intérieur ? Ce ministère, c'est le bâton, ça n'a jamais été la pédagogie ! Intellectuellement, il s'agit d'un contre-sens total. Je ne le comprends pas. Les auto-écoles devraient être soumises en partie au ministère de l'Éducation nationale. Derrière tout cela, c'est un problème de responsabilité individuelle, de comportement individuel et de compréhension, non pas de savoir se servir d'une voiture, parce que n'importe qui peut le faire, mais partager la route sereinement, ça c'est autre chose. Ça ne s'apprend pas, ça se partage. Dans les centres comme ceux dont j'ai parlé, l'élève, dès la première heure, est seul dans la voiture. Sur un espace dédié, avec un moniteur depuis un mirador, qui regarde son comportement. Il est déjà responsabilisé, parce qu'il est seul à bord. Seul et sans risque. C'est énorme. Mettre la voiture en situation et partager l'espace avec tout le monde, c'est plus compliqué que juste apprendre à se servir de la voiture. Il va falloir y mettre autre chose que de la technique. Un tout petit peu de savoir-vivre, de bon sens, et un regard sur l'autre un peu positif. Moi, je suis un ancien pilote de course et les gens qui montent avec moi sont surpris de voir que je conduis comme un chauffeur de VTC. Parce que ma règle absolue, c'est de ne jamais « emmerder » les autres. Je m'accorde tous les droits, à condition que je n'emmerde personne. Je vous garantis que le Code de la route, je n'en fais aucun cas. Je fais de façon à m'inscrire dans un système, comme lorsque je suis piéton d'ailleurs. Mon droit absolu, c'est de vivre sans emmerder les autres.

TABLE RONDE N°2



Qualité des secours portés aux victimes d'accidents, sécurité active et passive des véhicules, infrastructures : les grands oubliés de la sécurité routière

LES INTERVENANTS



JEAN-MICHEL CONSTANTIN

Chef du service Anesthésie Réanimation de l'Hôpital de la Pitié-Salpêtrière

Durant ces dernières décennies, l'amélioration des interventions des secours sur les lieux d'accidents et à l'hôpital a sauvé des milliers de vies. Un constat que fait Jean-Michel Constantin dans son service de réanimation, qui accueille cependant de plus en plus de victimes des « mobilités douces ».



JEAN-MAX GILLET

Délégué général de Maintenance des routes de France

Pour ce syndicat professionnel, le problème des routes ne se résume pas au manque d'argent. Les solutions que Jean-Max Gillet promeut sont frappées du bon sens : prévenir la dégradation des routes avant qu'elle ne s'installe, contrôler les travaux, améliorer les compétences des professionnels...



JEAN-YVES LE COZ

Professeur en biomécanique ENSAM Paris, expert de justice près la Cour d'appel de Rennes agréé par la Cour de cassation

Médecin, spécialiste en rééducation et réadaptation fonctionnelles, enseignant en biomécanique à l'École nationale supérieure d'Arts et Métiers, Jean-Yves Le Coz a notamment dirigé le laboratoire d'accidentologie de PSA/Renault. Son expertise s'impose pour décrire les progrès des véhicules en matière de sécurité.

JEAN-LUC MOREAU

Jean-Michel Constantin, vous êtes chef de service de réanimation à l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière. En cinquante ans, quel a été le progrès de la prise en charge des victimes ?

JEAN-MICHEL CONSTANTIN

Merci beaucoup pour votre invitation tout d'abord, c'est très intéressant. C'est un peu usurpé je trouve que de commencer cette deuxième table ronde par le côté médical parce que oui, il y a eu une chute du nombre de morts, mais je ne suis pas persuadé qu'elle soit prioritairement imputable au monde de la santé. Nous avons bénéficié de campagnes de sensibilisation et d'éducation, nous avons bénéficié des progrès dans l'automobile... Mais ce qui a probablement progressé, c'est la connaissance des grandes notions de traumatologie pour la population générale. On ne voit plus de personne qui arrache le casque du motard qui a eu un accident, on ne voit plus de gens qui sortent de la voiture... ça c'est fini. Rien que ça, c'est un vrai progrès.

Après, on a une chaîne de soins qui a vraiment progressé. De la prise en charge, parce qu'on agit probablement plus vite. Parce qu'on a une filiarisation (*visant à mieux répartir le flux des internes en médecine pour chacune des spécialités, note de la LDC*) qui est meilleure, parce que la réanimation spécialisée a progressé, la chirurgie traumatologique aussi... Pour ceux qui arrivent à l'hôpital, nous avons quand même effectivement gagné pas mal ces dernières années. Nous avons protocolisé les prises en charge. Chacun ne fait plus comme il a envie. Nous avons essayé d'uniformiser les pratiques. Ça a l'air trivial, mais dans le monde de la santé, c'est un combat d'essayer d'uniformiser les pratiques. Probablement qu'on arrive un peu mieux à trier, à orienter les patients en fonction du bilan initial vers les bons centres. Là aussi, plus on prend en charge de patients traumatisés graves, meilleurs on est, plus basse est la mortalité. On a l'impression que j'enfonce des portes ouvertes, mais c'est caricatural.

JEAN-LUC MOREAU

Est-ce que la traumatologie a évolué avec les progrès en particulier des véhicules ?

JEAN-MICHEL CONSTANTIN

Clairement oui. Il y a toujours des blessés graves. Sur notre base de données, la « trauma-base », qui est le seul observatoire qu'on ait en France, nous avons 44 000 traumatisés graves avec une forte mortalité. Après, nous en avons moins sur des accidents qui, avant, étaient gravissimes. Pour vous donner un exemple, moi j'ai fait pas mal de SAMU quand j'étais plus jeune, il y a une époque où,

« On dit "mobilités douces" mais quand on regarde les crash-tests, l'état des victimes, cette mobilité n'est pas douce »

Jean-Michel CONSTANTIN,

Chef du service Anesthésie Réanimation de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière

en arrivant sur les lieux, en voyant l'état des voitures, on se disait : « *Il ne doit pas rester beaucoup de passagers vivants, ou alors ils doivent être dans un état grave* ». Avec ceintures et airbags devenus quasi systématiques, même avec des voitures complètement défoncées, on trouve des conducteurs un peu amochés, mais c'est tout, ils attendent juste qu'on arrive. Ça, c'est les années 1990. C'est un phénomène majeur, un peu comme le fait qu'on ne voit quasiment plus de motards sans casque. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'on ne peut gagner que sur les morts « évitables ». Quand on parle de traumatologie, d'accidentologie, nous c'est ça qu'on regarde. Ça veut dire les morts qui sont évitables si le niveau de santé, le niveau de la chaîne de soins, est optimal. Je ne parle pas de « Est-ce que l'accident est évitable ou pas ? ». Il y a 25 % des accidents où l'alcoolémie est supérieure à 0,5, ça c'est un état de fait. Je parle des morts. Sur les drogues, on n'a pas de données pertinentes. Sur le plan médical, on n'a pas de données.

On a juste des expériences cliniques. Il faut comprendre qu'on n'a pas de budget. Pour la « trauma-base », qui est un réseau parisien en train de se nationaliser, on a un mi-temps de technicien de recherche par centre donné par l'Agence régionale de santé (ARS). Nous, nous voudrions faire plein de choses, mettre les associations de familles avec nous, on voudrait suivre la toxicologie, mais on n'a pas les moyens.

JEAN-LUC MOREAU

Vous n'avez pas les moyens non plus de faire remonter, par exemple, quel type de véhicule est plus sûr qu'un autre ?

JEAN-MICHEL CONSTANTIN

Non, car les bases ne communiquent pas. Par exemple, on ne communique pas avec la base « pompiers ». De façon très ponctuelle, sur des études, on peut dire que pendant deux mois, dans tel département ou dans telle structure, on va regarder ce qui se fait. Là, on chaîne toutes les bases. Mais au quotidien, on n'a pas ça. Nous progresserions énormément si nous pouvions avancer là-dessus. Comprendre mieux ce qui se passe au niveau des véhicules, de la cinétique. Malheureusement, cela, nous ne l'avons pas.

Pour revenir sur la baisse de la mortalité, car une petite partie de cette baisse est « à nous » quand même, pour aller plus loin, ça va être difficile. Chaque pourcentage va être un combat monstrueux. Car la première cause de mortalité chez les accidentés de la route, ce sont les traumatismes crâniens. C'est une personne sur deux. Globalement, un traumatisé grave qui n'a pas de traumatisme crânien, la mortalité en France, c'est 3 %. Avec un traumatisme crânien, elle est de 22 %. C'est énorme. Le pourcentage de morts évitables sur les traumatismes crâniens, c'est 10 %. On ne va pas gagner énormément. Pour un choc hémorragique, un patient qui saigne, c'est 20 % des décès en traumatologie, là on est à 60 % de morts évitables. Ça veut dire que si on va plus vite sur place, si la chaîne de secours est plus efficace, si on arrive sur des grands centres, là, de 20 % des décès dus au choc hémorragique, il y en

a plus d'un sur deux qu'on va pouvoir sauver. Là, ce sont des sujets pour lesquels il faut se battre, où il faut progresser. Ça veut dire quoi sur le plan médical ? Ça veut dire qu'il faut que nous fassions de la formation, que nous ayons des filières de soins qui soient encore plus efficaces. Là-dessus, on peut gagner. Le reste, après, on a de la mortalité un peu plus tardive, liée soit à des complications de la réanimation, soit probablement à des patients dont le traumatisme lié à l'accident est trop important. Comme si l'organisme cessait de fonctionner.

JEAN-LUC MOREAU

Est-ce que médicalement, on peut dire à un automobiliste « non, votre état de santé ne vous permet pas de prendre la route en toute sécurité car en cas d'accident, vous ne vous en sortirez pas » ?

JEAN-MICHEL CONSTANTIN

De la même façon qu'on peut dire à nos patients d'arrêter de fumer parce qu'ils vont mourir d'un cancer du poumon... Maintenant, moi je n'ai aucune légitimité pour dire : « *Donnez-moi votre permis, je vous le rendrai quand vous arrêterez votre traitement* ». Pourtant, je vous jure, je suis à bac + beaucoup beaucoup, la pharmacologie je la connais et je sais avec quel médicament on peut conduire et avec quel médicament on ne peut pas. Mais je n'ai pas cette légitimité de demander à quelqu'un de me rendre son permis. Si on lui donne l'information, si on lui dit : « *Tant que vous êtes sous ce traitement un peu fort, vous ne pouvez pas conduire* », s'il accepte, c'est parfait. Mais si la personne, en sortant, prend sa voiture, son scooter, sa moto, je ne peux rien faire.

ALEXANDRA LEGENDRE

On touche ici au sujet du comportement. Vous voyez des automobilistes, mais aussi de nouveaux profils, de nouveaux usagers avec des blessures très graves, dont le comportement a été à l'origine de l'accident.

JEAN-MICHEL CONSTANTIN

Pour les accidents de trottinette au sens large,

nous avons des données que nous venons de publier l'an dernier. Ils se sont multipliés par trois en quatre ans. Je parle d'accidents mortels. Nous avons une population qui est exactement la même, du point de vue âge, sexe, que motos et voitures. Nous avons le même niveau d'alcoolémie. Cette population a très probablement l'impression de circuler sur quelque chose de pas très dangereux. On dit « *mobilités douces* », mais quand on regarde les crash-tests, l'état des victimes, cette mobilité n'est pas douce. Avec un port du casque sur les trottinettes, qui doit correspondre au port du casque sur les motos dans les années 1970...

Si on se remet en tête que la mortalité, ce sont les traumatismes crâniens, on est complètement dans l'explosion. Et un peu d'irresponsabilité... Par ailleurs, nous avons beaucoup de piétons qui étaient sur des trottoirs et qui ont pris une trottinette ou un deux-roues dans le dos. Là, ce ne sont pas les mêmes. Ce ne sont pas les 25-35 ans. Nous sommes ici sur quelque chose de nouveau et j'ai l'impression que la prise en compte de la gravité potentielle n'est pas encore passée.

JEAN-LUC MOREAU

Il faudrait imposer le port du casque sur les trottinettes ?

JEAN-MICHEL CONSTANTIN

Pour moi, il n'y a aucun doute. Vu les données scientifiques publiées là-dessus, je ne vois pas comment on peut dire « on ne peut pas obliger ça ». Moi je fais du snowboard depuis trente-cinq ans, quand je vois les données publiées sur la traumatologie des snowboards, je mets un casque depuis vingt ans. Pourtant, j'ai appris à faire du snowboard avec les cheveux longs à l'époque, avec le plaisir d'être en hors-piste sans casque... Mais quand vous voyez les séquelles... Car on parle des morts, mais quand on voit les séquelles quand on ne porte pas de casque, c'est multiplié par 10 quand on fait du snowboard. Imaginez quand vous faites de la trottinette ! Quand vous avez un choc sur du bitume, ou avec des bus ou des poids lourds !

JEAN-LUC MOREAU

Et pour les cyclistes, vous avez des données ?

JEAN-MICHEL CONSTANTIN

Les accidents de vélo, dans mon service de réanimation à la Pitié-Salpêtrière, j'en ai à peu près un par semaine. Nous observons énormément de conflits vélo-camion... Ce n'est pas pour jeter l'opprobre sur qui que ce soit, ce n'est pas mon métier, mais je me demande si la cohabitation est réellement possible. Je vais au travail à peu près quatre jours par semaine en vélo, je fais trente kilomètres de vélo par jour... Je n'ai pas d'écouteurs, je ne fais que « *conduire* », que faire du vélo, et j'ai la trouille. C'est hyper compliqué. Si on ajoute là-dessus le téléphone ou les écouteurs eh bien oui, on a une traumatologie qui est effroyable. « *Je n'ai pas vu que le camion reculait* », « *je n'ai pas vu le vélo devant moi* »... Les cyclistes, ce sont de vrais traumatisés graves, avec des vraies séquelles. Dans les faits que dans la traumatologie routière, la mortalité ne baisse plus, il y a probablement l'augmentation de ces mobilités nouvelles qui a un vrai impact. Et c'est essentiellement urbain. C'est une problématique, car la majorité de la population en France habite dans les villes.

Les donneurs d'organes, ce n'est plus trop les accidents de voiture. C'est beaucoup la traumatologie urbaine. C'est un vrai changement sur les vingt dernières années.

JEAN-LUC MOREAU

Ce problème est aujourd'hui aggravé par l'état des routes. Nous allons en parler avec Jean-Max Gillet, délégué général de Maintenance des routes de France. Jean-Max, est-ce que le constat catastrophique qu'on fait chaque année sur l'état des routes de France est vrai ? Est-ce que nos routes sont en plus mauvais état qu'il y a dix ans ?

JEAN-MAX GILLET

La réalité, c'est que personne n'en sait rien. Aucun gestionnaire ne connaît l'état de ses routes. Je vous invite même à leur demander combien de mètres-carrés ils gèrent. Quand on crée des routes, on crée des itinéraires, des kilomètres. Mais quand on entretient des routes, on entretient des mètres-carrés. Donc quand on dit que les routes se dé-



**« En France,
les infrastructures sont
dans l'angle mort
de la politique
de sécurité routière »**

Jean-Max GILLET,
Délégué général de Maintenance
des routes de France



gradient, c'est de la perception.
Donc personne n'en sait rien.
J'ai l'impression que ça jette un froid...

JEAN-LUC MOREAU

Si, il y a des gens qui le savent. Ce sont les usagers.

JEAN-MAX GILLET

En effet, quand est un usager, on s'aperçoit que les routes ne sont pas en bon état. Mais dans la réalité, les gestionnaires rencontrent un problème : ils ne savent pas dans quel état leur réseau est. Quand vous prenez le rapport du Sénat sur les ouvrages d'art par exemple, on vous dit qu'il y en a « environ 250 000 en France, à 50 000 près » [rires dans la salle]. Si on parle des infrastructures, je vais vous montrer quelques éléments de connaissance.

J'ai ici un article qui explique qu'il y a plus de morts dans les salles de bain que sur la route. Or, on ne vous dit pas, quand vous prenez votre douche, « *mettez un casque* ». On vous dit « *changez votre baignoire pour une douche* ». J'ai aussi un document qui donne les grandes dates de la sécurité routière en France, où on vous parle de limitations de vitesse, d'équipements de sécurité routière, d'alcoolémie, de stupéfiants... En revanche, on ne vous parle jamais d'infrastructures routières. Dans le premier cas, on dit qu'il y a un problème de douches par rapport aux baignoires, mais dans le deuxième, que de comportement et d'équipements de protection individuelle. Jamais des routes. L'infrastructure est totalement absente du périmètre de connaissance. C'est-à-dire que contrairement à la sécurité en entreprise par exemple, où on a travaillé sur les trois facteurs, le comportement, les équipements de protection individuelle et l'infrastructure, dans l'accidentologie, on ne parle jamais de l'infrastructure.

Je prends l'exemple suédois, où l'on a travaillé sur les différents domaines qui améliorent l'infrastructure. Là, on va retrouver les choses dont a parlé Bernard Darniche tout à l'heure. Tout d'abord, l'environnement doit parler aux automobilistes. Les Suédois ont réglé ce

problème avec des aménagements totalement lisibles pour l'ensemble des usagers. On y a fait des routes bidirectionnelles, qui concernent beaucoup l'accidentologie avec notamment des chocs frontaux, séparées par des glissières de sécurité et avec des zones de dépassement. On a aménagé l'infrastructure pour éviter les chocs frontaux. Au même moment, à Paris comme exemple, en voiture on change de voie et tout à coup, on ne sait plus où sont les voies pour bus. On ne sait plus où sont les pistes cyclables, faut-il se mettre au milieu de la chaussée, à droite, à gauche ? L'automobiliste doit en permanence réapprendre son environnement.

Ça fait vingt-cinq ans que je travaille dans le domaine de l'aménagements routier, des équipements de la route, de la sécurité routière... Je me souviens d'un déjeuner avec un responsable de la Direction départementale de l'équipement (DDE) de Saint-Dizier – à l'époque, ça existait encore –, qui avait travaillé sur le contournement de la ville. Il n'y avait pas assez d'argent pour faire une deux fois deux voies et il a fait une deux fois une voie, avec une glissière de sécurité pour les séparer. Moi j'ai dit bravo, parce que quand on va vers Nancy, avec des camions devant et derrière, on est très sécurisés par la glissière. Lui m'a dit regretter d'avoir construire cette glissière, parce qu'elle représentait 2 % de son « linéaire », et 80 % de son budget d'entretien ! Le nombre de morts épargnés ne lui est même pas venu à l'esprit. Lui, il avait un tableau Excel sous les yeux et la glissière de sécurité lui coûtait trop d'argent.

Je reviens à l'adaptation de l'infrastructure aux automobilistes. En Angleterre par exemple, l'adhérence est un vrai sujet. Dans ce pays, le gestionnaire est responsable de l'adhérence, ce qui n'est absolument pas le cas en France. En Suède à nouveau, les radars sont positionnés dans les zones dangereuses et non pas pour faire de l'argent.

En France, les infrastructures sont dans l'angle mort de la politique de sécurité routière.

J'avais participé par le passé à un colloque sur la sécurité routière avec les Suédois et c'est à cette occasion que j'avais collecté toutes ces informations sur les aménagements routiers.

Mais ce qu'en avait retenu la presse française qui s'en faisait l'écho, c'est la limitation de la vitesse, le téléphone au volant et l'alcoolémie. À nouveau, les infrastructures étaient complètement absentes. La propagande, en France, consiste à culpabiliser le conducteur et à déresponsabiliser le gestionnaire. Je prends un exemple pour les motards. Les marquages routiers sont glissants dans le sud de la France, parce que dès qu'ils sont adhérents, la saleté adhère. Ils deviennent alors gris ou noirs. Or, le politique veut des marquages blancs... Je rejoins Bernard Darniche pour dire que lorsque les politiques s'occupent de sécurité routière, on obtient des mauvaises solutions. Je pense à cette route prioritaire en banlieue parisienne, où on met un stop en plein milieu, sans visibilité, pour laisser passer... les véhicules venant d'une impasse. Comment voulez-vous que cette infrastructure parle à l'usager ?

Effectivement, dans le temps, il y avait le laboratoire central des Ponts et Chaussées, les DDE... et les routes françaises ont été bien conçues. Mais ce qui fait la sécurité routière, c'est la couche de roulement qui fait la liaison entre le véhicule et la chaussée. Un deux-roues, le contact tient sur deux timbres-poste. Pour un véhicule avec quatre roues, c'est quatre cartes postales. On voit bien l'importance de la couche de roulement et de l'adhérence.

JEAN-LUC MOREAU

Je me souviens d'avoir fait un reportage en Angleterre sur un revêtement qui s'appelle le Viagrip, qui permet d'augmenter l'adhérence de façon spectaculaire dans les zones dangereuses, qui fait qu'on s'arrête à temps. Alors que chez nous, on nous met un ralentisseur !

JEAN-MAX GILLET

Exactement. En Angleterre, comme le maître d'ouvrage est responsable, forcément il s'intéresse au sujet. Ce n'est pas le cas en France. Ce que je dis toujours, c'est que plutôt que de mettre des « stop » ou des « cédez le passage » ou des chicanes auxquelles on ne comprend rien, on peut recourir à la priorité à droite. On sait qu'on doit laisser passer, c'est clair pour tout le monde. Le vrai pro-

blème, c'est que les gestionnaires au sens large – et cela a commencé par l'État, parce que les départements qui gèrent aujourd'hui les départementales ou les collectivités locales qui gèrent les voies communales ne sont pas responsables – ont refusé toute responsabilité dans la gestion des routes.

Vous avez des règles pour construire une route. Pour une couche de roulement neuve, on va vous dire « l'adhérence, ça doit être ça, un marquage ça doit être comme ça », mais une fois que c'est construit, le jour J + 1, il n'y a plus du tout de responsabilité sur l'état de la route. Il n'y a aucune règle en France qui indique ce qu'est une route entretenue.

JEAN-LUC MOREAU

Si je vois une route avec des trous de 20 centimètres de profondeur, il n'y a rien, réglementairement, qui oblige à réparer ?

JEAN-MAX GILLET

Non, si vous mettez un panneau pour dire « trou en formation », vous êtes tranquille.

ALEXANDRA LEGENDRE

Qu'en est-il aussi des audits, après la réalisation des travaux ?

JEAN-MAX GILLET

Ils sont pour la plupart inexistantes. Selon l'un de nos adhérents qui réalise des statistiques, environ la moitié des travaux qui sont réalisés présentent des non-conformités et 80 % de ces non-conformités vont réduire la durée de vie des travaux. Il y a aussi une absence de qualité dans la réalisation des travaux parce qu'effectivement, ils sont souvent faits pour des raisons politiques. Nous, nous considérons que les budgets développés sont suffisants. Mais comme ils ne sont pas débloqués au bon moment, ou pas réalisés à la bonne saison... Combien de fois voit-on des travaux effectués quand il pleut, quand il fait froid ? Donc, dans des conditions de réalisation techniques qui ne permettent pas aux travaux de durer ? Évidemment, après on répare des nids-de-poule, on rebouche... et c'est le cercle infernal des dégradations. On a un vrai problème de prévision des travaux

pour qu'ils soient effectués dans de bonnes conditions et aient la durée de vie qu'on attend. Si tous les travaux étaient bien faits, il n'y aurait pas de nids-de-poule !

JEAN-LUC MOREAU

Et le gravillonnage, l'été ?

JEAN-MAX GILLET

Le gravillonnage, c'est de la colle et des cailloux. Cette technique implique des conditions météorologiques avec peu d'humidité et plutôt de l'ensoleillement. Il vaut mieux que ce soit fait en été, en effet. Mais si c'est bien fait, on en revient toujours au même sujet, il y aura très très peu de gravillonnage ! S'il y a du gravillonnage, c'est que les travaux ont mal été faits, que l'opérateur n'a pas été bien formé, s'il ne maîtrise pas bien la technique, s'il met trop de colle ou qu'il ne balaie pas assez vite, c'est juste un sujet de mise en œuvre des travaux.

JEAN-LUC MOREAU

Il n'y a pas, au niveau des instances euro-

Progrès des véhicules, prise en charge des victimes, infrastructures : trois experts expliquent ce qui fait les nerfs de la guerre de la sécurité routière.



péennes, des réglementations qui imposent aux États ne serait-ce que d'avoir des réseaux routiers praticables ?

JEAN-MAX GILLET

Non, il n'existe encore une fois que des normes européennes sur la construction. Le Jour J, vous devez être conforme. Après, J +1, J + 15 ans, J + 25 ans, le gestionnaire fait ce qu'il veut.

JEAN-LUC MOREAU

Des solutions, il y en aurait ?

JEAN-MAX GILLET

Évidemment qu'il y en a. Ce que je vais dire est un peu politiquement incorrect, mais moins il y aura d'argent, mieux les routes devraient être gérées. Car si j'ai moins d'argent, il faut que j'anticipe davantage sur ma gestion et donc j'évite que les nids-de-poule se fassent. C'est techniquement possible, il suffit de bien construire. Plus j'ai d'argent, plus finalement je peux faire et défaire. La solution, c'est que les collectivités soient conscientes qu'elles gèrent des mètres-carrés et qu'ensuite, elles interviennent le plus préventivement possible. La bonne prévention étant de faire des travaux qui durent. Des travaux qui durent, cela veut dire faire appel à des bureaux d'études compétents, ce qui était autrefois le cas des DDE. Maintenant il faut faire appel à des entreprises privées ou publiques, faire davantage appel à notre ingénierie publique, y compris pour contrôler les travaux et analyser le vieillissement des travaux réalisés pour essayer de les améliorer.

JEAN-LUC MOREAU

En d'autres temps, on avait un délégué interministériel à la sécurité routière qui disait que « finalement, les routes avec des trous c'est très bien, parce que ça fait ralentir les routes »...

JEAN-MAX GILLET

Il s'appelait Rémy Heitz !

ALEXANDRA LEGENDRE

Emmanuel Barbe, l'un de ses successeurs, l'a dit aussi.

JEAN-LUC MOREAU

Il y a d'autres pays que nous pourrions « copier » en Europe, en dehors de la Suède ?

JEAN-MAX GILLET

On peut copier des petits morceaux. Le réseau routier en Angleterre, moi je considère qu'il est en meilleur état que le réseau français même si, pour les mêmes raisons qu'ici, on n'a pas forcément une bonne connaissance du réseau. Les Anglais ont cette logique de gestion de l'adhérence, ce qui est quand même un point extrêmement important.

« Si tous les travaux étaient bien faits, il n'y aurait pas de nids-de-poule ! »

Jean-Max GILLET, Délégué général de Maintenance des routes de France

de bitume ou d'enrobé sur une chaussée, il faut plus qu'un an pour que des travaux qui ont été mal faits remontent à la surface et qu'on s'en aperçoive. Donc les seuls qui ont des contrats de 5 ou 10 ans sur lesquels les entreprises sont tenues d'avoir des résultats, ce sont les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Une des solutions, c'est donc d'avoir à rendre compte davantage de ce que l'on fait. Que ce soit au président du département ou au maire de la ville, pour mesurer ce qui est fait et essayer d'améliorer ce qui est fait.

JEAN-LUC MOREAU

La France est championne du monde des ralentisseurs. Est-ce que vous pensez que ça joue en matière de sécurité routière ?

JEAN-MAX GILLET

Je pense que ça n'a absolument pas joué en termes de sécurité routière. Je suis comme tout le monde, je les pratique. Quand on voit le non-respect de la géométrie des ralentisseurs, quand on est sur quatre roues c'est embêtant mais quand on est en deux-roues c'est pire, on se dit quand même qu'il y a un problème. À nouveau, on revient sur la compétence de l'ingénierie puisqu'en fait, selon que le ralentisseur prend en compte les trottoirs il n'est pas trapézoïdal, s'il le prend en compte il l'est, du coup on n'a pas les mêmes pentes. Il y a quelque chose qui ne va pas sur ce sujet. On a construit des ralentisseurs pour faire plaisir aux politiques, pour être certain que la vitesse soit absolument cassée, et non pas pour améliorer la sécurité routière. Dans d'autres pays comme l'Italie par exemple, où il y a pas mal de ralentisseurs, mais ils ont une forme qui est la forme trapézoïdale avec les pentes précisées dans la documentation en France. Ils n'ont pas eu cette vision politique que l'on observe en France et qui consiste à fabriquer de véritables marches.

ALEXANDRA LEGENDRE

Merci. J'aimerais maintenant qu'on passe à la troisième table ronde de cette présentation. Professeur Le Coz, vous êtes là pour nous parler des véhicules et de leurs progrès.

JEAN-YVES LE COZ

Merci pour votre invitation. Je vais vous parler des évolutions des voitures sur les dernières décennies.

J'ai envie d'être un petit moins pessimiste que vous ne l'avez été en termes de données. Je vais vous expliquer comment s'est déroulée la démarche et comment les choses se sont faites dans le temps.

Il y a de vraies données en accidentologie et en biomécanique, qui ont permis durant ces cinquante dernières années de définir des stratégies techniques au niveau de la construction automobile. Il y a des laboratoires qui ont dédié leur activité à cette mission en France et j'aimerais saluer Philippe Chrétien qui est dans la salle, qui est le délégué général du Ceasar (*Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques, note de la LDC*), une structure qui fait tous les jours de l'accidentologie et de la biomécanique, c'est-à-dire de l'étude des accidents, directement sur les lieux.

Je vais vous expliquer comment les choses ont évolué en termes de sécurité passive, donc l'évitement des blessures, et de sécurité active, dans l'évitement des lésions. Pour faire un petit peu d'histoire, le premier décès recensé dans l'histoire de la sécurité routière, c'est Mary Ward, en 1869. Elle a été éjectée du véhicule à moteur à vapeur sur lequel elle était, parce qu'elle ne portait pas sa ceinture de sécurité. En 1869, elle ne portait pas sa ceinture de sécurité parce que les bretelles de sécurité ont été inventées par un Québécois, Gustave-Désiré Lebeau, en 1903. En fait, la sécurité routière chez les constructeurs automobiles, cela fait longtemps qu'on en parle. Le premier congrès mondial qui lui a été dédié, ainsi qu'aux technologies pour la sécurité routière, a eu lieu en 1924, à Washington, D.C. À cette époque-là, on a déjà décrit ce qui se passait sur les routes. Quarante ans plus tard, il y a eu un livre très impor-



tant publié aux États-Unis par Ralph Nader, un avocat qui ensuite a essayé d'avoir une vie politique là-bas. Ce livre, « *Dangereuse quelle que soit la vitesse* » (« *Unsafe at any speed* »), parlait d'une voiture très répandue aux États-Unis (*la Chevrolet Corvair, note de la LDC*). Ce livre a été le déclencheur sur la sécurité automobile moderne. C'est à partir de ce livre-là, dans les années 1960, qu'on a vu le « *Traffic Safety Act* » aux États-Unis, qu'on a vu les premières réglementations de sécurité automobile apparaître et qu'en France, on a vu apparaître l'installation obligatoire des ceintures de sécurité trois points. Et c'est à cette période-là que Volvo a publié non pas quelque chose sur la création de la ceinture, mais la première étude scientifique sur l'efficacité de la ceinture trois points sur la sécurité routière. Cela a été un déclencheur très important.

Je vais vous parler maintenant de sécurité passive et de la façon dont on a essayé de comprendre les choses. Pour cela, je vais nous réduire à un œuf. Il est évident que si on met un œuf sur un siège dans une automobile et qu'il y a un accident contre un obstacle, cela finit mal.

On a alors inventé la ceinture de sécurité et ce qu'on a constaté, c'est que l'œuf ne s'écrase plus sur le mur, mais dans « son » siège. C'est un problème d'énergie. En acci-

dentologie automobile, il faut dissiper l'énergie et il y a deux choses à déformer pour ce faire : la structure de la voiture, ou notre propre structure, c'est-à-dire notre squelette. Clairement, on préfère déformer les structures des voitures.

Dans les années 1960, surtout 1970 et début des années 1980, vous avez eu une évolution très importante sur les structures des voitures. On a compris qu'être dans un tank, ce n'était absolument pas sécuritaire. Ce qu'il faut, c'est donc que la structure se déforme. À tel point qu'on a mis en place des zones de structures, qu'on appelle dans un bon français les « *crash box* », qui sont là pour se déformer et pour absorber l'énergie.

Puis, au-delà de la structure, il y a bien évidemment la retenue des occupants. La ceinture de sécurité est fondamentale. Or, il faut savoir que, encore aujourd'hui, dans environ 30 % des accidents mortels, la ceinture de sécurité n'était pas portée.

Autour de cette ceinture de sécurité, on a mis quantité d'éléments. Notamment, un « enrouleur-bloqueur » : vous savez, il s'agit de ce système qui vous empêche de vous ceinturer quand vous êtes un peu énervé lorsque vous entrez dans votre voiture. Vous tirez dessus et ça se bloque. Mais c'est ce qui fait que la ceinture de sécurité reste collée à votre thorax et votre abdomen, si jamais vous

êtes impliqué dans un accident. On a inventé aussi les systèmes pyrotechniques, ce qu'on appelle les « prétensionneurs ». Certains constructeurs en installent même deux par siège. L'objet, c'est vraiment qu'en phase active du choc, vous êtes collé à votre siège au moment où, justement, la structure est en train d'absorber l'énergie. Comme cela, ce n'est pas vous qui absorbez l'énergie.

Ce qu'on a remarqué, c'est que lorsque l'on faisait tout ça, on augmentait quand même les efforts dans la ceinture de sécurité. Ces efforts peuvent dépasser une tonne au niveau de la cage thoracique. Or, avec l'âge, la structure osseuse devient moins résistante... le risque, c'était donc de provoquer des volets costaux. Donc on a commencé à mettre des limiteurs d'effort dans la ceinture de sécurité, pour pouvoir justement diminuer les efforts dans la cage thoracique. Aujourd'hui, on a tous des limiteurs d'effort à 400 décanewtons. Si on a pu mettre ça en place, c'est parce qu'en face, il y a un cousin, l'airbag, qui vous « réceptionne ».

« Entre les véhicules équipés de systèmes de sécurité active et passive et ceux qui n'en ont pas, on obtient moins 70 % de risques de blessures graves et mortelles »

Jean-Yves LE COZ,

Professeur en biomécanique ENSAM Paris, expert de justice près la Cour d'appel de Rennes agréé par la Cour de cassation

Ce qu'il faut comprendre, quand on parle de sécurité passive, c'est que nous n'avons pas « des » systèmes de sécurité. Il s'agit plutôt d'un seul système de sécurité, qui contient tous ces éléments. Lorsque je parle à mes étudiants ingénieurs de ces sujets-là, je leur dis « si vous voulez faire de la technologie, si vous voulez

travailler sur des systèmes vraiment inventifs et qui doivent fonctionner vite, allez dans l'automobile ! » Parce que tout ça, ça doit fonctionner en combien de temps ? Entre 10 et 35 millièmes de seconde. Entre 10 et 35 millièmes de seconde, le système technique doit décider si vous êtes ou pas impliqué dans un accident grave et s'il doit se déclencher à ce moment-là.

Comme on fait de l'accidentologie justement, qu'on étudie ce qu'il se passe réellement sur les routes, on a pu montrer, au fil du temps, l'efficacité de ce système.

Sur ce schéma que je vous montre (*page de droite*), je n'ai pas poursuivi la courbe, parce que maintenant, tous ces petits bonhommes sont complètement verts, avec les systèmes de sécurité passive qu'on a dans les voitures. Et ces systèmes de sécurité passive, ce n'est qu'un des éléments du progrès enregistré, puisqu'en complément, nous avons aussi fait évoluer la sécurité active.

La sécurité active, c'est répondre à la question : que faut-il faire pour éviter les accidents ?

ABS, ESP, ROUES DIRECTRICES... QU'EST-CE QUE C'EST EXACTEMENT ?

• ABS (Antilock Brake System)

Système électronique de sécurité qui empêche le blocage des roues en cas de freinage d'urgence, permettant ainsi de les optimiser, notamment dans des conditions difficiles (pluie, neige, verglas) et de garder la possibilité de tourner.

Le système est composé de capteurs, placés dans les moyeux, près des roues, qui mesurent en permanence la vitesse de rotation.

L'information est ensuite transmise par impulsions électriques à un calculateur qui commande l'ouverture de quatre électrovannes gérant la pression du liquide de frein. Cela permet ainsi de relâcher les roues une à une afin de retrouver de l'adhérence. Dès lors le circuit de freinage peut à nouveau freiner les roues et ainsi stopper le véhicule.

• Antidérapiage (ou correcteur de trajectoire ou ESP, ESC...)

Ce système détecte les pertes d'adhérence en virage et les contrecarre, en freinant une ou plusieurs roues pour rectifier la trajectoire de la voiture. Il est aussi connu sous le nom de contrôle de stabilité ou de correcteur électronique de trajectoire. Apparu en 1995, sur la Mercedes S600, il s'est progressivement généralisé à l'ensemble des catégories de véhicules et est souvent proposé sous le nom d'ESP (*Electronic Stability Program*).

L'antidérapiage dérive directement de l'ABS et de l'antipatinage, dont il utilise certains capteurs. Ces derniers contrôlent en permanence l'angle de braquage du volant, la pression initiale de freinage et la vitesse de rotation des roues, afin de déterminer la trajectoire souhaitée par le conducteur. Ils vérifient aussi la vitesse de lacet (rotation du véhicule autour de son axe vertical) et l'accélération transversale, pour savoir si la trajectoire réellement suivie par le véhicule est conforme à celle qui a été demandée. Lorsqu'un survirage est détecté, la roue avant extérieure au virage est ainsi freinée pour créer un couple s'opposant à la perte d'adhérence. Dans le cas d'un sous-virage, c'est la roue arrière intérieure qui va être ralentie. Pour des corrections fines, les dernières générations d'antidérapiage peuvent intervenir sur une, deux ou trois roues simultanément. L'antidérapiage est par ailleurs capable de réduire temporairement le couple, via la gestion moteur.

• Quatre roues directrices

Ce système permet de braquer légèrement les roues arrière en fonction de la vitesse et de l'angle du volant. À basse vitesse, les roues postérieures braquent à l'inverse de celles de l'avant, afin de favoriser l'agilité et le rayon de braquage. Au-delà, elles braquent simultanément et dans le même sens que l'avant, contrariant ainsi la force centrifuge, qui tend à faire chasser l'arrière. Grâce à l'électronique, ce système peut aussi proposer une correction dynamique du braquage, qui retarde l'entrée en action de l'antidérapiage.

EFFICACITÉ DES SYSTÈMES TECHNIQUES

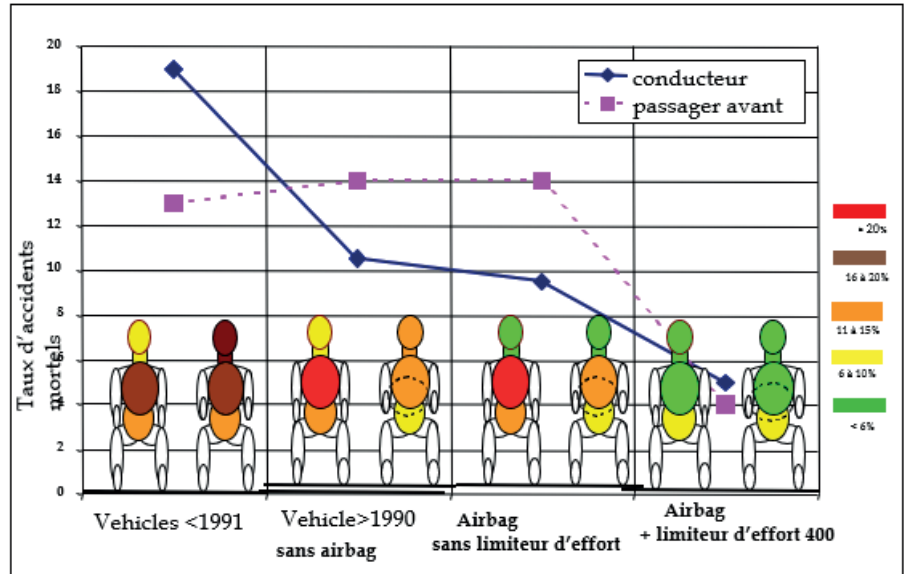
Et c'est là qu'on a mis en place l'ABS, des systèmes d'antiblocage des roues, l'aide au freinage d'urgence, et qu'on a aussi mis en place ce qu'on appelle l'ESC, c'est-à-dire le correcteur électronique de la trajectoire. Certains constructeurs ont même recours à quatre roues directrices... Non pas motrices, ce qui n'est pas un élément de sécurité routière en tant que tel, mais directrices. Ce sont aussi des éléments de sécurité routière... à condition qu'on n'en profite pas pour passer plus vite dans les virages. Lorsque l'on fait des comparaisons entre les véhicules équipés de tous les systèmes que je vous ai présentés là, par rapport à ceux qui ne les ont pas, on obtient moins 70 % de risques de blessures graves et mortelles. Tout ceci, bien entendu, a été vérifié dans des études où l'on compare ce qui est comparable (même type d'accidents : frontaux, latéraux et ainsi de suite). Car bien sûr, si là j'ai développé ce qui se passe dans 66 à 70 % des cas d'accidents frontaux, nous avons fait les mêmes recherches en choc latéral.

Nous avons aussi étudié comment prendre en compte les spécificités des enfants pour pouvoir les protéger. Parce qu'un enfant, sur le plan de la biomécanique, ce n'est pas un adulte en miniature...

Je terminerai par la prévention, c'est-à-dire l'évitement de l'accident. Je parle notamment de dispositifs installés systématiquement aujourd'hui sur nos véhicules : le limiteur et le régulateur de vitesse. Ce dernier est un élément de confort, à utiliser sur route ouverte, avec une circulation fluide et une vitesse constante. En revanche, le limiteur de vitesse, c'est non seulement un système de sécurité routière, mais c'est aussi un très bon système de garantie pour conserver vos points ! Encore faut-il que les gens apprennent à s'en servir...

JEAN-LUC MOREAU

Encore faut-il aussi que les limitations de vitesse soient cohérentes et ne changent pas tout le temps ! Sans compter que la cartographie des véhicules n'est pas forcément à jour et que la vitesse prise en compte n'est pas forcément celle de la route sur laquelle on circule.



Taux de décès et de blessures thoraciques très sévères selon l'âge de la voiture 46 km/h < EES < 75 km/h (Source: LAB)

JEAN-YVES LE COZ

Vous avez raison, quand on est avec un limiteur et que la vitesse n'arrête pas de changer de vitesse quand on circule, c'est une vraie donnée.

JEAN-LUC MOREAU

Donc on est d'accord pour dire que les progrès de sécurité active et passive sur les voitures ont eu un impact non négligeable sur la mortalité routière.

JEAN-YVES LE COZ

C'est évident.

JEAN-LUC MOREAU

Est-ce qu'il y a encore des progrès possibles d'ailleurs dans ce domaine ?

JEAN-YVES LE COZ

Dans les années 1990, l'une des difficultés qu'on avait chez les constructeurs automobiles, c'était que la sécurité, c'était des dépenses forcément, des choses à mettre en plus dans la voiture. Quand on discutait avec des directeurs de projet, il fallait réussir à les convaincre. Or, pendant toute cette décennie-là, on a additionné les systèmes et que se passait-il sur les routes ? Pas grand-

chose, on avait une stabilité de la mortalité. On nous disait alors « *mais ça ne sert à rien ce que vous nous faites mettre dans les voitures !* » En revanche, à partir du moment où les vitesses de circulation ont un peu baissé, les vitesses de chocs ont aussi baissé. Nous sommes alors rentrés pleinement dans le domaine de fonctionnement de tous les systèmes de sécurité qu'on avait mis dans les voitures.

JEAN-LUC MOREAU

Est-ce que l'on peut encore espérer des progrès en matière de sécurité active et passive ?

JEAN-YVES LE COZ

J'ai envie de dire, sur un plan de coût-efficacité, que l'on est arrivé quasiment à un optimum aujourd'hui quand on fonctionne avec le cahier des charges qu'ont les constructeurs automobiles, lequel s'appelle le Code de la route. Il va y avoir d'autres évolutions, mais ça ne va pas être rapide, ça va vraiment prendre beaucoup de temps et puis ça va être difficile. Je ne vais pas me faire que des amis ici dans la salle, mais quelque part, cela consistera à supprimer les conducteurs, et à rendre les voitures autonomes. ■

QUELQUES QUESTIONS DANS LA SALLE POUR ALLER PLUS LOIN

THIERRY MODOLO, fondateur de l'association

Pour un mobilité sereine et durable

J'ai une question pour Jean-Max Gillet. La dégradation des infrastructures routières a commencé, peu ou prou, avec la décentralisation forcée et la suppression de la DDE. Ne serait-il pas temps de revenir là-dessus, recréer les DDE et retirer, purement et simplement, la gestion des routes aux élus locaux ?

JEAN-MAX GILLET

En fait le problème, c'est le manque de compétences. Autrefois, les DDE formaient les jeunes ingénieurs aux domaines routiers. Quand les décentralisations ont eu lieu, le personnel de l'État est parti. Aujourd'hui, les ingénieurs viennent des espaces verts, etc. Mais ils ne connaissent pas les chaussées. Les chaussées, les ouvrages d'art, les routes de façon générale, c'est très compliqué, sans compter les guides, les normes, les règles... Si nous avons créé notre syndicat, Maintenance des routes de France, dans lequel d'ailleurs les collectivités sont les bienvenues en tant d'adhérentes, c'est pour faire de la pédagogie : nous leur donnons de la matière pour comprendre le domaine réglementaire. Malheureusement, dans le meilleur des cas, les ingénieurs et techniciens restent cinq ou sept ans à leur poste, les compétences ne se transmettent plus. Le vrai problème n'est pas de recréer les DDE, c'est de créer de la compétence.

Ce n'est pas vraiment un problème d'organisation, c'est un problème de savoir-faire.

DIDIER RENOUX, FPMC

On a parlé effectivement du manque de réglementation pour l'entretien des routes. En revanche, il y a quand même quelque chose qui existe, c'est la responsabilité juridique du gestionnaire de voirie qui est engagée, à partir du moment où on lui a signalé qu'il y avait un défaut sur la voirie qui pouvait occasionner un accident. N'y a-t-il pas un déficit d'informations depuis la décentralisation et le fait que les routes ont été cédées aux communes, sur cette responsabilité ?

JEAN-MAX GILLET

En réalité, les avocats expliquent qu'il n'y pratiquement aucune mesure pénale possible ni même civile vis-à-vis des gestionnaires, compte tenu de l'état de la réglementation. Si on met de la responsabilité sans mettre de moyens, je trouve qu'on met la charrue un peu avant les bœufs. Le vrai problème c'est d'abord de redonner de la compétence et après éventuellement d'aller contrôler que la compétence est bien mise en œuvre. Mais en fait, en termes de responsabilité, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est le recours aux panneaux. Une chaussée glissante ? Il faut mettre un panneau. Des trous ? Il faut mettre un panneau pour informer l'utilisateur qui, du coup, prend la responsabilité. C'est lui qui devient victime et responsable.

Le gestionnaire, sa seule responsabilité, c'est d'informer l'utilisateur.

STÉPHANE LEVESQUE, Union routière de France

Il y a aussi une question de financement des infrastructures qui n'a pas été encore évoquée. La France c'est plus d'un million de kilomètres de routes, près de 20 % du réseau routier européen. Sa valeur estimée représente le premier actif public : plus de 3 milliards d'euros, soit une année de PIB. Je vais peut-être vous choquer, mais la route en France, en dehors des autoroutes concédées, n'est pas financée. Le financement des routes, et surtout l'entretien, c'est une variable d'ajustement dans le budget des collectivités, de l'État, mais également des départements. On peut le comprendre, les départements ont des budgets d'actions sociales qui sont politiquement beaucoup plus sensibles et prioritaires. Et c'est vrai qu'aujourd'hui, les travaux d'entretien, de renouvellement des couches de surface, on peut les différer d'un an ou deux ans c'est possible, mais au bout d'un moment ça se voit. Ce qui est quand même surprenant, c'est qu'il n'y ait pas de principe de gestion prévisionnelle des routes.

RÉPONSE DU DÉPUTÉ PIERRE CORDIER

J'ai la chance depuis vingt ans d'être conseiller général et maintenant conseiller départemental. Certes, dans un petit département, j'en ai même été le vice-président. Donc j'ai un peu l'habitude de la gestion de la collectivité départementale, département certes modeste, les Ardennes. Je souhaite réagir sur ce que vous appelez la « variable d'ajustement », « s'il nous reste 3-4 millions on ira les mettre sur les routes »... parce que la priorité c'est l'aide sociale. C'est vrai que c'est une des compétences, l'aide sociale, des conseils départementaux. Mais la voirie est aussi, je parle pour le département des Ardennes, une priorité. Parce qu'il ne vous a pas échappé que dans le département des Ardennes il pleuvait beaucoup, il gelait beaucoup, donc les routes souffrent. Alors entendre dire que les routes c'est juste s'il nous reste un peu d'argent qu'on va aller boucher les trous, je monte au créneau contre ça parce qu'en tous les cas dans le département qui est le mien, ça ne se passe pas du tout comme ça !

J'ai eu la chance aussi d'être maire pendant dix-sept ans d'un petit village de 1 000 habitants. Je peux vous dire aussi qu'avec les questions de voirie, bordures, on est sur les travaux en permanence. Je ne vais pas dire que je pourrais être ingénieur en voirie, ce serait être un peu présomptueux. Mais j'ai appris beaucoup de choses. Je peux vous dire que les collectivités ont à cœur, que cela soit le maire sur la voirie communale, le département sur ses départementales (pour l'État c'est moins flagrant), on a le souci des voiries en bon état. Contrairement à ce qui a été dit.

J'ai entendu que vous aviez tapé quand même pas mal sur les politiques, qui sont aussi élus par le peuple, donc quand les gens ne sont pas contents, ils peuvent en changer, et si vous voulez que les routes soient en bon état, je vous encourage à vous présenter aux élections. C'est simple : il suffit d'aller à la préfecture et de déposer sa candidature. Vous pouvez y aller, et vous verrez la manière dont

on gère un budget d'une collectivité locale. Les élus font aussi en fonction de ce qu'ils entendent sur le terrain. Quand il y a des gens qui viennent voir le maire ou le président de département, pour dire « *dans ce coin-là les gens roulent trop vite, monsieur le maire il faut mettre un ralentisseur...* », il y a une forme de pression des administrés, que nous écoutons en permanence.

Si les élus n'écoutent pas le peuple, ils doivent être changés. Nous ce n'est pas notre cas. Je vous ai dit tout à l'heure que j'avais été élu dix fois d'affilée, donc moi j'écoute ce que me disent les gens quand ils viennent me voir en tant que maire ou en tant que conseiller général pour me dire « *là il y a un problème de sécurité, qu'est-ce qu'on pourrait faire ?* » Il y a parfois des études à faire avec des ingénieurs qui ont peut-être baissé en termes de qualité. Mais je peux vous dire que dans un département comme le mien, si on retransférait les routes à

l'État, ce ne sont pas juste des nids-de-poule qu'il y aurait ! Parce que l'État n'a plus d'argent. Nous, on vote des budgets, des millions d'euros pour refaire les voiries. En termes de compétence, ça peut peut-être s'améliorer, j'y souscris, mais retransférer toutes ces routes à l'État... Donc voilà, taper sur les élus c'est un peu poujadiste. Les élus ne sont pas parfaits mais ils font ce qu'ils peuvent et ils essaient aussi d'écouter des gens.

JEAN-MAX GILLET

Je voulais juste compléter ce que vient de dire Monsieur le député, je suis tout à fait d'accord avec lui sur le fait que ce n'est pas un problème d'argent. Et j'insiste sur le fait qu'il y a un vrai problème de compétences. L'entonnoir de formation, malheureusement, a été éteint, parce que la route ça ne fait pas rêver les ingénieurs.

« La voirie est aussi, je parle pour le département des Ardennes, une priorité », explique le député Pierre Cordier à l'auditoire.



TABLE RONDE N°3



Les axes à privilégier pour vraiment améliorer la sécurité routière

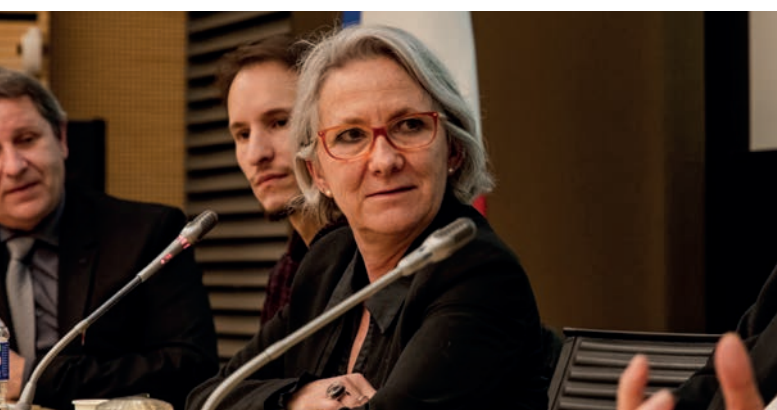
LES INTERVENANTS



PATRICE BESSONE

Président national de Mobilians Éducation et sécurité routières

Lui-même patron d'auto-écoles et porte-parole du métier au sein de Mobilians (organisation patronale représentant la filière des services de l'automobile), Patrice Bessone déplore le retard pris par la France en matière de pédagogie pour apprendre à conduire et propose de nombreuses pistes de progrès.



KARINE BONNET

Directrice générale de Dekra Automotive

Rappelant le rôle préventif du contrôle technique, Karine Bonnet voudrait aussi privilégier la pédagogie et la formation. Surtout à l'heure du partage de la chaussée, en milieu urbain... Selon elle, la France pourrait adopter de nombreuses initiatives pour améliorer la sécurité routière observées dans le monde.



LUDOVIC DA MOTA

Directeur de France Stunt Organisation

Organisateur d'événements contribuant à sensibiliser le public aux aspects sécuritaires de la moto et promouvoir une pratique responsable, notamment par le biais ludique de la cascade, Ludovic Da Mota est effaré par l'impact des vidéos montrant des comportements dangereux en deux-roues sur les plus jeunes... et le dénonce.

JEAN-LUC MOREAU

Karine Bonnet, nous avons parlé juste avant des progrès qui ont été faits en matière de sécurité routière par les véhicules. Est-ce que les voitures qui circulent aujourd'hui offrent la même sécurité qu'au moment où elles sont sorties de l'usine ?

KARINE BONNET

Le parc roulant vieillit de plus en plus, il a un peu plus de douze ans, et le parc contrôlé des véhicules aussi. Le contrôle technique est là pour voir si le véhicule est bien entretenu, ne présente pas de défaillances ni de danger immédiat ou différé. On oublie souvent l'axe préventif du contrôle technique, avec les défaillances mineures qui sont notées pour alerter l'automobiliste sur l'entretien à faire sur son véhicule avant que ça ne se dégrade. Aujourd'hui il y a 20 % de contre-visites en France sur la vingtaine de millions de contrôles technique périodiques qui ont été passés en 2023. Mais à peu près moins de 1 %, seulement, de contre-visites critiques.

JEAN-LUC MOREAU

Critiques ? Qui empêchent de circuler après le jour du contrôle technique ?

KARINE BONNET

Qui normalement empêchent de circuler. Normalement vous avez jusqu'à minuit le jour même du contrôle technique pour circuler, puis vous avez deux mois pour faire vos réparations. Mais dans l'intervalle, vous êtes censé ne pas circuler. Les contre-visites consistent essentiellement dans l'état des pneus, la visibilité (l'éclairage c'est important, voir et être vu c'est essentiel, donc c'est l'état des feux de croisement), ainsi que les freins. Ce sont les défaillances qui reviennent le plus souvent. Après, chacun peut regarder l'état de ses pneus...

JEAN-LUC MOREAU

Est-ce que les gens connaissent leur profondeur légale ?

KARINE BONNET

Non je pense que les gens ne la connaissent pas

et encore une fois, c'est aussi une question de pédagogie, de sensibilisation, de prévention... On en parlera tout à l'heure beaucoup : l'humain et la prévention c'est essentiel. Il faut faire preuve de pédagogie et informer. Il y a les auto-écoles qui sont là pour former à la conduite, mais il y a aussi une responsabilité de la part des concessionnaires automobiles, quand ils livrent un nouveau véhicule à quelqu'un, d'expliquer aussi les choses... On parlait tout à l'heure des régulateurs, mais c'est pareil pour les pneus. Je pense que la pédagogie est toujours essentielle parce que si on veut un respect du code de la route, des autres, d'autrui et de la loi, il faut qu'on comprenne, qu'on accepte.

« L'humain et la prévention c'est essentiel. Il faut faire preuve de pédagogie et informer »

Karine BONNET,

Directrice générale de Dekra Automotive

JEAN-LUC MOREAU

Est-ce que l'on sait ce que représentent les défaillances des véhicules dans la proportion des accidents de la route et dans la mortalité routière globale ?

KARINE BONNET

C'est toujours un sujet délicat, parce que finalement les accidents de la route mélangent plusieurs facteurs qui sont soit déclenchants soit aggravants. On peut mentionner l'humain, la technologie embarquée dans le véhicule, le véhicule en lui-même et son entretien et puis les infrastructures routières. Au-delà de l'état des routes et de leur entretien, il y a également la question de savoir s'il y a de la visibilité, s'il y a des voies bien réservées. Certaines études d'assurance disent effectivement que dans 30 % des cas il y a un problème mécanique, mais ce n'est pas souvent le facteur déclenchant. Ça peut être aussi le facteur aggravant.

JEAN-LUC MOREAU

On sait que c'est le comportement le premier

facteur. Est-ce que l'entrée en vigueur du nouveau contrôle technique en 2018, selon vous, a permis d'améliorer la sécurité routière ? Parce qu'il y a assez peu de défauts critiques en fait. Des défauts graves qui empêcheraient de rouler en sécurité.

KARINE BONNET

Qui présentent un danger immédiat. Dans les défaillances majeures, il y a déjà des défauts importants. Après, pour trancher entre des défaillances « majeures » et « critiques », il y a de la granularité, mais aussi l'appréciation des contrôleurs, les normes... Encore une fois, là aussi, la notion des défaillances critiques n'est pas forcément bien comprise ni acceptée.

JEAN-LUC MOREAU

C'est-à-dire quand le contrôleur technique dit à une personne « Monsieur, l'état de vos pneumatiques et de vos freins ne vous permet pas de circuler au-delà d'emporter votre voiture chez le réparateur, mais il faut le faire cet après-midi, pas demain », c'est ça qui est mal compris ?

KARINE BONNET

Oui, mal compris, mal accueilli de la part des usagers que nous sommes obligés de mettre en défaillance critique, parce qu'effectivement ils ont deux mois comme toutes les autres défaillances pour faire réparer et faire lever cette contre-visite... mais normalement ils sont aussi susceptibles, dès le lendemain à minuit une, d'être arrêtés par les forces de police puisqu'ils ne respectent pas le code de la route.

JEAN-LUC MOREAU

Quel est le risque d'amende ? L'immobilisation et la confiscation de la carte grise ?

KARINE BONNET

Oui, c'est ce qui est fait par les forces de l'ordre. Nous, nous n'avons pas de pouvoir policier. Nous sommes là pour la prévention et concourir à la sécurité routière. Mais savoir dans quelle proportion le contrôle technique y a contribué, c'est toujours difficile. Encore

une fois, entre les facteurs déclencheurs qui sont des facteurs de risque, mais aussi des facteurs de réduction des accidents, rappelons qu'il y a le triptyque humain, technologie et infrastructures. Je pense qu'on ne peut pas le dissocier.

JEAN-LUC MOREAU

On a compris que le parc roulant français vieillit d'années en années, on a dépassé désormais les douze ans, je crois qu'on était en dessous de dix ans il y a encore trois ou quatre ans. Ce parc est-il suffisamment en bon état ?

KARINE BONNET

C'est une question difficile. Je pense que les véhicules sont en meilleur état qu'avant.

JEAN-LUC MOREAU

En clair, les gens ont du mal à boucler les fins de mois, est-ce qu'ils continuent à entretenir leur véhicule aussi bien qu'ils le faisaient il y a quelques années ?

KARINE BONNET

Je pense que oui. Les véhicules sont quand même mieux entretenus qu'avant. Par

exemple, on voit moins de véhicules borgnes qui circulent sur nos routes, parce que c'est facile de changer une ampoule... Quoiqu'avec les nouvelles voitures, ce n'est pas si facile que ça, il faut démonter toute l'optique.

Je pense que les véhicules sont en meilleur état de circulation. Il y a encore quelques épaves roulantes, après la problématique pour moi, c'est plus le fait que le parc soit hétérogène. La majorité des véhicules ne sont pas équipés de toute la technologie dont a parlé Monsieur Le Coz tout à l'heure. Tout le monde n'a pas de véhicule neuf.

JEAN-LUC MOREAU

Donc le parc roulant automobile est plutôt en « pas trop » mauvais état.

KARINE BONNET

Pas trop mauvais état, même si 20 % d'entre eux environ sont quand même soumis à contre-visite, donc présentent des défaillances.

JEAN-LUC MOREAU

Vous allez contrôler bientôt les deux-roues. On sait que les motards en général entre-

tiennent mieux leur véhicule que les automobilistes, c'est une question de survie. Est-ce que vous pensez réellement que cela peut améliorer la sécurité ?

KARINE BONNET

Je pense que cela peut y contribuer. Maintenant il faut que ce contrôle technique soit mis en place pour qu'on puisse en voir les effets ensuite. Bien sûr que certains motards entretiennent très bien leur moto. De même que certains automobilistes entretiennent très bien leur véhicule. Je rappelle que dans cette catégorie qui va être contrôlée, il y a effectivement les motos de plus de 125 cm³, mais également les cyclos de 50 cm³ et les voitures sans permis.

JEAN-LUC MOREAU

Pour les voiturettes d'ailleurs, ça va être une hécatombe parce que la plupart sont extrêmement peu entretenues. Même les utilisateurs le reconnaissent.

KARINE BONNET

Voilà, donc je pense peut-être que pour ceux-là – et on voit parfois des accidents avec des

L'ÂGE MOYEN DES VÉHICULES PASSÉS AU CONTRÔLE TECHNIQUE EN 2023 EST DE 12,6 ANS

En février 2024, l'Organisme technique central (OTC) a publié et dressé un bilan du profil des véhicules présentés au contrôle technique pour 2023.

Voici les principaux chiffres :

- 22,4 millions de visites au contrôle technique ont été réalisées pour les voitures particulières (contre 20 millions en 2019)
- 4,5 millions de visites au contrôle technique ont été réalisées pour les véhicules utilitaires légers
- L'âge moyen des véhicules (particuliers et utilitaires légers) est passé de 12,5 ans en 2022 à 12,6 ans en 2023 (12,5 ans pour les particuliers et 13,3 ans pour les utilitaires légers)
- 62,7 % des visites sont effectuées sur des véhicules diesel (essence : 34 % ; hybrides non rechargeables : 1,1 % ; électriques : 0,4 %)
- Âge moyen par carburant :
 - Diesel : 12,6 ans en 2023 au lieu de 12,3 ans en 2022
 - Essence : 12,8 ans en 2023 contre 13 ans en 2022
- Taux de contre-visites : 19 % (stable)
- Défaillances responsables de contre-visites :
 - Pneus :
 - gravement endommagés, entaillés ou montage inadapté : 3,36 %
 - atteinte de l'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures : 2,17 %
 - Émissions :
 - contrôle impossible pour cause d'émissions opaques à l'échappement : 2,79 %
 - opacité dépassant la valeur de réception ou une instabilité des mesures d'opacité : 2,66 %
 - Éclairage : orientation du feu de croisement en dehors des limites prescrites : 4,68 %

voiturettes qui sont impliquées -, effectivement, ça peut aussi peut-être épargner des blessures graves.

ALEXANDRA LEGENDRE

Cette table ronde vise aussi à étudier des pistes d'amélioration sécurité routière. Votre entreprise est mondiale, vous avez des observateurs de sécurité routière qui vous permettent d'identifier les meilleurs exemples des pays voisins... Pouvez-vous nous indiquer de bonnes pratiques qui vous semblent peut-être insuffisamment exploitées en France ?

KARINE BONNET

On a parlé tout à l'heure de la prévention, de la pédagogie, de la formation au permis de conduire et au code de la route. En Nouvelle-Zélande, le permis est progressif, le code de la route est progressif. C'est-à-dire qu'on a des périodes probatoires, de la formation, des examens, délivrés par des opérateurs privés. En fonction de son expérience, au départ on a le droit de conduire la semaine, après c'est le week-end, après c'est quand il fait nuit. Donc ça par exemple c'est quelque chose qui pourrait, pourquoi pas, être adapté en France : avoir un apprentissage un peu plus sur le long-cours de l'expérience de la conduite avec des auto-écoles. Il y a aussi les auto-écoles accompagnant les « primo-accédants » au permis sur six mois, voire deux ou trois ans. Ce sont des périodes probatoires, avec des évaluations intermédiaires. Mais on peut imaginer aussi de se faire accompagner tout au long de notre vie d'automobilistes, faire des examens réguliers, de l'apprentissage... Cela fait partie de choses qu'on a pu observer dans différents pays.

Après, la route se partage et j'ai bien noté aussi qu'il y a une grosse problématique en agglomérations par exemple : celle d'avoir en même temps des vélos, des trottinettes, des motos, des bus, des camions... avec des piétons. Tout cela passe vers la connaissance des uns et des autres, de notre part de responsabilité, du respect de l'autre. Bernard Darniche disait tout à l'heure qu'il essayait de faire très attention. Dans notre entreprise,

« Tout passe vers la connaissance des uns et des autres, de notre part de responsabilité, du respect de l'autre », insiste Karine Bonnet.



c'est un message que l'on essaie aussi de délivrer, avec nos rapports de sécurité routière que l'on publie, nos réunions avec différents intervenants, que ce soit des élus locaux, nationaux, associations des usagers... On essaie de partager nos expériences dans les différents pays où nous sommes présents pour dire encore une fois, en substance, que 3 200 morts c'est encore trop, que ce n'est pas une fatalité, que des choses peuvent être encore évitées et qu'il ne faut surtout pas se résigner. Même si on est sur un plateau depuis dix ans, on ne peut pas se résigner à ça. Nous devons essayer absolument d'actionner tous les leviers qui sont à notre disposition. Par exemple, au Japon, il y a des expériences montrant la problématique en ville d'avoir des véhicules électriques qu'on n'entend pas, ou de porter des *ear pods*, qui sont sources de distraction. Là-bas, pour éviter ce genre d'accidents impliquant des camions, des voitures, des deux-roues avec un piéton, on a mis en place des passages-piéton en diagonale ou en « Z », pour pouvoir traverser et avoir une visibilité des deux côtés de la route. C'est un exemple concret.

Pour les infrastructures routières, il y a effectivement du bon sens et là aussi nous partageons beaucoup d'informations avec les élus ou les responsables d'aménagement des territoires ou des voiries. Il est vrai qu'au-delà de l'état de la route, il y a aussi le fait d'avoir des signalisations qui soient les plus lisibles et visibles de tous, pour qu'elles soient comprises. Pour revenir au partage multimodal qu'on a désormais dans les agglomérations, il faut également avoir des voies bien déterminées, et qui protègent les uns et les autres. On a quand même progressé depuis l'époque des routes à 3 voies ou quand on n'était pas attachés à l'arrière. Il y a une prise de conscience aujourd'hui. Même si tout le monde ne met pas encore sa ceinture de sécurité.

JEAN-LUC MOREAU

Dans vos études vous faites parfois des choses un peu surprenantes. Il y en a une récente que l'on avait évoquée ensemble, écouter du hard rock c'est peut-être moins bon pour la sécurité routière que d'écouter de la musique douce au volant.

KARINE BONNET

Encore une fois, notre objectif ce n'est pas de culpabiliser qui que ce soit et de ne pas mettre dos à dos l'ensemble des usagers de la route. Mais effectivement, dans les sources de distraction, il y a la musique. Il y a une étude très sérieuse qui a été faite en Suisse, il a été prouvé, avec des médecins, que le type de musique qu'on écoute en voiture peut avoir une influence sur notre comportement. Car la musique déclenche des émotions, émotions qui peuvent être différentes d'un individu à l'autre. La musique nous rappelle toujours un souvenir, soit heureux ou malheureux selon les cas et c'est quelque chose que l'on ne contrôle pas. Donc on peut être emporté... et ce n'est pas le hard rock qui est forcément le plus dangereux.

Mais il y a d'autres sources de distraction. On parlait des smartphones, des GPS, des régulateurs-limiteurs de vitesse... Tous ces systèmes embarqués sont super intelligents, mais ils ne doivent pas pour autant baisser la vigilance de chacun d'entre nous. Encore une fois, là non plus, nous ne sommes pas tous au courant du mode d'emploi, de l'utilisation, on ne sait pas forcément s'en servir. Et quand on change de voiture, il n'y a pas non plus de notion d'universalité sur ces systèmes d'intelligence embarquée ou ces systèmes de sécurité.

JEAN-LUC MOREAU

Pourquoi menez-vous ces études sur la sécurité routière ?

KARINE BONNET

Notre métier d'origine, c'est le contrôle technique. Tous ces rapports de sécurité routière sont réalisés avec l'ensemble de nos ingénieurs qui interviennent sur ce sujet. Nous avons des laboratoires pour nos crash-tests, nous avons aussi un partenariat avec l'Allemagne avec l'ADAC, l'automobile-club allemand. Nous aussi, nous appartenons à une association allemande de transporteurs routiers. Nous intervenons donc auprès des élus locaux ou nationaux, des fédérations, des associations de l'ensemble des pays où nous sommes présents.

ALEXANDRA LEGENDRE

J'aimerais qu'on donne la parole maintenant à Ludovic Da Mota, avec qui nous allons parler de la conduite des jeunes, au volant, au guidon, mais aussi de leur comportement.

LUDOVIC DA MOTA

Bonjour et merci pour l'invitation. Je suis en contact avec des jeunes tous les jours, parce que je suis en charge des réseaux sociaux et du digital du GARAC, qui est l'école nationale de l'automobile et de la mobilité. C'est plus de 1 400 jeunes que l'on forme tous les ans. Vu que j'évolue constamment à leurs côtés, je vois à peu près ce qu'ils consomment sur internet. Que ce soit YouTube, Instagram, Twitch, TikTok, tout ce qui passe sous leurs yeux. Ce que j'ai pu remarquer, c'est que la part des réseaux sociaux a pris vraiment le dessus par rapport à la télévision. La plupart des retours que j'ai, c'est qu'ils regardent la télévision pour Netflix et le football, sinon dans 90 % du temps, ils sont sur les réseaux sociaux. Ils sont très influencés. En bon comme en mauvais. Parfois, le côté mauvais peut prendre un peu le dessus sur leur comportement et notamment sur la sécurité routière.

JEAN-LUC MOREAU

On a des vidéos qui sont de plus en plus, je vais dire le mot, « trash ». Il faut aller de plus en plus loin, il y a une sorte de challenge.

LUDOVIC DA MOTA

Plus ils font trash, plus ils ont d'abonnés et plus ils ont d'abonnés, plus ils gagnent de l'argent. C'est l'effet vicieux de ces influenceurs.

JEAN-LUC MOREAU

Vous avez quelques exemples d'ailleurs qui vont nous faire froid dans le dos.

LUDOVIC DA MOTA

Je peux notamment parler d'un projet de loi qui a été étudié à l'Assemblée nationale, concernant les réseaux sociaux en particulier. Il s'agit d'un code éthique. En gros, il cible tout ce qui concerne les jeux d'argent, la « malbouffe » et ce genre de contenus. Mais on n'y voit pas trop la partie sécurité

routière ni le comportement sur la voie publique. Pourtant, je pense à ce Youtubeur qui a lancé un challenge avec des mineurs sur la voie publique, consistant à faire des « wheelings » (figure de cascade consistant à rouler sur la seule roue arrière avec un deux-roues, note de la LDC), car c'est un peu la mode chez les jeunes. Il a fait deux vidéos sans casque, avec des motos non homologuées et pas entretenues, qui ne sont pas destinées à circuler sur la voie publique. La première vidéo a atteint 600 000 vues, elle a très bien marché, donc il a recommencé, vu que ça rapporte de l'argent. Sa deuxième vidéo a fait 1 million de vues. Il est maintenant suivi par plus de 650 000 personnes. J'ai pu analyser un peu ses fans, c'est à 80 % des moins de 15 ans. Je pense aussi à quelques comptes Instagram, montrant le même type de pratiques. C'est un petit aperçu de l'iceberg. On a un premier compte avec plus de 1 million d'abonnés, le deuxième 300 000 et le troisième 50 000. Les deux premiers comptes sont certifiés par la plateforme Meta – Instagram. Pourtant, deux des auteurs de ces comptes sont passés par la case prison par rapport à leurs pratiques. Mais leurs comptes sont toujours actifs. Ils n'ont jamais été bannis temporairement. Prenons un autre exemple : sur ce même réseau social une artiste avait fait une œuvre d'art avec un sein, son compte a été bloqué dans l'heure... Alors que ces comptes, qui comportent des mois et des mois de vidéos, plus de 300 vidéos pour certains, toujours filmés sur la voie publique, avec des motards sans casque, ne sont pas inquiétés. Plus ils font de contenus, plus les jeunes les suivent. Plus ils ont d'abonnés, plus ils ont d'argent.

ALEXANDRA LEGENDRE

Ce que vous craignez, c'est l'impact sur un public ultra jeune. On met sous leurs yeux des images de comportements totalement dangereux, proscrits par la loi, et rien n'est fait. Votre piste d'évolution, d'amélioration pour vous, c'est quoi ?

LUDOVIC DA MOTA

Dans la loi numérique, il faudrait que ce genre



**« Vous pouvez être
le meilleur pilote au
monde, vous ne savez
jamais ce qui arrive dans
la rue »**

Ludovic DA MOTA,
Directeur de France Stunt Organisation

de comportements soit bloqué assez rapidement. On parle d'autres types de contenus qui sont parfois bloqués dans l'heure, eux, ce sont des comptes qui existent, depuis quatre ou cinq ans pour certains et ils ne rencontrent aucun problème.

JEAN-LUC MOREAU

Est-ce c'est possible techniquement, avec un algorithme, de bloquer des vidéos de ce genre ? Cela pourrait très bien être tourné dans un cadre privé et rien ne l'interdit...

LUDOVIC DA MOTA

Exactement. L'algorithme se contente de reconnaître que c'est un comportement dangereux. Il ne va pas analyser s'il se déroule sur un circuit, sur une route ouverte ou autre. Mais on peut toujours signaler ces comptes. Par exemple, des associations l'ont fait, mais cela continue.

JEAN-LUC MOREAU

La police ne fait rien ?

LUDOVIC DA MOTA

Non. Comme je vous l'ai dit, deux de personnes sont passées par la case prison et pourtant, leurs comptes sont toujours actifs. Ils n'ont jamais été embêtés par la plateforme.

JEAN-LUC MOREAU

Est-ce que cela peut concerner aussi les voitures ?

LUDOVIC DA MOTA

Cela peut aussi concerner les voitures mais beaucoup moins. Dans cette optique-là c'est énormément le monde de la moto, mais il y a de l'automobile aussi.

JEAN-LUC MOREAU

On a tous vu des vidéos de motos qui roulent à des vitesses surréalistes sur les routes entre les voitures. J'ai même vu une moto qui, à un moment donné, a été percutée des deux côtés en même temps alors qu'elle roulait peut-être à 150 km/h plus vite que les deux voitures qu'elle doublait sur la voie

centrale. Le type s'en sort miraculeusement. La vidéo a généré plus de 5 millions de vues. C'est complètement démentiel.

LUDOVIC DA MOTA

C'est le genre de contenu qui fait le buzz. Plus elles sont vues, visionnées, plus l'algorithme va les mettre en avant même sans les analyser.

JEAN-LUC MOREAU

Vous êtes en relation toute l'année avec des jeunes qui sont très sensibilisés au monde de l'automobile. Est-ce qu'ils jugent ce genre de comportements malsain ou pas ?

« Les jeunes s'identifient aux vidéos des réseaux sociaux dans lesquelles ils voient des motards mal se comporter et les plateformes ne font rien »

Ludovic DA MOTA,

Directeur de France Stunt Organisation

LUDOVIC DA MOTA

Nous, sur le campus, on a des jeunes qui vont de la seconde à l'ingénieur. Nous intervenons surtout auprès des secondes, car ils sont très jeunes et ce sont ceux qui consomment beaucoup ce genre de comportements. Ils trouvent ça cool et fun. Les jeunes s'identifient à ce phénomène de mode.

JEAN-LUC MOREAU

Ils n'ont aucune notion du danger quand ils regardent ce genre de vidéos ?

LUDOVIC DA MOTA

Non, pour eux sortir sans casque, ce n'est pas un danger. Ce n'est pas un problème de vitesse, c'est juste ne pas savoir maîtriser un véhicule. On peut conduire sans casque à 30 km/h, chuter et en mourir ou avoir des séquelles à vie. On peut même percuter un piéton. Près de chez nous, il y a deux semaines de cela, une famille a été percutée

avec ses deux enfants. Heureusement, il n'y a pas eu de drame, mais ils ont quand même été percutés par ce genre de personnes qui, apparemment, était aussi en train de filmer avec une caméra.

JEAN-LUC MOREAU

À chaque fois que les auteurs sont arrêtés, de toute façon, ils ne sont pas réellement inquiétés.

LUDOVIC DA MOTA

Non. Parfois, il y a des saisies de véhicules mais, ils arrivent à en trouver d'autres facilement et rapidement. Ce n'est pas un problème pour eux. Certains arrivent à gagner de l'argent grâce aux réseaux sociaux donc racheter un autre véhicule derrière, c'est facile pour eux.

ALEXANDRA LEGENDRE

Ce que vous faites, vous, c'est que vous emmenez justement ces jeunes les plus mordus sur circuits.

LUDOVIC DA MOTA

Oui, auprès du GARAC, je fais de la prévention. Je leur montre des slides, des exemples d'accidents impliquant notamment des jeunes. Pour leur montrer la réalité. On essaie de faire passer un message. Parfois, nous invitons des pilotes pour essayer de faire de la prévention, mais c'est encore compliqué car on n'a pas énormément de lieux disponibles pour agir. Certaines municipalités nous ouvrent leurs portes. On essaie de leur montrer un cadre, de leur montrer les risques encourus. Vous pouvez être le meilleur pilote au monde, vous ne savez jamais ce qui arrive dans la rue. Un véhicule qui s'arrête, un enfant qui sort de nulle part. Vous pouvez être n'importe qui, j'échange même avec des cascadeurs professionnels, vous pouvez être le meilleur en pilotage mais pour ce qui arrive sur la voie publique, personne n'est à l'abri.

ALEXANDRA LEGENDRE

C'est ce qu'Ari Vatanen nous disait en introduction de nos propos. Merci, on va passer à Patrice Bessone. Parlons des jeunes, parlons

de leur formation, parlons partage des routes. Parlons aussi de comportement, d'éducation... Votre tâche est large. Comme notre table ronde veut parler de solutions, je suis sûre que vous en avez plein dans vos poches.

PATRICE BESSONE

D'abord merci de recevoir les auto-écoles. Dans auto-école, le mot le plus important c'est école. Une école avec des enseignements de la conduite.

La seule vérité, tout au moins actuelle, sur le problème lié aux jeunes, moins jeunes, aux seniors, à la vétusté des véhicules, c'est le pouvoir d'achat. Le problème s'arrête là. C'est-à-dire que l'on a dégradé la sécurité routière, l'infrastructure, et le reste car nous ne sommes plus dans un pays riche. La discussion pourrait d'ailleurs se terminer là...

Mais on ne va pas se monter les uns contre les autres. On va essayer de trouver des pistes de solution. D'abord, avant de commencer, est-ce que vous savez ce que coûte l'insécurité routière par an ? Cette année, c'est 50 milliards d'euros. Dans 92 % des cas, c'est le comportement qui est en cause. Cinquante milliards, c'est l'enveloppe la plus resserrée. Si on prend, en plus, des jeunes ou des moins jeunes qui ne peuvent plus produire, parce qu'ils sont paraplégiques, tétraplégiques ou morts, c'est 100 milliards d'euros par an. Donc, je pense que déjà il y a de l'économie à faire. Comment ? Comme dans une école, comme à l'éducation nationale, comme ailleurs, il faut monter en compétence. Tout ce qu'on a expliqué sur le coercitif, ça ne marchera jamais. Il faut expliquer ce que c'est le risque. Il faut pouvoir être pédagogue avec ça, faire de la psychologie du risque. L'auto-école ce n'est plus l'école de papa. En fin de compte, le problème ce n'est pas la manipulation de l'auto. On ne se tue plus parce qu'on s'est loupé entre le frein et l'accélérateur. Ce qui tue, c'est la non-compréhension de la prise de risque, comment elle arrive et de quelle manière elle arrive. Un accident n'arrive pas par hasard, il se déconstruit. Cela, ça se fait en face à face, de manière pédagogique et avec des débats. C'est ce que fait Ludovic avec les jeunes. Dans



« Tout ce qu'on a expliqué sur le coercitif, ça ne marchera jamais »

Patrice BESSONE.

Président national de Mobilians Éducation et sécurité routières

une auto-école, il faut qu'il y ait des cours théoriques. Pas des cours de code, pas savoir si où on s'arrête au stop ou pas, ça tout le monde le sait, même ceux qui ne l'appliquent pas. Ce qui nous intéresse, nous, c'est comment déconstruire la prise de risque dans le cerveau des jeunes. Comment pouvoir amener le schéma nécessaire pour que le jeune sache jusqu'où il peut mettre le curseur.

En Europe du Nord par exemple, ils ont tout compris. Quand on regarde ce qu'ils mettent en place, on voit que c'est la solution. Après le passage du permis, le jeune n'est pas lâché directement. Au bout de trois mois, il revient en école de conduite faire ces fameux cours que l'on appelle la psychologie du risque. On peut faire des échanges à plusieurs groupes, des simulations, des échanges entre eux. Trois mois après, ils reviennent à nouveau, refont un bilan et les derniers six mois, on vé-

rifie l'accidentalité. S'il y en a, ils reviennent faire des cours et ensuite il y a le permis définitif. Ils sont au top niveau, ce sont les premiers à chaque fois : Suède, Finlande, Danemark, Autriche, Allemagne. Même les Belges sont passés devant nous. Pendant ce temps, nous, on dégrade. On ne croit pas à la sécurité routière. Quand j'explique cela au ministère de l'Intérieur, en disant c'est ça qu'il faut mettre en place, c'est ce suivi, c'est sauver des vies. L'objectif « Vision Zéro ». table sur 0 mort en 2050. Pas 0 accident, 0 mort. On peut essayer d'y arriver.

JEAN-LUC MOREAU

Ceux qui meurent d'une crise cardiaque mourront quand même au volant.

PATRICE BESSONE

Oui, sacré Jean-Luc, mais je suis optimiste.

Je pense que l'on peut y arriver si on s'en donne les moyens. Il y a des acteurs de la sécurité routière à qui on a déjà proposé cela en 2015. Nous étions avant-gardistes par rapport à ce que font l'Autriche, la Belgique, etc. Mais on nous répond que le permis, c'est cher. Je vous ai dit qu'il faut voir la globalité : la formation au permis et les 100 milliards d'euros que coûte l'insécurité routière en opposition.

Cela signifie qu'il faut trouver un financement. S'il n'y a pas de financement, on ne peut pas monter en compétence, car c'est trop cher. On explique depuis trois ans qu'il faut nous aider. Peut-être que je n'ai pas les mots qui vont dans le bon sens... On explique qu'il existe un Compte personnel de formation pour tous les salariés et qu'il est même plébiscité pour le permis de conduire. Ce Compte personnel de formation, tout le monde ne l'utilise pas pour se former. Une grande partie de la population ne l'utilise pas. En règle générale, cela retourne à l'État. On parle de milliards d'euros, c'est une somme colossale. Ce n'est pas payé par

ne les met pas dans une situation de danger, tant qu'ils n'y sont pas confrontés, ils ne comprendront pas vraiment ce que cela signifie. Dans la formation, ne pourrait-on pas organiser des moments sur circuit, par exemple ? Je vais rejoindre ce que disait tout à l'heure Bernard : ne pourrait-on pas les mettre dans des situations de danger pour qu'ils comprennent réellement ce que c'est, sans risque bien entendu ?

PATRICE BESSONE

C'est très intéressant comme schéma. Ça marche difficilement, parce qu'une fois de plus, cela fait croire que l'on est capable de rattraper le véhicule. C'est très compliqué. Quand dans la vie réelle, on perd la trajectoire de son véhicule, on n'est plus dans un circuit.

JEAN-LUC MOREAU

Je ne parle pas de maîtriser un véhicule dont on perdrait le contrôle, je parle de vivre une situation de danger. De la vivre purement, sans être acteur.

« Pourquoi ne pas rendre le Compte personnel de formation portable ? »

Patrice BESSONE,

Président national de Mobilians Éducation et sécurité routières

l'État, c'est payé par les entreprises. Les assureurs ne peuvent pas garder cet argent, puisqu'il est réservé au compte CPF. Or, il y a des parents qui ont un CPF et qui ne l'ont pas utilisé. Pourquoi on ne peut pas le rendre portable ? Si on le rend portable et transmissible sur une partie, alors on peut mettre en place ce que je viens de vous expliquer. Si on met en place ce que je viens de vous expliquer, cela signifie que l'on a de l'autonomie intelligente. Si on a de l'autonomie intelligente, alors on réduit le nombre de morts sur les routes et on peut travailler correctement sur la prise de risque.

JEAN-LUC MOREAU

On sait que mesurer le danger, c'est vivre le danger. Donc, à partir du moment où on

ALEXANDRA LEGENDRE

Un freinage d'urgence par exemple.

PATRICE BESSONE

En formation, de plus en plus, nous avons des simulateurs. On a des simulateurs en formation car on travaille sur ce que l'on appelle des états dégradés du système : le système homme-véhicule-infrastructure.

JEAN-LUC MOREAU

Quand on joue aux jeux vidéo on n'a pas peur...

PATRICE BESSONE

On dispose de simulateurs avec des scénarios intéressants. Notre objectif est d'ailleurs de reproduire ce que font les pilotes de ligne.

Eux ne s'entraînent pas à crasher l'avion sur un circuit. En revanche, ils utilisent des simulateurs où, en quelques heures, ils sont confrontés à toutes les situations critiques qu'ils pourraient rencontrer dans leur carrière de pilote, même celles qu'ils ne vivront peut-être jamais. Notre ambition est de développer des programmes qui présentent toutes les éventualités, même celles auxquelles un conducteur ne sera jamais confronté. C'est cela qui nous intéresse. L'ONU a défini ce qu'est un bon conducteur : quelqu'un qui a enregistré mentalement les situations les plus improbables. Le bon conducteur, c'est celui qui fait preuve de vigilance et d'attention envers les autres. Si nous parvenons à mettre en place un tel programme, cela pourrait changer la donne. Récemment, lors d'un échange pédagogique, un jeune m'a raconté qu'il avait été témoin d'un accident sur l'autoroute, où une voiture devant lui avait fait des tonneaux. Cette expérience m'intéresse pour pouvoir l'expliquer aux autres. Si je demande dans la salle, beaucoup diront qu'ils n'ont jamais vu cela. Moi, cela fait quarante ans que je conduis et je n'ai jamais vu quelqu'un devant moi faire des tonneaux. Mais tout cela demande une approche pédagogique forte qui permettra de sauver des vies.

Les bonnes initiatives ne se limitent pas aux écoles de conduite. Il y a ce que fait Ludovic, ce que fait Karine également. Les activités sur les pistes sont un plus, mais le premier maillon est l'école de conduite. Si nous manquons cette étape, si nous n'ancrons pas dans l'esprit des jeunes ce qu'est réellement le risque sur la route, alors nous avons manqué un travail essentiel. C'est pourquoi, depuis dix ans, nous ne minimisons plus les chiffres. Cela peut être difficile à entendre lorsque cela touche sa propre famille. Un mort est déjà trop, mais 3 200, ce n'est pas 18 000 comme en 1972. Aujourd'hui, si nous voulons atteindre zéro mort, pas zéro accident, nous comptons beaucoup sur la voiture intelligente qui freine à notre place, etc. Nous comptons également beaucoup sur l'infrastructure intelligente, c'est-à-dire sur la capacité à envoyer des informations avant

« Le bon conducteur, c'est celui qui fait preuve de vigilance et d'attention envers les autres »

Patrice BESSONE, Président national de Mobilians Éducation et sécurité routières

que le danger ne survienne. Pour cela, il faudra améliorer l'enseignement de la conduite. Si aujourd'hui nous sommes limités par le pouvoir d'achat, nous devons trouver un financement pour progresser correctement en compétence.

JEAN-LUC MOREAU

On a vu que les stupéfiants sont de plus en plus impliqués dans les accidents, est-ce qu'il y a un discours spécifique pour ceux qui sont en formation au permis de conduire ?

PATRICE BESSONE

Au-delà des discours, nous disposons de statistiques et de chiffres sur les accidents liés à l'usage de stupéfiants et à la consommation d'alcool.

Nous avons également des explications sur les contrôles sanctionnés en rapport avec cela, ainsi que sur les effets de ces substances sur le cerveau et pourquoi il est impossible de conduire sous leur influence. Récemment, lors d'une discussion au ministère de l'Intérieur, quelqu'un m'a demandé d'où venait le seuil d'alcool autorisé. Pour rappel, un taux de 0,5 gramme par litre dans le sang, c'est une contravention. Pour 0,8 g/l, il s'agit d'un délit, et pour les jeunes conducteurs, le seuil est abaissé à 0,2 g/l. Ce seuil s'applique également aux conducteurs de transports en commun. Pour les transporteurs d'enfants, l'installation d'un antidémarrage est obligatoire, ce qui devrait bientôt être généralisé dans les voitures, ce qui sera bénéfique pour tous.

Ensuite, la personne du ministère de l'Intérieur m'a demandé pourquoi il n'y avait pas de seuil pour la consommation de drogue. Tout simplement parce que la drogue est illégale en France ! Le fait que tout le monde le fasse ne donne pas le droit de fumer des joints. Je ne vois pas Gérald Darmanin déclarer que l'on peut prendre la route avec un joint mais pas avec deux. C'est pourquoi nous abordons ces questions en détail, car elles font partie des cours théoriques. Je profite de cette occasion pour saluer mon vice-président ainsi que mon secrétaire national de Mobilians Éducation et Sécurité routières, ainsi que mes collaboratrices, qui font un travail remarquable car ils croient en cette cause. Ils viennent à chaque fois que l'on est invité pour essayer d'évangéliser. ■

La Ligue de Défense des Conducteurs a voulu que la troisième table ronde du colloque contribue à l'élaboration d'une politique de sécurité routière plus constructive.



QUELQUES QUESTIONS DANS LA SALLE POUR ALLER PLUS LOIN

M. F., sympathisant de la Ligue de Défense des Conducteurs

Pourquoi n'y aurait-il pas, et ça, il faut le demander au Premier ministre ou au président de la République, une classe de sécurité routière avec tous les sujets abordés ?

PATRICE BESSONE

Ces programmes existent déjà depuis dix ans. En primaire, au collège et au lycée. Tous ces programmes sont dispensés par les enseignants de l'éducation nationale. De plus, il y a le SNU (Service national universel) mis en place en 2019. Mais en tant que décideur, je suis confronté au problème de ne pas réussir à attirer l'attention du président de la République et du Premier ministre sur cette question. Malgré l'envoi de nombreux courriers, je n'ai pas encore obtenu de rendez-vous.

GÉRARD, sympathisant de la Ligue de Défense des Conducteurs

Entant qu'usager à la fois des trottoirs et de la route, je constate que certaines personnes adoptent des comportements imprudents, notamment avec l'émergence des nouvelles formes de mobilité. Nous sommes confrontés à des situations où des individus utilisent la route, notamment avec des trottinettes ou d'autres moyens de transport doux, sans posséder le permis de conduire. De plus en plus de jeunes ne passent pas le permis, ce qui entraîne des comportements problématiques. Les autorités locales ont ainsi mis en place des plans de circulation pour favoriser les déplacements doux, comme les pistes cyclables à contresens. Cependant, les automobilistes, dont la formation remonte parfois à longtemps, ne sont pas toujours familiers avec ces aménagements. Par exemple, lorsqu'un cycliste emprunte une rue à sens unique dans une zone limitée à 30 km/h, il peut y avoir des conflits car aucun marquage ne le signale, bien que le code de la route le permette. Mais l'automobiliste qui a passé son permis il y a très longtemps, comme moi, ne le sait pas. On se retrouve donc nez à nez avec un cycliste qui, parce qu'il a le droit de prendre la route à sens unique, se pense, en plus, prioritaire.

On a beaucoup de comportements de ce style comme des feux rouges

grillés, des utilisateurs qui ne sont pas protégés par un casque et qui passent dans un carrefour dans n'importe quel sens. Cela devient très difficile de conduire sereinement, il faut être très attentif. Je constate une véritable obnubilation pour les panneaux de limitation de vitesse. Quand j'ai appris à conduire ce n'était pas du tout comme ça. Mon moniteur d'auto-école m'avait appris à lire ce qu'était une route. Aujourd'hui, on voit un péage en ligne directe mais, il faut quand même des panneaux pour dire qu'il faut rouler à 110, 90, 70, 50 km/h au cas où vous n'auriez pas compris qu'au péage il faut ralentir même si vous avez un badge de télépéage. On nous prend pour des débiles. Les panneaux qui indiquent les virages dangereux, les passages dangereux, on n'en voit plus. On est complètement déresponsabilisé et ça ne va pas dans le bon sens par rapport à l'attention que l'on doit avoir sur la route par rapport à tous ces nouveaux usagers. C'est ce qu'il y est le plus difficile à mettre en place.

CLAUDE, sympathisant de la Ligue de Défense des Conducteurs

Lutter contre les accidents on est tous d'accord ici, mais est-ce que l'on connaît les véritables causes des accidents ? C'est-à-dire, lors d'un accident avec atteinte à l'intégrité physique, est-ce qu'il y a une analyse exhaustive de tout l'environnement de l'accident ?

KARINE BONNET

Lorsqu'il y a des accidents corporels, impliquant des blessures, des rapports policiers sont généralement établis, et des experts automobiles peuvent être sollicités pour enquêter. Une analyse de l'accident est souvent réalisée, bien que cela ne soit pas systématique dans tous les cas. Il est important que les personnes impliquées puissent donner leur version des faits, mais malheureusement, ce n'est pas toujours possible d'établir un dialogue avec toutes les personnes concernées. Nous effectuons des analyses approfondies, en tenant compte de divers facteurs, que nous incluons dans nos rapports afin de comprendre pleinement les circonstances de l'accident. Bien que le comportement humain soit souvent au cœur des accidents, il existe parfois des facteurs aggravants liés à la technologie, à l'infrastructure ou à d'autres usagers de la route. Dans certains cas, les accidents impliquent plusieurs usagers, ce qui rend l'analyse encore plus complexe.

PATRICE BESSONE

Si vous êtes intéressé, il y a un institut de recherche, l'Université Gustave Eiffel, qui explique toute la méthodologie de l'accident et comment le déconstruire. Si vous êtes intéressé, allez voir, c'est un institut français du risque.

KARINE BONNET

En revanche, vous n'aurez pas forcément une seule cause, ce sont souvent des causes qui interagissent. On sait dire dans les accidents mortels qu'il y a par exemple 32 % d'accidents qui sont liés à l'alcoolémie, 27 % à la vitesse. C'est multi causal. Il y a la distraction, les stupéfiants, c'est multifactoriel. C'est difficile de savoir quel est le facteur déclencheur. Ce n'est pas forcément l'emprise de l'alcool qui cause un accident mais cela peut être un facteur aggravant.



ANNICK JACQUEMET, Sénatrice du Doubs

« Il est temps de faire un bilan des politiques de sécurité routière menées dans notre pays depuis vingt-cinq ans »

Mesdames et messieurs, bonjour à toutes et à tous. Je suis très contente d'être parmi vous ce soir. Vous voilà arrivés au terme de cet après-midi, marqués par des échanges nourris, constructifs, parfois passionnés, souvent passionnants. Permettez-moi d'abord de féliciter tous les intervenants cet après-midi, merci pour leur engagement autour de cette cause qu'est la sécurité routière.

Si j'ai accepté bien volontiers de conclure ce colloque, c'est notamment parce que j'ai connu personnellement la douleur de perdre plusieurs personnes de ma famille dans des accidents de voiture. Je suis donc particulièrement sensibilisée à cette problématique. Nous sommes, hélas, bien trop nombreux à être touchés dans notre chair, dans notre cœur, par ces événements dramatiques qui nous marquent à jamais. J'ai une pensée particulièrement pour les victimes, les familles des victimes, les représentants des associations de victimes qui sont présents ici.

Je voudrais délivrer une mention particulière aux professionnels qui sont en première ligne en matière de sécurité routière. Je pense, bien sûr, aux sapeurs-pompiers, au SAMU qui arrivent et qui interviennent sur les accidents de la route et dont le professionnalisme et la célérité permettent de sauver de nombreuses vies humaines. Je pense également aux policiers et aux gendarmes, dont la rapidité de projection sur les lieux d'un accident permet de sécuriser un périmètre et d'éviter un suraccident. Leurs investigations permettent aussi d'analyser

les circonstances, on vient d'en parler, et de comprendre les raisons de l'accident. Cette phase est essentielle pour progresser et réduire le nombre des victimes de la circulation.

Nous ne devons pas perdre de vue qu'un accident, à l'exception de quelques situations, n'est pas le fruit du hasard. On voudrait croire que c'est la faute à pas de chance. Se trouver au mauvais endroit, au mauvais moment ou alors que c'est la faute des autres. C'est généralement le produit d'un enchaînement de facteurs. On parlait de déconstruire un accident, finalement c'est exactement ça. Au premier rang, on retrouve le poids des habitudes, l'automatisme et l'inattention. La Ligue de Défense des Conducteurs a fort justement pour credo une conduite responsable. On parle bien de conduite car il y a une différence fondamentale entre conduire et rouler. C'est peut-être cette différence qui explique que la grande majorité des accidents mortels se produisent dans un périmètre de quinze kilomètres autour du domicile.

À cette réalité-là, il n'y a pas de

fatalité. Il nous revient collectivement d'y opposer notre farouche volonté de changer les choses et c'est exactement ce qu'a fait le Président Jacques Chirac en juillet 2002, lorsqu'il a érigé la sécurité routière en chantier prioritaire.

On a évoqué les chiffres tout à l'heure et c'est vrai que l'on revient de très loin. On dénombrait 18 000 morts sur les routes en 1972 et encore près de 10 000 chaque année au tournant des années 2000. Les premiers radars fixes de contrôle automatisé ont été installés, les



« Il y a une différence fondamentale entre conduire et rouler »

« Le mauvais état des infrastructures est l'un des facteurs mis en cause dans 30 % des accidents mortels »

Annick JACQUEMET, Sénatrice du Doubs

permis probatoires instaurés, la ceinture de sécurité, la conduite sous l'emprise de l'alcool sanctionnée par un retrait de 6 points. En 2006, on comptait moins de 5 000 morts et on a enregistré une réduction de 51 % de la mortalité entre 2000 et 2010. Plus de 30 000 vies ont ainsi été épargnées durant cette période. Ces dernières années, un palier a été atteint, puisque depuis dix ans, le nombre de personnes décédées dans un accident de la route oscille aux alentours de 3 500 et le dernier chiffre que j'ai eu était de 3 267 en 2022. C'est l'objet central de ce colloque. Faut-il s'en satisfaire et faut-il s'en résigner ? J'ai bien compris que l'on veut aller plus loin, en tout cas on l'espère. J'ai entendu aussi l'objectif de 0 décès en 2050. Je voudrais nuancer un petit peu ce chiffre de 3 500 ou 3 200 morts sur les routes, on en a parlé quand vous êtes venus me rencontrer. C'est un chiffre qui existe depuis dix ans mais, que je pense qu'il faut corrélérer au nombre de véhicules circulants, au nombre de kilomètres parcourus car en dix ans, il y a sûrement eu une évolution et, proportionnellement, je suis optimiste de nature, peut-être que ce chiffre, en proportion, a finalement réduit le nombre de morts sur la route.

J'ai entendu la dernière intervention, la dernière table ronde, où vous essayez de dégager des pistes d'amélioration. J'en ai noté certaines comme la formation au code de la route, le permis progressif, l'état des routes. Je suis moi-même conseillère départementale, je voulais aussi répondre à la personne qui est intervenue tout à l'heure, sur l'état des routes, pour dire que dans le département du Doubs, c'est l'une de nos priorités. Cela se manifeste notamment au niveau du budget. C'est un choix que les élus du département du Doubs ont fait pour l'entretien des routes. C'est pour cela que je voulais dire que,

dans les départements, nous sommes conscients de l'investissement et de l'entretien qu'il y a à faire sur le réseau routier. J'ai entendu parler aussi, tout à l'heure, de voies multimodales. J'ai bien vu aussi le problème du numérique et des sites du numérique qui sont à bloquer. Au Sénat on a déjà beaucoup travaillé sur cette problématique du numérique afin d'arriver à l'encadrer.

Je tiens à préciser que j'ai particulièrement apprécié l'intervention de Monsieur Bessone qui parle de psychologie du risque, de pédagogie et du compte CPF pour les formations. Je voulais lui dire que l'année dernière, je voulais poser un amendement sur un des textes de loi pour que ce compte CPF puisse être utilisé pour le permis de conduire et pour des actions de formation, afin qu'il puisse être donné de parents à enfants. Malheureusement, cet amendement a été jugé irrecevable. L'article 40 dit qu'il ne faut pas induire de dépenses supplémentaires. C'est un sujet que nous avons déjà abordé et qui nous paraissait logique et de bon sens. On ne fait pas toujours ce que l'on veut.

La sécurité routière est multifactorielle, nul ne le conteste. Les projecteurs médiatiques sont venus nous le rappeler l'an dernier : un accident sur cinq implique un conducteur positif à la prise de stupéfiants. Cette part passe à un accident sur trois la nuit, au cours des week-ends. Parmi les conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel, la moitié présente également une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l de sang. Nicolas Simon, professeur de médecine spécialisé en addictologie, est catégorique : le cocktail drogue-alcool multiplie par 29 le risque d'avoir un accident mortel. Sont en cause les effets de sentiments de puissance et de désinhibition, conjugués à l'amoindrissement des réflexes.

Mercredi prochain (le 27 mars 2024, note de la LDC), le Sénat examinera une proposition de loi transpartisane visant à créer un délit d'homicide routier. Cela fait suite à l'accident qu'a causé Pierre Palmade. Celui-ci serait constitué en cas d'accident mortel causé par un automobiliste à la suite d'une conduite délibérément à risque. Si



ce texte ne constitue pas une réponse suffisante pour enrayer ces comportements inconscients, inexcusables et injustifiables sur nos routes, je salue son arrivée et je le soutiendrai dans l'hémicycle de cette haute assemblée.

D'autres facteurs interviennent aussi comme la fatigue ou l'inattention. Ou l'usage du téléphone au volant. Même avec le Bluetooth, ce sont des facteurs explicatifs. Le mauvais état des infrastructures est l'un des facteurs mis en cause dans 30 % des accidents mortels. Enfin, l'état du véhicule est tout aussi essentiel. Les constructeurs, les ingénieurs, les professionnels de l'automobile travaillent pourtant sans relâche à améliorer la sécurité des véhicules. Ce matin, au Sénat, je faisais partie de la Commission des Affaires économiques, nous auditionnions Jean-Dominique Senard, qui est le président du Conseil d'administration de Renault. Avec lui, on a évoqué plusieurs sujets dont le véhicule électrique. Il nous donnait l'exemple en comparant les R5 des années 1980, expliquant que celles-ci pesaient 750 kg, tandis que les nouvelles R5 qui vont sortir pèsent 1 400 kg. Sur ces 1 400 kg, il y a un peu moins de 400 kg pour les batteries. Le différentiel entre les 750 kg et les 1 400 kg correspond au poids supplémentaire attribué à l'amélioration de la sécurisation et de la protection des conducteurs. Tout n'est pas encore fait, il y a encore beaucoup de travail, de progrès qui sont faits au niveau de la sécurité et de la construction des véhicules. On parlait tout à l'heure du contrôle technique, même s'il n'est pas toujours populaire, les débats sur le sujet peuvent être légitimes. Je tiens à souligner l'importance du contrôle technique pour réduire les éventuelles défaillances, on l'a vu pour les voitures et maintenant pour les motos. La vitesse bien sûr, l'effort a été massif avec la multiplication des radars, mais on constate bien que ce n'est pas suffisant. Si je peux m'exprimer ainsi, on a fait jusqu'à maintenant du prêt-à-porter en accroissant les dispositifs de contrôle partout, mais sans toujours discerner la pertinence de leurs implantations.

En matière de sécurité routière, comme bien d'autres domaines, il faut faire plus de sur-mesure, du cousu-main. C'est ce qu'on a vu avec le retour des 90 km/h sur les routes départementales dans certains départements. Je constate que sur les 50 départements qui les ont remis en place, plus de la moitié l'ont fait avec discernement. Je peux vous dire que dans le Doubs c'est ce qu'on a fait. On a pris le temps de consulter tous les maires, tous les présidents des comités de communes, qui ont une connaissance très fine de leur secteur routier et de leurs problématiques. C'est avec eux que l'on a construit cette nouvelle signalétique sur les routes et ça s'est fait avec plus de la moitié des départements. Un certain nombre de tronçons importants ont été maintenus à 80 km/h, car cette limitation était plus adaptée localement.

Il faut arrêter d'uniformiser toute la France, que ça soit pour les limitations de vitesse, l'installation de radars, etc. On peut aussi se poser une autre question : pourquoi ne pas favoriser la transparence des données d'accidentologie entre tous les constructeurs ? Je voudrais aborder tout un pan de l'accidentologie routière qui est

Autour d'Annick Jacquemet, Alexandra Legendre, notre porte-parole et Nathalie Troussard, notre secrétaire générale.



aujourd'hui complètement sous les radars des statistiques. J'ai eu l'occasion d'échanger dernièrement avec la déléguée interministérielle en charge de la Sécurité routière où j'ai fait allusion à ces blocs de glace qui se détachent des bâches des camions. Les voitures qui les suivent ou les croisent, surtout dans les zones montagneuses, sont souvent confrontées à ces situations. On observe fréquemment, notamment au niveau des ronds-points, ces blocs de glace jonchant les bords des routes, causant des accidents graves et des blessures importantes. À ce jour, il n'y a aucune statistique qui est faite et aucune prévention, alors qu'on sait que certains pays européens ont mis en place des solutions techniques pour arriver à dégivrer cette eau et ces blocs de glace que l'on retrouve sur les bâches des camions. C'est un risque qui est connu et sur lequel on devrait travailler pour faire plus de prévention.

À l'issue des travaux de cette journée, des constats ont été posés, des pistes d'amélioration ont été décidées. Il est temps de faire un bilan des politiques de sécurité routière qui sont menées dans notre pays depuis plus de vingt-cinq ans, afin d'envisager toutes les pistes d'amélioration possible. Nous avons vu que des pistes existent chez nous mais aussi chez nos voisins. Je forme le vœu que le gouvernement s'y attelle. Mon collègue Pierre Cordier prendra l'initiative à l'Assemblée nationale et, j'ai l'intention pour ma part, de poursuivre les travaux initiés cet après-midi, au sein du Sénat, sous une forme qui reste encore à déterminer.

J'espère que tous ensemble, nous ferons encore progresser la sécurité routière dans notre pays parce que, je le rappelle, cela signifie très concrètement sauver des vies humaines. Je remercie la Ligue de Défense des Conducteurs de nous avoir donné cette occasion d'échanger tous ensemble cet après-midi et je vous remercie pour votre écoute. ■

MOT DE CLÔTURE

NATHALIE TROUSSARD

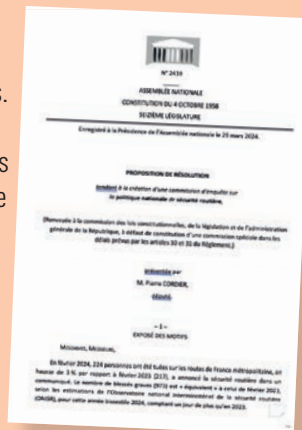
« Rendez-vous au Parlement pour le prolongement de notre colloque »

La Ligue de Défense des Conducteurs tient à remercier tous les intervenants pour la qualité de leurs échanges, les participants pour votre écoute et vos nombreuses questions. Ce débat apparaît comme une première étape d'une démonstration implacable que nous pouvons faire beaucoup mieux pour la sécurité routière et que des pistes d'améliorations existent. Il ne faut rien s'interdire. Nous remercions Madame la Sénatrice Annick Jacquemet et Monsieur le Député Pierre Cordier de prolonger ces débats à l'Assemblée nationale et au Sénat. Un dernier mot pour remercier chaleureusement, Alexandra Legendre et Jean-Luc Moreau qui ont animé ces débats. Et à l'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs qui a permis l'organisation de cet événement. Merci à tous. ■

DÉJÀ UNE SUITE À NOTRE COLLOQUE

Neuf jours seulement après notre colloque, le 29 mars 2024, le député Pierre Cordier a déposé une proposition de résolution à l'Assemblée nationale (n° 2419), « *tendant à la création d'une commission d'enquête sur la politique nationale de sécurité routière* ».

Nous nous félicitons de cette initiative, en parfaite adéquation avec nos propres attentes. En effet, une telle enquête révélera non seulement sur les excès de la répression routière automatisée, mais également tous les manquements de l'État pour véritablement améliorer l'accidentologie routière ces vingt-cinq dernières années.



De gauche à droite, l'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs : Nathalie Troussard, secrétaire générale, Axelle Tahon, content manager, Alexandra Legendre, porte-parole et Amel Ammari, assistante.





**Retrouvez les vidéos de notre colloque
sur la chaine Youtube de la Ligue de Défense des Conducteurs**



Ligue de Défense des Conducteurs — Avril 2024
Réalisation : Alexandra Legendre, avec Amel Ammari, Axelle Tahon et Nathalie Troussard (textes)
Bernard Rouffignac (photos) — Delphine Mandeville (direction artistique)



LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

POUR RESTER EN CONTACT

Site internet : www.liguedesconducteurs.org

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Téléphone : 01 43 95 40 20

Adresse : 23 avenue Jean Moulin - 75014 Paris



Retrouvez-nous aussi sur les réseaux sociaux
Facebook - X (ex-Twitter) - LinkedIn - Instagram

NOTRE CHARTE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

- Article 1** J'ADAPTE MA CONDUITE à la densité du trafic, à l'état de la route, aux conditions météorologiques et à ma forme du moment.
- Article 2** JE NE SUIS PAS SEUL SUR LA ROUTE. Je garde mes distances et vérifie très régulièrement dans mes rétroviseurs que je ne gêne personne ; je me décale largement pour laisser passer ou doubler les deux-roues.
- Article 3** JE NE CONDUIS PAS sous l'emprise de substances altérant sensiblement ma vigilance et mes réflexes.
- Article 4** J'ENTRETIENS régulièrement mon véhicule pour garantir une sécurité maximale.