

Pour une sécurité routière plus citoyenne
rapport au Ministre de l'équipement, du logement
et des transports

Isabelle Massin

juin 1998

Lettre de M. Le Ministre à Mme Isabelle MASSIN

Le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement

Madame,

La France, avec 8.000 tués par an sur ses routes, se situe loin derrière la moyenne des pays européens. Le risque d'être tué sur les routes y est deux fois plus élevé qu'au Royaume-Uni ou dans les pays scandinaves. Chaque jour, 22 personnes sont tuées et 460 blessées. Ces accidents frappent d'abord les populations les plus vulnérables, les enfants, les jeunes et les personnes âgées. Il ne s'agit pas d'une fatalité et ces morts peuvent être évités.

Le Gouvernement a préparé un projet de loi portant diverses mesures de sécurité routière qui sera examiné au Parlement durant le printemps ; ce projet comporte des dispositions attendues, notamment par les professionnels de la formation des conducteurs, les associations des familles de victimes et tous ceux qui ont participé à la table ronde présidée par M. VERRE, dont le rapport m'a été remis en juin 1997. Ces mesures législatives constituent un volet nécessaire.

La sécurité routière est un problème de société ; comme tous les problèmes de société, il ne saurait être réglé seulement par des mesures législatives.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière réuni, sous la présidence du Premier Ministre le 26 novembre 1997 a souligné l'importance qui s'attachait à une plus grande sensibilisation de chacun de nos concitoyens aux enjeux de l'amélioration de la sécurité routière, pour lui-même et pour ses proches, pour la qualité de vie et les rapports sociaux dans les quartiers.

Le respect des dispositions du code de la route ne dépend seulement de la qualité de la formation et des dispositifs de contrôle et de répression. Dès le plus jeune âge et aux différentes étapes de la vie, chacun doit avoir à l'esprit les règles de conduite sociale. La prise de conscience de la nécessité de s'imposer, à soi-même, de manière personnelle et volontaire, quelques contraintes pour sa propre sécurité, celle de ses proches et de ses voisins, incite à réfléchir aux voies et moyens qui peuvent permettre d'enrayer les dérives.

Chacun peut, par son action personnelle, concrète et quotidienne, oeuvrer à la réalisation de l'ambition que nous nous sommes fixée : diviser par deux le nombre de morts en cinq ans.

Beaucoup d'actions intéressantes ont été menées dans ce domaine. Des collaborations interministérielles prometteuses se développent, au plan national comme au plan local. Il nous faut maintenant faire en sorte que systématiquement, dans chaque commune, dans chaque quartier, dans chaque village, dans chaque école, collège ou lycée, dans chaque entreprise, chacun se sente concerné par cette ambition nationale et européenne et acteur responsable de son succès.

Je vous demande, à partir de l'évaluation que vous pourrez faire des dispositifs d'animation actuellement en place, de formuler des propositions susceptibles d'être appropriées par ceux qui oeuvrent sur le terrain de manière à créer les conditions pour atteindre l'objectif fixé.

Vous prendrez bien sûr, appui sur les acquis extrêmement riches des expériences locales et vous travaillerez avec tous ceux qui oeuvrent pour cette cause, et plus spécialement les élus locaux, les associations regroupant les victimes et familles de victimes, les délégués départementaux de la sécurité routière et leurs partenaires mobilisés dans le cadre des enquêtes REAGIR et des plans départementaux d'actions de sécurité routière, la délégation interministérielle et ses correspondants dans chacun des ministères.

La délégation interministérielle à la sécurité routière et ses correspondants désignés dans chacun des ministères seront à votre disposition pour vous aider dans la réalisation de votre mission.

Je vous demande de bien vouloir me remettre votre rapport au plus tard le 15 juillet.

Je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de mes hommages.

Jean-Claude GAYSSOT

Réponse de Mme Isabelle MASSIN à Mr le Ministre

Isabelle MASSIN

Monsieur J.C. GAYSSOT
Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Logement

Le 26 Juin 1998

Monsieur le Ministre, Vous m'avez demandé de vous présenter des propositions pour que chacun, "par son action personnelle, concrète, quotidienne", oeuvre à la réalisation de l'objectif fixé par le Comité Interministériel de Sécurité Routière réuni sous la présidence du Premier Ministre, le 26 novembre 1997 : diviser par deux le nombre de morts sur la route en cinq ans.

Pour établir ces propositions, je me suis appuyée sur les nombreux travaux qui ont été réalisés pour combattre le fléau que représentent les accidents de la route, notamment le rapport "Namias" sur la vitesse et le rapport "Verré" sur la formation des usagers de la route et des conducteurs. Je suis allée dans plusieurs départements pour connaître la perception des Préfets, de leurs chargés de mission sécurité routière et de leurs coordinateurs sécurité routière, des services locaux de l'Etat, des collectivités territoriales, des entreprises et des opérateurs, sur l'état de la question. J'ai travaillé avec les membres de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière, des partenaires d'actions locales, des associations de prévention des risques, des associations d'usagers, des formateurs, des chercheurs...

Trois constatations s'imposent :

- Des opérations remarquables ont été conduites, prenant en compte la complexité des relations entre l'infrastructure, l'usager de la route et son moyen de locomotion, selon des approches très différentes. Ces opérations ont du mal à s'inscrire dans la durée, leur efficacité est peu évaluée, ce qui rend difficile leur poursuite et a fortiori leur généralisation.
- - Nombreux sont ceux qui s'impliquent pour la sécurité routière, largement au delà de leurs obligations. Cette "flamme" est une force. Pour qu'elle soit plus largement partagée, il faut veiller à ce que le niveau d'engagement demandé reste compatible avec une vie équilibrée.
- - La sécurité routière est perçue comme une compétence de l'Etat qui dispose de moyens insuffisants pour l'assumer et sollicite de ce fait d'autres partenaires. Elle n'est pas reconnue comme une cause d'intérêt national dont chacun est responsable.

Il est essentiel aujourd'hui, de diffuser les connaissances acquises, de poursuivre les recherches, de mieux lier connaissance et action, de démultiplier les actions pertinentes.

Les propositions que je formule "Pour une sécurité routière plus citoyenne" s'organisent autour de quatre axes :

- Positionner la sécurité routière au coeur des préoccupations que sont aujourd'hui le civisme, la cohésion sociale, le développement durable, l'action publique renouvelée.
- - Appuyer les actions sur des connaissances partagées.
- - Rendre exemplaire l'action de l'Etat en matière de sécurité routière dans son champ de compétence.
- - Développer le partenariat en matière de sécurité routière aux niveaux local et national.

Chacun peut avoir sa propre vie bouleversée par une erreur parfois exceptionnelle : quelques verres de trop, une ceinture non attachée, une vitesse excessive. La voiture ou la moto peuvent être des armes.

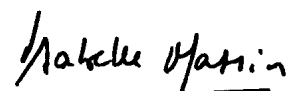
Elles sont bien sûr aussi, quand elles sont convenablement utilisées, des outils formidables pour une vie quotidienne plus libre et plus ouverte.

La sécurité routière a fait des progrès considérables depuis 1972 grâce à des mesures énergiques et à des efforts répétés. Nous ne parvenons pas en ce moment à franchir une nouvelle étape. Nous ne pouvons pas nous y résoudre. 8000 morts par an sur les routes n'est pas une fatalité.

D'autres pays européens font mieux que nous. La conduite "apaisée" y est considérée comme le comportement "normal". On y critique fortement les entorses au code de la route.

Il ne faut pas, néanmoins, se cacher la difficulté à faire évoluer des attitudes qui sont le reflet de notre culture nationale.

Espérant contribuer par ce travail à aider les acteurs de terrain à relever ce défi pour lequel ils se dépensent, au quotidien, avec acharnement, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma considération distinguée.

A handwritten signature in black ink that reads "Isabelle Massin". The signature is written in a cursive style and is underlined.

Isabelle MASSIN

Synthèse

Comment redynamiser les politiques locales de sécurité routière ?

Avec 7 989 tués et 169 578 blessés en 1997, le niveau d'insécurité routière est supérieur en France à celui de la plupart des autres pays de l'Union européenne. Si des progrès importants ont été enregistrés depuis 1972 -année pendant laquelle on a déploré plus de 16 000 tués- la tendance actuelle est à la stagnation, avec des différences notables entre les départements.

Aujourd'hui, les grandes mesures de sécurité routière existent (port de la ceinture de sécurité à toutes les places du véhicule, taux d'alcoolémie de 0,5 gramme par litre de sang, limitations de vitesse...) et c'est par une implication au plus près du citoyen, par une meilleure diffusion de la connaissance, que des progrès sont encore largement possibles.

Fondé sur des entretiens avec des acteurs de terrain et sur l'observation de la mise en œuvre d'actions locales de sécurité routière, le rapport d'Isabelle MASSIN dresse le cadre rénové dans lequel pourrait s'inscrire des politiques locales de sécurité routière plus efficaces, parce que mieux articulées avec les actions nationales et mieux coordonnées entre elles.

Au dernier Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 26 novembre 1997, le Gouvernement a fixé un objectif ambitieux de réduction de moitié du nombre de tués sur la route en 5 ans, ce qui ramènerait notre pays au niveau des meilleurs pays de l'Union européenne. Dans ses rencontres avec les différents acteurs de terrain, Isabelle MASSIN relève que l'affirmation d'une ambition forte et chiffrée est appréciée. Pourtant, on enregistre quelque scepticisme sur la capacité réelle d'atteindre cet objectif, scepticisme conforté par le bilan de sécurité routière du premier trimestre 1998.

Franchir une nouvelle étape est primordial. Des moyens adaptés sont certes nécessaires pour cela, mais agir pour la sécurité routière c'est aussi avoir conscience des différences de perception qui animent les intervenants et acteurs de ce système complexe.

Les perceptions de l'action locale :

La sécurité routière est perçue comme relevant de la responsabilité de l'État et non de chaque citoyen, chaque collectivité, chaque entreprise concernés par le partage de la route. Elle n'est pas reconnue comme une cause d'intérêt national dont chacun est responsable.

Les actions proposées pour la sécurité routière par les spécialistes paraissent, trop souvent, relever plus des intimes convictions de leurs initiateurs, que fondées sur des connaissances scientifiques.

La synergie entre les actions menées pour la sécurité routière au niveau national et au niveau local n'est pas toujours manifeste. Ces actions ont du mal à s'inscrire dans la durée, leur efficacité est peu évaluée, ce qui rend difficile leur poursuite et a fortiori leur généralisation.

Ceux qui "oeuvrent" localement ont l'impression "d'avoir un peu tout essayé", mais à une échelle trop réduite pour qu'elle soit significative. Ils voudraient dépasser ce qui reste trop souvent au stade de l'expérimentation. Or, ils ne sont pas soutenus dans leur demande de moyens complémentaires, par une demande sociale forte.

Les mesures nationales sont trop souvent ressenties comme des menaces potentielles de sanctions et non comme des mesures ayant un intérêt pour soi et son entourage.

Les statistiques dont on dispose ne sont pas toujours utilisées comme des outils opérationnels, soit parce qu'elles sont disponibles trop tardivement, soit parce qu'elles ne renseignent pas aux échelles pertinentes.

Il est essentiel pour franchir une nouvelle étape en matière de sécurité routière, de diffuser les connaissances acquises, de poursuivre les recherches, de mieux lier connaissance et action, de généraliser les actions pertinentes.

De nouveaux angles de réflexion et d'action

C'est pourquoi la sécurité routière a besoin d'être abordée sous de nouveaux angles. Les propositions formulées "pour une sécurité routière plus citoyenne" s'organisent autour de quatre axes :

- la sécurité routière doit être considérée comme une **école de civisme**. C'est un objectif dont la réalisation peut concourir aux succès d'autres politiques prioritaires, c'est un thème approprié pour une **action publique renouvelée** ;
- les grandes décisions prises en matière de vitesse, d'alcool au volant, ou de port de la ceinture de sécurité reposent à la fois sur des analyses statistiques fines et sur les données chiffrées d'accidents. Toutefois, l'incertitude sur bon nombre de dispositifs demeure. Il convient en conséquence d'approfondir la connaissance et de diffuser ce qui est connu. Pour cela, il est proposé de travailler dans trois directions : **développer la recherche, promouvoir des expérimentations à une échelle significative, évaluer les expérimentations et diffuser les connaissances** ;
- l'État n'est pas seul compétent en matière de sécurité routière. Il doit cependant être en mesure d'assumer ses responsabilités propres et de montrer l'importance qu'il attache à la sécurité routière à l'intérieur de ses missions. **Son action en tant qu'employeur doit être exemplaire. Il doit se comporter en vrai partenaire** ;
- enfin, le partenariat en matière de sécurité routière a des justifications autres que financières. Il convient en conséquence **d'élargir le partenariat, de mieux articuler les efforts entre le national et le local tant pour la conception des actions que pour la réalisation de celles-ci**.

Ce nouveau cadre de fonctionnement permettra à chacun de mieux prendre conscience de l'énorme gâchis individuel et collectif que représentent les accidents de la route et de mieux apprécier l'impact de son action.

"Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons pas, c'est parce que nous n'osons pas qu'elles sont difficiles".

Cette remarque de Sénèque ponctue le rapport d'Isabelle MASSIN intitulé, "pour une sécurité routière plus citoyenne". Il s'agit d'une incitation pour que, dans toutes les strates de la société, une dynamique se crée pour relever le défi de l'insécurité routière.

Introduction

Positionner la Sécurité Routière au coeur des préoccupations que sont aujourd'hui le civisme, la cohésion sociale, le développement durable et l'action publique renouvelée

Appuyer les décisions et les actions en matière de Sécurité Routière sur des connaissances partagées

Démontrer la volonté de l'Etat de s'engager pour la Sécurité Routière dans son champ de compétence

Développer le partenariat en matière de Sécurité Routière

Conclusion

Personnes auditionnées

AVERTISSEMENT

Ce rapport n'a pas pour ambition de faire le tour des questions afférentes à la sécurité routière. Son objectif est de cerner, à partir des réflexions menées par les uns et les autres, à la lumière de leur action concrète, comment aujourd'hui mobiliser de nouveaux acteurs pour la sécurité routière. Il n'a pu être établi que grâce aux travaux déjà réalisés - les réflexions menées lors de la table ronde présidée par M. VERRE regroupant 700 acteurs sur la formation des usagers de la route et des conducteurs ont été particulièrement utiles - à la volonté très forte de certaines personnes engagées, de faire partager leurs observations et leurs interrogations, à la coopération efficace de nombreux membres de la délégation interministérielle à la sécurité routière. Il est le résultat des réunions que j'ai eues pour mieux comprendre les uns et les autres, les ressorts essentiels des interventions des uns et des autres. La liste des personnes rencontrées figure en annexe et je tiens à remercier chacune d'entr'elles de leur contribution. Ce travail n'a pu être réalisé que grâce à l'appui très actif de Mme Hernu, M. Lebas, Mme Steinhart et Mme Lefebvre. Je les remercie vivement ainsi que Mme d'Halescourt qui a assuré avec efficacité et gentillesse, dans des délais très courts, la frappe d'une bonne partie des documents.

INTRODUCTION

Les propositions " Pour une sécurité routière plus citoyenne ", présentées dans ce rapport partent de quelques observations qu'il est utile de rappeler brièvement avant de les formuler et de les expliquer.

La sécurité routière est perçue comme relevant de la responsabilité de l'Etat et non de chaque citoyen, chaque collectivité, chaque entreprise, concernés par le partage de la route. Les actions proposées pour la sécurité routière par les spécialistes paraissent trop souvent, plus relever des intimes convictions de leurs initiateurs, que fondées sur des connaissances scientifiques. La synergie entre les actions menées pour la sécurité routière au niveau national et au niveau local n'est pas toujours manifeste.

La sécurité routière est perçue comme relevant de la responsabilité de l'Etat et non de chaque citoyen, chaque collectivité, chaque entreprise, concernés par le partage de la route.

Le nombre de tués et de blessés sur la route a augmenté de manière considérable jusqu'en 1972 où il a avoisiné les 17.000 morts. Il a décliné depuis de manière significative, et il est aisé de constater sur la courbe des accidentés de la route, l'impact des mesures décidées par l'Etat, comme les limitations de vitesse, le port de la ceinture, la réduction des taux d'alcoolémie autorisés au volant. Un palier semble avoir été atteint en 1996 et 1997 avec 8000 morts par an et 170.000 blessés.

Le début de l'année 1998 ne laisse malheureusement pas présager des résultats plus satisfaisants. Cette situation est d'autant plus préoccupante que la France, si elle a enregistré des progrès notables, n'est pas dans le peloton de tête des pays européens pour la sécurité routière : 153 personnes y sont tuées sur la route pour un million d'habitants alors que l'Allemagne en a 116, les Pays-Bas 86, le Royaume-Uni 64. Si les comparaisons sont difficiles, il faudrait en effet, intégrer une multitude de paramètres (densité, pyramide des âges, caractéristiques des infrastructures...), il n'en demeure pas moins vrai que diviser par deux le nombre de tués reviendrait à se situer dans la moyenne actuelle du nombre de tués par million d'habitants des cinq pays de l'Union Européenne suivants : Royaume-Uni, Suède, Pays-Bas, Finlande, Allemagne et dans la moyenne actuelle du nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus des trois pays de l'Union Européenne suivants : Royaume-Uni, Finlande, Pays-Bas. Cet objectif est celui qui a été fixé par le Comité Interministériel de Sécurité Routière réuni, sous la présidence du Premier Ministre, le 26 novembre 1997. L'affirmation d'une ambition très forte et chiffrée est appréciée. Certains spécialistes de la route et de la sécurité routière affichent quelque scepticisme sur notre capacité à l'atteindre, ils manifestent néanmoins la volonté de se mobiliser en ce sens. Les acteurs de terrain attendent des effets très positifs de la loi en cours de discussion. Pourtant, elle ne saurait à elle seule, provoquer le choc nécessaire pour franchir une nouvelle étape. Sans mettre en cause l'efficacité et l'utilité considérable des actions passées qui sont manifestes, la question de la sécurité routière a besoin d'être abordée sous de nouveaux angles. Ceux qui " oeuvrent " localement, ont l'impression " d'avoir un peu tout essayé ", mais à une échelle trop réduite pour qu'elle soit significative. Ils voudraient dépasser le stade de l'expérimentation. Or, ils ne sont pas soutenus, dans leur requête de moyens complémentaires, par une demande sociale forte. Il existe un lobby de la vitesse, il n'existe pas de lobby organisé de la " conduite apaisée ". Les mesures nationales sont plus ressenties comme des menaces potentielles de sanctions que comme des mesures ayant un intérêt pour soi-même et son entourage.

Les actions proposées pour la sécurité routière par les " spécialistes " paraissent plus relever des intimes convictions de leurs initiateurs que fondées sur des connaissances scientifiques.

Les statistiques dont on dispose, ne sont pas toujours de vrais outils opérationnels, soit parce qu'elles sont disponibles trop tardivement, soit parce qu'elles ne renseignent pas aux échelles nécessaires. Un travail important de collecte d'informations sur les accidents est demandé aux forces de l'ordre qui, parmi leurs nombreuses tâches, ne voient pas toujours l'utilité des renseignements demandés. Les retards de transmission engendrent des difficultés de traitement qui nuisent à l'efficacité des résultats. De nombreuses Cellules Départementales Exploitation et Sécurité (CDES), avec parfois l'appui des observatoires régionaux de la sécurité routière, ont fourni des analyses jugées utiles dans l'élaboration des documents globaux d'orientation des politiques départementales d'actions de sécurité routière. Bon nombre d'interlocuteurs regrettent toutefois qu'il n'y ait pas plus de liens entre les analyses statistiques et les actions proposées.

S'il est parfaitement reconnu que la vitesse, l'alcool au volant et le non port de la ceinture sont dangereux, si l'analyse des accidents montre toujours la multiplicité des facteurs y concourant, on manque de connaissances incontestées, sur l'efficacité des mesures d'information, de certaines sanctions, des dispositifs de formation sur l'accidentologie. Si certains techniciens spécialisés de la route peuvent affirmer, sans doute à juste titre, que le " savoir " existe pour réaliser ou aménager une route " sûre ", ce n'est pas la conviction de tout un chacun, et ce savoir est peu diffusé au delà d'un cercle d'initiés.

La synergie entre les actions menées pour la sécurité routière au niveau national et au niveau local n'est pas toujours manifeste.

Au niveau national, sont décidées les grandes mesures imposées aux conducteurs, aux constructeurs, aux propriétaires de véhicules, sont organisées les campagnes d'information grand public ; au niveau local, sont mises en place les actions de sensibilisation, les campagnes de contrôle, les actions de formation, les opérations innovantes en matière de sanctions.

Les politiques locales de sécurité routière varient considérablement d'un endroit à l'autre. Elles sont très dépendantes des engagements individuels. Dans certains cas, il y a une implication formidable de membres de l'éducation nationale, dans d'autres, de la justice, dans d'autres encore, de médecins ou de professionnels de la conduite. Les interventions des collectivités territoriales sont très variées. Les contacts entretenus au titre des responsabilités administratives (passage du permis de conduire, formation initiale à la conduite, contrôle technique des véhicules, immatriculation des véhicules...) sont peu utilisés pour une mobilisation des acteurs pour un partage harmonieux de la route et une conduite apaisée. Rappeler ces quelques éléments de toile de fond semblait nécessaire pour situer les propositions formulées pour une sécurité routière plus citoyenne. Elles s'articulent autour de quatre axes qui seront traités successivement :

1 - Positionner la sécurité routière au cœur des préoccupations que sont aujourd'hui le civisme, la cohésion sociale, le développement durable, l'action publique renouvelée.

2 - Appuyer les décisions et les actions prises en matière de sécurité routière sur des connaissances partagées.

3 - Rendre exemplaire, dans son champ de compétence, l'action de l'Etat, en matière de sécurité routière.

4 - Développer simultanément le partenariat pour la sécurité routière au niveau local et national.

Positionner la sécurité routière au cœur des préoccupations que sont aujourd'hui le civisme, la cohésion sociale, le développement durable, l'action publique renouvelée

Aujourd'hui, l'Etat, les collectivités territoriales, les acteurs économiques doivent faire face à de multiples besoins pour lesquels la pression et l'attente de la population sont fortes. De ce fait, même si personne ne nie l'enjeu ; les moyens disponibles sont affectés en priorité là " où cela brûle ". Pourtant, la sécurité routière est une école de civisme, elle peut concourir au succès d'autres politiques, c'est un thème adapté à une action publique renouvelée

La sécurité routière, école de civisme

Avoir un comportement adapté au volant, c'est respecter les valeurs du civisme, et pourtant, chacun commet des incivilités au volant.

Qu'est-ce que le civisme ? C'est respecter l'autre, savoir maîtriser ses pulsions individuelles, c'est reconnaître à son voisin un droit égal au sien d'utiliser l'espace et les services publics, c'est refuser la règle du " chacun pour soi " au nom de la " liberté " de l'autre, de la " fraternité " et de " l'égalité ". C'est considérer qu'on ne doit pas adapter son comportement aux seuls risques personnels qu'on est prêt à courir pour soi-même (accident ou sanction) et vouloir éviter de faire subir des nuisances aux autres. Le respect de ces valeurs réduirait considérablement le nombre des accidents de la route : savoir maîtriser ses envies de vitesse en dépit du plaisir individuel qu'elle vous procure pour ne pas faire courir de risque à celui qui est sur votre chemin et ne contrôle éventuellement pas aussi bien que vous sa vitesse, savoir limiter ses désirs de mobilité en prenant conscience de ses propres limites (vigilance - vue - capacité à maîtriser son véhicule...), sauveraient de nombreuses vies. Respecter le code de la route, la réglementation, c'est respecter les règles édictées pour un partage harmonieux de la route. Certaines peuvent être discutables mais si elles doivent être discutées, elles doivent l'être avec ceux qui sont chargés de les élaborer, (le législateur, l'administration ou les autorités de police), leur respect ou leur irrespect ne peut être laissé à l'appréciation de leur pertinence par chacun. La sécurité routière aide à faire comprendre l'effet d'un acte individuel minime sur la vie de la collectivité : le port de la ceinture systématique, devant, derrière, sauverait 800 vies par an. Respecter strictement les vitesses sauverait au moins 3000 vies par an et dans un tiers des accidents mortels, les conducteurs ont un taux d'alcoolémie qui dépasse la limite légale. Appliquer ces règles de comportement ne peut relever de la présence d'un représentant des forces de l'ordre derrière chaque citoyen. La sécurité routière est un outil pertinent pour inciter au civisme dans notre pays. Certains perçoivent en effet, l'appel au civisme comme l'interpellation de certains " bons citoyens " envers d'autres qui ne le seraient pas. Or, réclamer un comportement civique sur la route, est un message qui s'adresse à tout le monde : les jeunes, les adultes, les personnes âgées, les ouvriers, les agents de maîtrise, les commerçants, les cadres, les enseignants... Chacun commet des incivilités sur la route et ces incivilités qui peuvent être exceptionnelles pour celui qui les commet, bouleversent parfois, sans que cela soit systématique, lorsqu'elles sont commises, toute l'existence d'un individu, d'une famille. **Utiliser le vecteur de la sécurité routière pour promouvoir un retour au civisme a une portée particulière : chacun est concerné.** Il incite à la tolérance, il fait réfléchir à son propre manque de civisme susceptible de toucher non seulement aux biens d'autrui mais aussi à sa vie. L'A.P.M.C.J., association dont l'objet est " une meilleure citoyenneté des jeunes ", part de cette hypothèse pour développer des programmes d'initiation à la conduite " sûre ".

La sécurité routière, objectif utile au succès d'autres politiques

L'action menée par l'A.P.M.C.J. au titre de la prévention comme celle développée depuis plusieurs années par des auto-écoles associatives, émanant d'équipes de prévention spécialisée, jumelant actions de prévention et apprentissage de la conduite, démontrent quotidiennement les liens existants entre la " politique de la ville " et la sécurité routière.

Apprendre à conduire, c'est apprendre à se conduire, c'est comprendre l'utilité des règles sociales qui s'imposent à vous et dont l'entorse est susceptible de mettre en jeu votre propre vie et celle de votre entourage.

La Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière a d'ailleurs demandé à Maryse Hedibel du centre de recherches sociologiques sur le droit et les institutions pénales d'élaborer " le guide des actions d'insertion par la préparation au permis de conduire et aux métiers de la route ".

Les besoins de la sécurité routière concourent au succès d'autres politiques prioritaires : l'emploi, la formation, la santé, l'éducation notamment. La table ronde présidée par M. Verré qui a réuni dans ses différents groupes de travail plus de 700 personnes, a fait ressortir les besoins existants en matière de formation de l'usager de la route, de la petite enfance à la fin de sa vie. Il y a là un gisement de nouveaux emplois qu'on voit seulement émerger. **Ils correspondent à de vrais besoins et rentrent parfaitement dans la définition donnée aux " emplois-jeunes "**. La mise en place du Brevet de Sécurité Routière, les expérimentations dans certains départements de rendez-vous d'évaluation et de formation du conducteur titulaire du permis (préconisées dans le rapport Verré), les programmes de prévention des risques routiers (2/3 des accidents mortels du travail sont des accidents de trajets) adoptés dans quelques entreprises à l'instigation de CRAM, d'assureurs, ou de leurs propres services prévention ou qualité, sont porteurs d'emploi. Selon une étude réalisée, la mise en œuvre des recommandations du Rapport Verré en Aquitaine permettrait la création de 200 emplois. Sans s'arrêter à des données mécaniques, il est certain qu'il y a de nouveaux métiers à définir, à reconnaître, pour lesquels, il faut élaborer des programmes de formation, d'homologation. Ils peuvent favoriser des reconversions ou des évolutions souhaitables de certains moniteurs de conduite. Ce créneau est occupé par des précurseurs, convaincus, prêts à collaborer à la définition des qualifications adaptées. En terme de formation, apprendre les lois de la dynamique ou plus simplement les maths ou le français avec des données telles que, la force à laquelle on est projeté en cas de choc à 50 km/h, les distances de freinage sur sol sec et mouillé, **les règles du code de la route, aident l'enseignant à démontrer l'utilité des savoirs requis dans la vie quotidienne.** Le conseil régional d'Ile de France met en place un programme de formation de " remise à niveau " à partir de l'apprentissage de la conduite, partant d'un double constat : l'intérêt du code de la route pour intégrer des connaissances de base en français et en maths, l'intérêt de la possession du permis de conduire pour trouver un emploi y compris de " basse qualification " (livreurs, coursiers, réparateurs à domicile... ont besoin de ce " viatique "). Les services ont proposé aux élus régionaux ces actions, au titre de leur compétence formation. Les interventions pour la sécurité routière rejoignent aussi certaines des préoccupations du ministère de la santé. **La lutte contre l'alcool au volant rejoint la lutte contre l'alcoolisme.** Il serait totalement faux de dire que les personnes qui conduisent avec 0,5g d'alcool dans le sang sont alcooliques. Néanmoins, une partie d'entr'elles, le sont, et comme le danger ne touche pas que les alcooliques, c'est un moyen d'aborder la question avec eux sans qu'ils soient obligés de reconnaître, aux yeux des autres, leur maladie. Des tribunaux (le tribunal de Lille, et le tribunal de Besançon notamment) se sont engagés dans des actions de peines alternatives en matière d'infractions aux taux d'alcoolémie autorisés au volant, visant à traiter le problème de fond de certains des infractionnistes. Certaines conférences régionales de la santé ont choisi comme thème d'actions prioritaires : la lutte contre les accidents de la route, car elles considèrent qu'il s'agit d'un sujet majeur de santé publique dans leur région et attendent une mobilisation des professionnels de la santé sur la question. C'est le cas du Languedoc-Roussillon et de la Guadeloupe. En 1997 encore, les accidents de la route ont constitué la première cause de mortalité des jeunes : plus de 2000 jeunes de 15 à 24 ans ont trouvé la mort sur nos routes, cette année là. **Si le gâchis est d'abord humain, il pèse aussi lourdement sur les comptes de la sécurité sociale** : le coût des accidents de la route est estimé dans une note de juin 1998 du centre de documentation et d'information de l'assurance, à environ 120 milliards de francs par an : 70 milliards versés par les assurances, **5 milliards payés par la sécurité sociale** en frais de soins, 10 milliards qui restent à la charge des ménages et 35 milliards de coûts indirects (perte de production future des personnes décédées).

Sécurité routière, thème exemplaire d'une action publique renouvelée

L'Etat s'est attaqué au problème de la sécurité routière en tant que tel depuis peu de temps. En effet, c'est seulement en 1972, lorsque le nombre de tués sur la route a atteint son pic : 17.000 morts, que la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière a été créée. Jusque là, seule l'association de la Prévention Routière fondée en 1949 à l'initiative de l'association générale des sociétés d'assurances contre les accidents - avec le concours des organismes professionnels de l'automobile, de la route et du transport - avait ce cœur d'activité. Certains services de l'Etat, certaines collectivités ou certains acteurs économiques s'en préoccupaient mais avec d'autres " entrées ".

Le thème de la sécurité routière se prête à une réflexion cohérente sur des sujets tels que l'articulation des décisions françaises et celles des instances supranationales, l'articulation du travail de l'Etat avec celui des autres collectivités territoriales, l'articulation de l'action publique et celle des partenaires économiques, la participation des associations à l'action publique.

La réglementation des véhicules, l'élaboration des normes s'imposant aux constructeurs se négocient au niveau mondial (cf. le congrès tenu récemment à Genève). Il faut être capable de planifier son travail selon le rythme d'autres, être en état de veille sur ce que les autres pays souhaitent, et être force de propositions. Des directives européennes s'imposent, il faut les mettre en œuvre intelligemment et ne pas les subir. Le contrôle technique des véhicules a ainsi été organisé sans moyens supplémentaires en s'appuyant sur un réseau d'organismes privés ayant à respecter un cahier des charges précis, suite à une directive européenne. La mobilité croissante des personnes et des véhicules - pendant la période estivale 30 millions de Français et plus de 10 millions d'Européens circulent sur nos routes - nécessite à terme, des règles de conduite identiques et une signalisation uniformisée. Pour la sécurité routière, l'Etat, les collectivités territoriales en partenariat avec d'autres, peuvent et doivent travailler conjointement en respectant la répartition des compétences des uns et des autres. Certaines collectivités territoriales s'engagent dans des actions de sécurité routière pour " pallier les insuffisances des moyens de l'Etat ". Elles affirment accepter " fermer les yeux sur les transferts de charges ". Elles redoutent même parfois d'être " trop entreprenantes " et de provoquer l'irritation des représentants de l'Etat " qui attendent leurs subsides mais acceptent mal leurs initiatives ". Pourtant, si les compétences de l'Etat sont nombreuses en la matière et doivent être assumées de manière irréprochable, (cf. ci-dessous) **les régions, les départements, les communes peuvent faire œuvre très utile en matière de sécurité routière par des interventions relevant de leurs responsabilités respectives.** Les régions ont la charge des lycées et de la formation. La région Aquitaine soutient, par exemple, dans les établissements relevant de sa compétence, les CFA, des actions de sensibilisation à la sécurité routière des jeunes. Les départements, qui gèrent 360.000 km de routes, ont à sensibiliser les utilisateurs de la route aux comportements différents à avoir selon les types d'infrastructure. Ils ont - et ils le font déjà pour une partie d'entre eux - à examiner leurs infrastructures non seulement au regard de la fluidité du trafic, de la mobilité à organiser dans le département, mais aussi de la sécurité. Ils ont la responsabilité de la Protection Maternelle et Infantile : on apprend aux mères de famille beaucoup de choses utiles pour la santé de leurs enfants, mais pense-t-on à leur rappeler qu'ils ne peuvent circuler en voiture que bien attachés et pourquoi ? Le territoire de Belfort et les Hauts de Seine ont pris cette question " à bras le corps ". Les départements financent le maintien de personnes âgées à domicile, leur capacité à se déplacer dans de bonnes conditions peut en dépendre. Des transports scolaires (responsabilité départementale hors région parisienne) sûrs supposent de " bons réflexes " à la montée et à la descente du car scolaire. Des opérations exemplaires sont menées souvent en liaison avec l'A.N.A.T.E.E.P. dans certains départements. La préparation du Brevet Sécurité Routière pourrait être assurée dans certains collèges avec l'aide financière du département au titre de l'aide aux activités périscolaires. Les départements des Bouches-du-Rhône, du Val d'Oise et des Pyrénées Atlantiques ont d'ailleurs aidé à la mise en place du Brevet de Sécurité Routière (promotion ou formation). Les communes chargées elles aussi, d'un linéaire important de voirie, de l'aménagement urbain, des écoles élémentaires, de l'animation socioculturelle, des activités périscolaires, ont des voies multiples pour contribuer à la sécurité routière dans le cadre de leurs activités propres. Il y a des articulations à trouver, **les actions des uns ne doivent pas être identifiées à celles des autres, ni décidées par ceux qui n'en ont pas la charge.** Si la sécurité routière est perçue comme une compétence exclusive de l'Etat par certaines collectivités territoriales, c'est parce que trop souvent les représentants de l'Etat ont voulu les attirer sur " leurs programmes " dans l'intention louable en soi, de faire avancer des projets de qualité qui n'auraient pu voir le jour avec les seuls moyens de l'Etat. Il serait sans doute préférable dans ce cas, que les opérateurs s'entretiennent directement avec les financeurs. Ceci n'exclut pas la coordination intelligente des actions. Dans le domaine de la sécurité routière, comme dans d'autres, il convient de **définir le rôle de l'Etat, et des**

Pour une sécurité routière plus citoyenne

opérateurs privés. Que doit prendre en charge l'Etat ? Quelle est la part à financer au titre de l'accès universel à des services de base et quelle est celle que l'utilisateur doit assumer ? Autant de questions difficiles à trancher. Il est important que le maximum de jeunes aient leur permis, beaucoup ne peuvent pas le financer. Qui aider ? Comment ? Quels services d'information routière l'Etat doit-il donner ? Quels sont ceux qu'il peut vendre ? Quels sont les services que le privé doit prendre à sa charge ? Comment faire participer efficacement les entreprises à la recherche sans affecter tous les moyens disponibles au cofinancement et négliger la recherche fondamentale ? Comment aider à la mise en place de nouveaux services comme la formation continue du conducteur, en veillant à leur équilibre économique, sans créer des rentes de situation ? La concurrence peut être ravageuse en terme de qualité de prestations que l'utilisateur n'est pas toujours en mesure d'apprécier. **La question du rôle de l'Etat à l'égard des associations oeuvrant pour une cause nationale d'intérêt public s'applique particulièrement à la sécurité routière.** Doit-il limiter ses aides au financement d'actions ou doit-il les aider à vivre pour qu'elles puissent disposer des moyens de fonctionnement nécessaires ? Les moyens alloués par les assurances à la " Prévention Routière " (pris en compte dans les 0,5 % qu'elles doivent affecter à des actions de prévention pour la Sécurité Routière), devraient-ils, comme le pensent certains, être utilisés au financement d'actions concrètes ou continuer à permettre à cette association de disposer de comités dans tous les départements ? Un maillage fin a son utilité. Il ne peut pas fonctionner dans la durée, sur la base des seuls bénévolat et volontariat. La Prévention Routière a des liens historiques avec le secteur des assurances. Telle n'est pas la situation d'associations d'aide aux victimes ou d'autres, créées à l'initiative d'individus convaincus voulant se mobiliser pour la sécurité routière et faire entendre leur voix face à des groupes de pression qui disposent de moyens financiers pour s'exprimer. S'il ne peut être envisagé d'aider toutes les associations qui se constituent, il conviendrait sans doute de le faire, pour celles ayant un réseau de militants actifs qui a besoin d'être animé pour se développer et agir. Les associations de défense de l'environnement ont revendiqué l'allocation de moyens leur permettant de financer des contre expertises, des recherches, des publications... pour prendre part efficacement à des études d'impact. " Mutatis mutandis ", la situation est comparable dans le domaine de la sécurité routière. Il ne saurait être question pour autant de faire de ces associations des " outils " de l'Etat. Ceci suppose donc la fixation des règles précises et claires d'attribution des aides préservant l'indépendance et l'autonomie associatives. **Réfléchir à ces questions concernant le service public en général, en débattre publiquement à partir de la sécurité routière aidera à préciser ses contours, également dans d'autres domaines.** Ce sera, simultanément, l'occasion de s'interroger sur son propre comportement au volant.

Appuyer les décisions prises et les actions en matière de sécurité routière sur des connaissances partagées

Si les grandes décisions prises en matière de vitesse, d'alcool au volant, ou de port de ceinture de sécurité reposent sur des analyses statistiques fines et celles d'accidents, l'incertitude sur bon nombre de dispositifs demeure. Il faut impérativement approfondir la connaissance et diffuser ce qui est connu. Pour cela, il est proposé de travailler dans trois directions : développer la recherche, promouvoir des expérimentations à échelle significative, évaluer les expérimentations et diffuser les connaissances.

Développer la recherche

Plusieurs organismes publics consacrent une partie de leurs activités à la recherche fondamentale ou appliquée en matière de sécurité routière, citons l'INRETS, le SETRA, le CERTU. La sécurité routière est prise en compte dans le PREDIT (Programme de Recherche et de Développement pour l'Innovation dans les Transports) et dans le PCRD (Programme Cadre de Recherche et de Développement Technologique de l'Union Européenne) où sont étroitement associés partenaires publics et privés. Pourtant, il apparaît essentiel d'améliorer nos connaissances en matière de prévention des risques, d'explorer de nouveaux domaines et d'enrichir par des approches différentes, la sécurité routière.

Si la recherche technologique est largement prise en charge par les constructeurs pour la sécurité passive, **les recherches doivent être particulièrement approfondies en ce qui concerne les comportements, certains aspects techniques et les statistiques.** Il faut connaître plus précisément, qui ne porte pas sa ceinture ; qui prend le volant en étant " imprégné " ; qui dépasse les vitesses ; pourquoi ; quels arguments il ou elle entendra. Il faut connaître, qui est susceptible de s'engager dans une formation continue du conducteur ; qui s'y refuse ; pourquoi ; qui tire profit de ces formations... Il faut connaître l'impact réel d'équipements de sécurité passive sur la sécurité : certains affirment que l'airbag, protecteur en soi, serait facteur de prises de risques plus grands et dangereux, pour soi et pour celui qui vient en face (pas forcément équipé). Son effet positif global sur la sécurité routière serait très incertain. Il faut analyser beaucoup plus précisément les facteurs d'accidents en étudiant " l'histoire " des conducteurs accidentés, leur comportement habituel, ce qui s'est passé précisément avant l'accident. Il conviendrait pour franchir une nouvelle étape, de mieux identifier les " cibles " à atteindre afin d'adapter les messages, les actions de prévention, les sanctions... En ce qui concerne la voirie, on " sait agir ", sur certaines catégories de voirie, beaucoup moins sur la " voirie artérielle " ou sur les petites routes de liaison du périurbain et de la campagne. Pour les statistiques, en disposer à des échelles d'exploitation pertinentes, établir les bonnes corrélations, être en capacité d'interrogation rapide et facile, nécessitent travaux complémentaires et la mise au point d'outils performants. **Des recherches pédagogiques, des nouveaux produits sont à promouvoir** : la voiture tonneau et le testochoc sont par exemple très utiles pour prouver l'utilité de la ceinture de sécurité, mais d'autres instruments deviennent indispensables pour renouveler l'intérêt. **Des champs peu défrichés sont à explorer**, en ouvrant la recherche en sécurité routière à d'autres chercheurs non spécialistes encore de la sécurité routière. C. Gremion, directeur de recherches au CNRS, au laboratoire de sociologie des organisations, tente à partir d'une expérience vécue, de travaux effectués avec des médecins, d'attirer l'attention sur les liens possibles entre accidents de la route et taux de CO dans le sang du conducteur. Elle n'a pas réussi à ce qu'une recherche soit financée sur le sujet. Ses hypothèses sont pourtant manifestement sérieuses. Le montant limité des crédits justifie la sélection sévère opérée et la priorité donnée à l'approfondissement de la recherche existante. **Introduire de nouveaux chercheurs dans le domaine de la sécurité routière, travaillant avec des approches originales, présente néanmoins un double intérêt : faire avancer les connaissances d'une part, faire pénétrer d'autre part la problématique complexe de la sécurité routière, dans la recherche et l'enseignement de disciplines très différentes.**

Assurer des expérimentations à échelle significative et évaluer les expérimentations

Des expériences intéressantes, de plus ou moins grande ampleur, de plus ou moins longue durée, sont menées en matière de sécurité routière sur l'ensemble du territoire, sans que leur efficacité réelle soit toujours appréciée. Les dispositifs dont on pense qu'ils contribueraient à réduire le nombre d'accidents doivent être testés à une échelle significative avant d'être éventuellement intégrés à la réglementation. Dans un cas comme dans l'autre, leur évaluation rigoureuse et indépendante est indispensable.

Bien que la circulaire déterminant les règles à suivre dans les programmes départementaux d'actions pour la sécurité routière incite à l'évaluation, force est de constater qu'à quelques rares exceptions près, il est souvent difficile d'en dresser un bilan précis. Pourtant, certaines d'entr'elles sont conduites depuis plusieurs années. L'école maternelle Condé à Lyon utilise l'approche de la route et du code pour l'apprentissage des couleurs, des formes, du langage, des chiffres... depuis onze ans. L'impact sur le comportement des enfants, trois ans, cinq ans après avoir quitté l'école, n'a pas été étudié. Depuis plusieurs années, le département des Bouches du Rhône avec l'appui de la Direction départementale de l'équipement, accompagne le passage sur le circuit d'éducation routière de plusieurs milliers d'enfants (4000 cette année), d'un travail de fond auprès de ces mêmes enfants, de leurs enseignants et de leurs parents. Les familles qui en ont bénéficié ont-elles un taux de "sinistralité" inférieure, toutes choses égales par ailleurs ? Personne est en mesure de l'affirmer avec certitude, même si chacun en est convaincu. Le tribunal de Lille propose depuis 1989 en cas de taux d'alcoolémie au volant excessifs, des sanctions sous forme de travaux d'intérêt général et des stages de formation alternatifs aux peines pour les infractionnistes. Des magistrats s'interrogent sur la pertinence de ces dispositifs, même s'ils ont accepté de les appliquer. Quels sont les taux de récurrence, les accidents ... de ceux qui ont suivi le stage ou effectué un travail d'intérêt général comparés à ceux ayant commis des infractions identiques mais "traités" selon les modalités classiques. Personne ne peut le dire. L'INRETS évalue quelques programmes. Aquitaine sécurité routière s'est dotée de son propre système d'évaluation interne. Le parquet de Besançon s'est associé à plusieurs partenaires pour analyser l'impact des sanctions alternatives à des infractions d'alcoolémie à partir d'un protocole de suivi ayant fait l'objet de longues discussions, mais il faudrait aller beaucoup plus loin surtout quand, comme dans les cas cités ci-dessus, on dispose de "cohortes" concernées significatives. **Certaines mesures nationales mériteraient également évaluation, deux prioritairement : l'apprentissage de la conduite accompagnée et les stages de récupération de points.** Sur l'efficacité de l'AAC, les avis sont partagés, certains sont sceptiques, d'autres voudraient la généraliser. Les propos sur les stages de récupération de points sont tantôt laudateurs, tantôt dubitatifs. Dans les deux cas, les effectifs les ayant pratiqués sont importants et permettraient de procéder à des appréciations mesurées. Cela faciliterait l'élaboration d'une charte de qualité guidant mieux l'activité des prestataires et en faciliterait le contrôle. Il y aurait également intérêt à **expérimenter certaines dispositions pouvant apparaître comme facteurs de progrès sensible.** La première d'entr'elles concerne la circulation le jour avec les codes allumés : la Fédération des Automobiles Clubs de France en demande l'application en France et la présente comme une mesure entraînant une réduction de 800 morts par an. La "Fédération Française des Motards en Colère" la redoute car elle supprimerait la visibilité donnée aux motards qui sont les seuls, actuellement, à rouler de jour, codes allumés. Elle la considère comme meurtrière pour cette catégorie d'usagers de la route. Des experts considèrent les évaluations fournies par la Fédération des Automobiles Clubs comme inexactes, car effectuées à partir de données peu comparables... Une expérimentation, suivie attentivement, dans six ou sept départements choisis ou dans plusieurs régions permettrait de mieux cerner les données du choix. Les conditions de mise en place devraient être préalablement discutées avec les représentants des différents usagers de la route. Après le vote de la loi Sécurité Routière actuellement en discussion, il serait intéressant de tester, dans quelques départements, l'installation en nombre significatif, de contrôles automatisés de vitesse, et leur impact sur les accidents de la route. A l'échelle de trois ou quatre villes volontaires, il serait pertinent de connaître les conséquences d'un accroissement substantiel du parc des véhicules électriques sur la sécurité routière, en y concentrant les moyens affectés au développement de ce type de produit par les différents partenaires intéressés à sa promotion (constructeurs, administrations...). Dans ces trois cas cités à titre d'exemple, seule l'expérimentation à grande échelle, assistée d'une évaluation, permettra d'éclairer le choix des décideurs.

Diffuser la connaissance

Mobiliser de nouveaux acteurs sur la sécurité routière suppose qu'ils croient en l'utilité de leur action et qu'elle soit reconnue. Ceci suppose une amélioration du niveau de connaissance mais aussi une large diffusion de la connaissance existante.

La formation des personnels concernés par la sécurité routière dans leur métier, l'éducation " tout public ", la communication permettront de faire de la sécurité routière un objectif prioritaire partagé.

Nombreux sont ceux qui, dans leurs métiers, ont à s'intéresser à la sécurité routière : agents de l'Etat, agents des collectivités territoriales, médecins, les agents de prévention dans les entreprises, gestionnaires de ressources humaines. Au niveau de l'Etat, les policiers, les gendarmes, le personnel des préfectures, les médecins et personnes chargés des urgences dans les hôpitaux, les magistrats, les enseignants, les agents de l'équipement de la DASS, de la jeunesse et des sports... sont directement concernés par la sécurité routière. Dans les collectivités territoriales, le personnel technique est touché par ces questions mais aussi les pompiers, les personnels mettant en œuvre de politiques pouvant comporter un volet sécurité routière (cf. ci-dessus articulation de l'action de l'Etat et des collectivités territoriales dans leurs champs de compétences respectifs). Les médecins libéraux, en particulier les généralistes, les ophtalmologistes, les neurologues, les psychiatres peuvent attirer l'attention de leurs patients sur les conséquences des pertes de vigilance ou de perception du danger qu'occasionnent des défauts de la vue, le vieillissement, la prise de médicaments ou de drogues. Dans les entreprises, on l'a déjà dit, 2/3 des accidents mortels sont des accidents de trajets, peu encore, sont sensibilisés à cette question. Pourtant les responsables de la gestion des ressources humaines, les agents chargés de la prévention ont intérêt à organiser la formation de leur personnel à la sécurité routière. C'est un élément de la bonne marche de leur entreprise. **Il convient donc de passer en revue les formations initiales et continues de ces différentes professions et veiller à ce qu'il y soit inséré des modules portant sur les " règles de l'art " appliquées à la sécurité routière d'une part, et sur les modalités et conditions du partenariat en ce domaine d'autre part. Pour toucher un public aussi large que possible l'enseignement de la maternelle à l'université en passant par le collège et le lycée est, sans nul doute, un vecteur excellent.** Le Rapport Verré a souligné la nécessité tout au long de la formation, de l'acquisition par l'enfant et le jeune des connaissances nécessaires à la maîtrise des risques routiers. Des actions sont menées localement en ce sens, des travaux sont en cours pour une généralisation de l'apprentissage de la route à l'école, via notamment le Brevet de Sécurité Routière. Il est essentiel de les poursuivre activement en liaison avec tout l'appareil de l'Education Nationale. **Ceci ne pourra être effectif que si, lors de leur formation, les enseignants sont initiés aux données de la sécurité routière et si on leur présente, discipline par discipline, l'intérêt de la sécurité routière comme support de transmission des savoirs dits " fondamentaux ". La sécurité routière doit faire l'objet, par ailleurs, d'une communication régulière et répétée auprès du public.** Un premier objectif est de mieux faire connaître les chiffres dans leur brutalité. La Ligue contre la Violence Routière a diffusé un tract en couverture duquel il y avait vingt sept cadavres couverts d'un linceul blanc, représentant les personnes qui décèdent quotidiennement sur la route. Ces chiffres sont peu connus en dehors des milieux spécialisés. Peu de chefs d'entreprise sont conscients des dégâts occasionnés par la route à leur personnel. Les lois sur l'air et le bruit obligent à publier, ville par ville les statistiques résultant des observations. Leur publication donne lieu à commentaires. Une obligation identique pourrait s'appliquer en matière d'accidents, en les localisant aussi précisément que possible. Les études menées à l'INRETS, par J.P. Assailly en particulier, révèlent que **l'automobiliste privilégie son souci de mobilité à tout autre et s'inquiète peu de sa sécurité. La connaissance de quelques données de base mettrait en évidence que la sécurité routière n'est pas que l'affaire des automobilistes mais aussi celle des piétons : 929 sont morts en 1997 ; des cyclistes : 329 sont morts en 1997 ; des cyclomotoristes : 471 sont morts en 1997 ; des motocyclistes : 831 sont morts en 1997.** Agir pour la sécurité routière c'est agir pour que nos enfants aient le droit de vivre, c'est agir parce qu'il est intolérable que plus de 2000 jeunes de 15 à 24 ans aient vu la mort sur nos routes en 1997. La connaissance des chiffres " bruts ", de leur impact concret sur la vie quotidienne sensibiliserait chaque citoyen à la nécessité de " réagir ". Aujourd'hui, il faut être au cœur du sujet pour que ces chiffres vous soient présents à l'esprit, de façon permanente, on ne les entend, autrement, qu'épisodiquement.

Diffuser la connaissance, c'est faire connaître à chacun le retentissement de ses gestes individuels et modestes. On ne martèlera jamais assez que le respect des limitations de vitesse économiserait 3000 vies, le port de la ceinture 800.

La mort sur les routes n'est pas une fatalité. Or, elle est majoritairement ressentie comme telle.

Comment communiquer ces données ? Avec quelles méthodes ? Par quels vecteurs ? Les images choc des grandes campagnes françaises de communication ont été éliminées. Ce n'est pas le cas dans beaucoup d'autres pays européens. Beaucoup expriment le souhait d'une communication moins " molle ". L'évaluation demandée récemment par la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière sur la question, préconisait d'atteindre les Français dans leur sensibilité sans pour autant utiliser des images violentes. Communication locale et campagnes nationales sont souvent conduites de manière parallèle. **Il est recommandé de veiller à ce que : * les campagnes nationales, indispensables par le mouvement d'opinion qu'elles créent, soient relayées au niveau local** dans le cadre des actions menées et que les dates de ces actions, soient choisies en intégrant cette préoccupation. * **Des relations étroites soient entretenues avec la presse et les médias pour que la sécurité routière fasse partie des rubriques de l'information.** Ceci suppose de fournir régulièrement des sujets spécifiques d'intérêt, non seulement à la presse généraliste mais aussi à la presse féminine, à la presse des familles, à la presse enfantine, à la presse spécialisée des collectivités territoriales, à la presse médicale.... et **de manière ciblée.** * **Des kits modulables d'information sur les données de la sécurité routière soient proposés à ceux qui veulent y contribuer** dans les secteurs relevant de leurs responsabilités : entreprises, collectivités territoriales, associations dont les préoccupations peuvent rejoindre celles de la sécurité routière sans en être à l'origine (ex : associations de quartier - associations de défense de l'environnement...). Ces kits devraient pouvoir être utilisés en fonction des objectifs propres de chacun et réappropriables par chacun.

La diffusion des connaissances créera une demande sociale pour la sécurité routière. Les progrès dépendent largement aujourd'hui d'une attente collective. Celle-ci aura pour corollaire des changements de comportement et l'affectation à la sécurité routière par ceux qui répartissent les ressources de l'action publique, de moyens supplémentaires.

Démontrer la volonté de l'Etat de s'engager pour la sécurité routière dans son champ de compétence

Si l'Etat n'est pas seul compétent en matière de sécurité routière, il doit être en mesure d'assumer ses responsabilités propres et montrer l'importance qu'il attache à la sécurité routière à l'intérieur de ses missions. Son action en tant qu'employeur doit être exemplaire. Il doit être un vrai partenaire.

Pour remplir pleinement leurs obligations en matière de sécurité routière, les agents de l'Etat ont besoin de moyens, d'instructions claires de leur hiérarchie, et d'une organisation adéquate.

Des moyens pour réaliser certains équipements indispensables à la sécurité, **des moyens pour assurer les contrôles** : la pénurie de radars mobiles est inquiétante. Dans certains départements, l'insuffisance du nombre d'éthylotests est invoquée à tort ou à raison pour limiter les contrôles d'alcoolémie.

Des moyens pour entretenir les routes et les équipements (feux, systèmes d'information routière...). **Des moyens pour constituer des bases de données fiables** : fichier d'immatriculation des véhicules à jour, fichier du permis de conduire adapté à la gestion du permis à points. **Des moyens pour contrôler la qualité des prestations fournies en application des réglementations fixées par l'Etat** : stages de récupération de points, enseignement de la conduite conforme au Programme National de Formation, contrôle technique... La sécurité routière fait partie des tâches fondamentales de l'administration. Il serait utile qu'au niveau national, chaque ministère intègre cette priorité comme la sienne et qu'au niveau local, chaque service extérieur reçoive des instructions claires de son ministère de rattachement pour se sentir co-responsable du sujet. La sécurité routière ne saurait passer en second plan : des entreprises prestataires de services en lien avec la sécurité routière ne respectant pas leurs obligations, sont dans certains départements, rarement contraintes de mettre fin aux distorsions observées, par crainte des pouvoirs publics de perturber leur équilibre économique. Sans négliger cette donnée, elle ne saurait pour autant tout justifier. L'engagement des services de l'Etat ne peut relever de la seule volonté d'individus, intéressés par le sujet, qui y sont affectés. Il serait pertinent d'utiliser le savoir faire d'agents appartenant à un service spécialisé de l'Etat pour convaincre ses collègues du même service, du travail à faire pour la sécurité routière dans leur domaine de compétence. Les magistrats parlant aux magistrats, les inspecteurs départementaux de la jeunesse et des sports aux inspecteurs départementaux de la jeunesse et des sports... Pour cela, ils ont besoin de pouvoir y consacrer du temps. **Au moment où le ministère de l'équipement fait progresser le souci de l'utilisateur dans l'exercice de ses métiers, l'entretien, l'aménagement des routes et des quartiers, les plans de déplacements urbains devraient être étudiés, aussi, sous le regard de la sécurité routière.** Des conséquences sont à en tirer en matière d'organisation du travail et de formation du personnel. Les Directions départementales de l'équipement devraient systématiquement dans leurs Plans Objectifs Moyens systématiquement et explicitement s'engager pour la sécurité routière. **La négociation des prochains contrats de plan Etat-Région va commencer. Un volet sécurité routière portant non seulement sur les infrastructures mais aussi sur la formation serait opportun.** Sa présence dans plusieurs chapitres habituels des contrats de plans, soulignera la nécessaire complexité de l'action dans ce domaine. Les observatoires régionaux de la sécurité routière pourraient dès maintenant élaborer avec les représentants locaux de l'Etat et les conseils régionaux, la liste des sujets d'études souhaitées pour disposer des éléments nécessaires à la décision.

L'Etat doit, en tant qu'employeur, donner l'exemple

Dans un certain nombre de villes, l'hôpital est le premier employeur, dans quelques chefs lieux de département le cumul des personnels de la préfecture, de la DDE et des autres services de l'Etat pèse très lourd dans l'emploi local. On a pris récemment conscience de l'enjeu que représentait l'engagement des entreprises pour la sécurité routière. De fortes actions de sensibilisation sont en cours pour les inciter, après diagnostic, à agir par la formation continue de leur personnel pour un meilleur usage de la route. L'Etat devrait donner l'exemple.

Des stages de formation de chauffeurs de préfecture ont eu lieu à l'Ecole Nationale de la Sécurité Routière de Nevers, mais **il n'y a pas de formation à la conduite systématiquement proposée dans les plans de formation des personnels d'Etat**. A la Direction départementale de l'équipement des Hauts-de-Seine, chaque membre du personnel autorisé à conduire un véhicule administratif a du suivre un stage inspiré de ceux organisés pour la récupération de points du permis. Malgré un accueil très réticent au départ, les participants aux stages ont exprimé, lors des séances finales, une grande satisfaction. Les exemples d'entreprises qui ont fait procéder à un diagnostic de leur sinistralité, qui, à la suite de cela, ont pris des mesures de sensibilisation et de formation adaptées et qui ont vu baisser leur taux d'accidents, sont multiples. L'Etat devrait donc en tirer des bénéfices directs mais il pourrait aussi utiliser ces programmes de formation interne pour valoriser auprès du monde économique cette démarche encouragée par ailleurs. (notamment dans le Rapport Verré). Qu'il soit permis d'insister sur l'importance d'une telle décision par l'Etat. Elle pourrait, en effet, être mise en œuvre par simples redéploiements de crédits, il existe des budgets de formation des personnels d'Etat dans toutes les administrations. Certes, il faudrait sans doute renoncer à d'autres actions de formation, sûrement utiles, mais cela marquerait la conviction qu'à l'Etat de l'utilité de la formation continue du conducteur pour la sécurité routière. Dans certaines villes, l'action toucherait une part importante de la population active locale. Elle susciterait peut-être, surtout si elle est conjuguée avec d'autres actions (dans les écoles notamment), un auto-contrôle et une critique des comportements déviants par le grand public.

L'Etat doit se comporter en vrai partenaire

Conscient de la nécessité de s'associer à d'autres, l'Etat a signé des chartes de sécurité routière avec des entreprises. Il conduit des recherches communes avec des acteurs économiques. Au plan local, il a demandé que les Documents Globaux d'Orientation et les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière soient élaborés au terme d'une large concertation. Si dans certains cas, il y a bien une réflexion en profondeur qui est menée sur les synergies réelles à faire jouer entre les intérêts poursuivis par les uns et les autres, trop fréquemment, la concertation n'a de concertation que le nom.

Des opérateurs proposent des actions et la " concertation " se limite à une simple discussion pour assurer le bouclage financier de ces actions, avec l'aide de ceux qu'elle est susceptible d'intéresser et que le représentant de l'Etat va solliciter. (cf. remarques ci-dessus sur l'articulation/Etat/collectivités territoriales dans le domaine de la sécurité routière). **Dans les PDASR, l'objectif premier ne doit pas être de réunir des fonds pour des actions souhaitées par l'Etat mais de construire en commun une analyse de la situation. Des actions, adaptées, en résulteront. Elles seront prises en charge par les uns et par les autres, sans redondance, en fonction de préoccupations partagées, dans le respect des intérêts des uns et des autres.** Le niveau de crédits à la disposition des Préfets de départements est tel que les coordinateurs de sécurité routière y sont souvent contraints de privilégier la recherche de moyens financiers. Cela conforte l'idée que la sécurité routière est l'affaire de l'Etat qui a " recours " aux autres par manque de moyens. Cette position du " mendiant ", incapable de prendre des engagements pluriannuels rend très inconfortable la position des représentants de l'Etat.

Le besoin de moyens financiers d'un niveau suffisant pour mener des politiques décidées conjointement, conduit à plaider avec force pour l'affectation du montant des amendes forfaitaires pour infraction au code de la route, à la politique partenariale de la sécurité routière. Ceci aurait un double intérêt, celui pour l'Etat de disposer de moyens pour les actions qu'il souhaite soutenir et celui de montrer que la sanction n'a pas pour objet de " renflouer " les caisses de l'Etat.

La sanction deviendrait alors un outil pédagogique au service d'une politique globale de prévention des accidents de la route dont les " bénéfiques " seraient réinvestis dans de nouvelles actions de prévention. L'automobiliste ne serait pas sanctionné parce que " l'Etat veut en tirer le maximum de subsides possibles " mais parce qu'il fait courir un danger à la vie d'autrui.

Etre un bon partenaire suppose que les agents de l'Etat chargés de négocier les partenariats, soient formés au dialogue avec d'autres, de cultures et d'origines très différentes.

Développer le partenariat en matière de sécurité routière en déclinant localement les accords nationaux et en tirant parti des expériences locales

Elargir le partenariat de la Sécurité Routière

Parce que le partenariat en matière de sécurité routière a des justifications autres que financières, parce que la sécurité routière doit être fédératrice d'énergies, il convient d'élargir ce partenariat, de mieux articuler les efforts entre le national et le local pour la conception comme pour l'action.

La question du partenariat Etat/collectivités locales/associations/acteurs privés a déjà été évoquée dans la partie de ce rapport consacrée à la sécurité routière comme thème de réflexion d'une action publique renouvelée. Il convient maintenant d'examiner plus précisément comment élargir le nombre des partenaires dans les politiques de sécurité routière autres que l'Etat et les collectivités territoriales. **Avec quels autres partenaires l'Etat et les collectivités territoriales peuvent-ils agir ? Des partenaires dont l'activité a un lien direct avec la sécurité routière, des partenaires dont les activités peuvent rejoindre les préoccupations de la sécurité routière, des partenaires concernés par les retombées positives que peut avoir dans leur champ propre, une action en matière de sécurité routière.** La sécurité routière est au cœur de l'activité de plusieurs types d'entreprises privées et d'associations spécialisées. Constructeurs de véhicules et d'accessoires, assureurs, opérateurs de contrôle technique, experts automobiles, auto-écoles, formateurs à la conduite post-permis, sociétés d'autoroutes, "préventeurs" des risques routiers, ont des activités directement liées à la sécurité routière. Ils observent les causes et les conséquences de l'accident, ils sont au contact des usagers de la route et peuvent efficacement pointer l'utilité de certaines actions, inciter ou aider à leur réalisation. Certaines associations spécialisées sont déjà des partenaires actifs d'actions de sécurité routière : des associations locales variées, des associations nationales avec ou non des antennes locales : association des familles victimes des accidents de la circulation (AFVAC), association nationale des usagers et accidentés de la route (ANUAR), droits du piéton, l'enfant et la rue, ligue contre la violence routière (LCVR) mouvement LASER, la Prévention Routière, rue de l'Avenir, fondation Anne Cellier, association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP). D'autres associations regroupant les défenseurs d'un mode de circulation comme, club des villes cyclables, deux roues pour la ville, fédération française de cyclotourisme (FFCT), fédération française de motocyclisme (FFM), fédération française des motards en colère (FFMC), s'y intéressent. D'autres rentrant dans cette même catégorie pourraient le faire. Des entreprises et associations moins spécialisées dont les préoccupations peuvent rejoindre celles de la sécurité routière sont également à solliciter. Un certain nombre d'associations de ce type ont déjà marqué un intérêt en la matière par exemple : l'association nationale pour l'amélioration de la vue (ASNAV), l'association nationale de prévention de l'alcoolisme (ANPA), l'association des paralysés de France (APF), les centres d'information aux méthodes actives (CEMEA), les centres d'information et de rencontre pour la prévention des accidents d'enfants (CIRPAE), l'association "Les Mains du Cœur", les scouts de France. L'Union des Foyers de Jeunes Travailleurs, mouvement issu de l'éducation populaire, représentatif des intérêts de la jeunesse a, dans le cadre d'une charte signée avec la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière formé des animateurs relais, pour sensibiliser à la sécurité routière les jeunes fréquentant leurs foyers. L'U.F.J.T. a considéré que cela entrainait dans ses missions éducatives, elle a utilisé la sécurité routière comme un fil conducteur et un outil dans l'apprentissage à la responsabilité et à l'autonomie du jeune. Des initiatives du même type, en les adaptant bien évidemment, pourraient être prises systématiquement avec d'autres mouvements d'éducation populaire préparant au BAFA (Brevet d'Aptitude à la Formation d'Animateur). Les animateurs de centres de loisirs, de colonies de vacances pourraient ainsi apprendre à utiliser la sécurité routière comme support de leurs activités d'animation. La Croix-Rouge assure la formation d'une multitude de secouristes. Il serait intéressant d'étudier avec elle comment introduire dans cette formation, un module de sensibilisation aux risques routiers. Des entreprises relevant du secteur de la grande distribution - Intermarché a ouvert la voie - Décathlon a contacté la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière - peuvent s'intéresser à la promotion de la sécurité routière même si les produits y afférents ne correspondent pas à leur chalandise. Elles ont intérêt à ce que le trajet de leurs clients s'effectue dans les meilleures conditions de sécurité possible. Participer à la promotion d'une cause d'intérêt général est bon pour leur image. Une catégorie d'associations s'est jusqu'ici peu impliquée sur les questions de sécurité routière, bien que leurs préoccupations rejoignent les siennes. Il s'agit des associations de défense de

l'environnement et les associations de quartier. Ces associations se battent pour la qualité de la vie, un comportement adapté à la préservation des espèces, pour des aménagements prenant en compte de multiples paramètres et ne sacrifiant pas tout à la fluidité du trafic, à la mobilité ou à l'économie du court terme. Les communautés d'intérêts sont évidentes. Au delà des partenaires possibles des politiques de sécurité routière directement ou indirectement concernés par elle dans le cadre de leurs activités propres, les entreprises sont à mobiliser. La Caisse Régionale d'Assurance Maladie Nord-Picardie, s'est engagée dans une action forte de prévention des risques routiers auprès des entreprises de son ressort. Elle a constitué un dossier à leur distribuer. Elle y indique que le coût des accidents de trajet correspond à une cotisation égale à 0,34 % de la masse salariale en 1997. Elle y souligne les coûts indirects des accidents de circulation pour l'entreprise ; coûts matériels : coûts d'immobilisation des véhicules accidentés, coûts des réparations effectuées et non prises en charge par l'assurance, montant des franchises d'assurance, frais de manutention (remorquage, gardiennage, enlèvement des marchandises), frais de location d'un autre véhicule, pertes financières entraînées par le remboursement d'un véhicule considéré comme épave, alors qu'il n'était pas amorti au moment de l'accident, pertes financières sur crédit, frais de remplacement du véhicule accidenté (carte grise, taxes frais divers), coût des marchandises détruites non couvertes par une assurance ou franchise ; coûts salariaux : heures perdues par le chauffeur, frais de déplacement, d'hébergement d'une personne de l'entreprise dépêchée sur les lieux de l'accident, montant des rémunérations, charges et accessoires versés au conducteur depuis le moment de l'accident jusqu'à sa reprise du travail, coût d'une personne intérimaire interne ou externe à l'entreprise pour remplacer le conducteur pendant la période d'incapacité ; coûts administratifs : coûts répressifs - amendes, frais de contentieux, frais de traitement du dossier accident, frais liés à la désorganisation du service, formalités administratives, douanes etc... ; coûts commerciaux : pénalités du retard de livraison, perte de clientèle, détérioration de l'image de marque de l'entreprise ; coûts sociaux : détérioration du climat social(turn-over) ; coûts de production : fabrication détruite, vérification des produits concernés par l'accident. Des entreprises ont déjà travaillé à la sensibilisation de leur personnel à la sécurité routière avec la participation des forces de l'ordre, d'associations. Des formes multiples de partenariat sont à concevoir avec elles. En échange de la mise à disposition de formateurs, elles pourraient par exemple témoigner des résultats constatés. Elles le font parfois de manière amicale et informelle, un " club " est en cours de constitution. Cette piste reste à approfondir.

Monter les partenariats au niveau local comme au niveau national avec méthode et professionnalisme

Mettre au point des programmes d'actions partenariaux ne se décrète pas. Il ne suffit pas de se réunir pour être efficace. Les intérêts des uns et des autres sont à analyser, finement, un corps des références communes sont nécessaires, les relais choisis par les uns et par les autres pour atteindre les cibles doivent être diversifiés.

Les multiples partenaires potentiels de la sécurité routière travaillent dans des logiques variées. La logique de l'association n'est pas celle de l'entreprise, la logique du spécialiste n'est pas celle de celui qui s'intéresse indirectement à la sécurité routière. S'il y a des militants admirables au service de la sécurité routière : un interlocuteur parlait de 1000 " missionnaires " dans les Bouches du Rhône, s'il ne faut surtout pas détruire l'enthousiasme de ces " croisés ", il ne saurait être question de préconiser le seul altruisme dans l'action pour la sécurité routière.

La reconnaissance, la valorisation des acteurs, sont souvent les conditions du succès. Elles ne peuvent pas être uniquement affectives et honorifiques même s'il ne faut pas en négliger l'importance pour certains. Il est bon de se mobiliser pour la sécurité routière, aussi, parce que cela correspond à son métier, parce que c'est bénéfique pour l'efficacité de son activité, parce qu'on peut en attendre des retombées positives. Certains délégués d'une compagnie d'assurances ont constaté des retombées commerciales positives de leurs interventions, organisées sans " arrière pensée ". L'affirmation de ces principes se conjugue avec le souci d'éviter les dérives. Les règles du jeu, les rôles de chacun, les limites des échanges possibles d'informations sont à fixer clairement. **La coopération nécessite une lucidité totale sur les intérêts des uns et des autres. Travailler ensemble, quand on vient d'horizons différents, s'apprend.** On a voulu répondre à cette préoccupation par le recrutement d'Inspecteurs Départementaux à la Sécurité Routière (IDSR) appartenant à un éventail élargi de métiers, grâce à une formation commune à la fonction. Lors des stages organisés à cet effet, les IDSR acquièrent des compétences en matière de sécurité routière. C'est indispensable. Les échanges informels au cours de ces sessions les aide à mieux se connaître. Pourtant c'est insuffisant pour travailler ensemble. La Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière met en place actuellement à côté de ces formations

d'IDSR d'autres formations moins centrées sur la participation à REAGIR et visant plus à la sensibilisation aux questions de la sécurité routière. Certains chargés de mission sécurité routière complètent ces formations mais il conviendrait de poursuivre la réflexion associant pédagogues, spécialistes de la dynamique des groupes, spécialistes de la sécurité routière. Les familles qui s'équipent d'un ordinateur reçoivent généralement du constructeur, des logiciels de jeux. 20 % seulement des ménages possèdent un ordinateur domestique. Néanmoins, ce média touche aujourd'hui beaucoup de jeunes. Des constructeurs d'ordinateurs pourraient insérer dans la mallette des jeux, un jeu, qui soit un vrai jeu, au détour duquel l'enfant ou le jeune apprendrait les règles de bonne conduite sur la route. De plus en plus de jeunes font des études supérieures, ils fréquentent des services comme les restaurants universitaires ou la médecine universitaire. Une opération d'envergure montée à l'Université de Tours par le service de médecine universitaire, sur les dangers de la route, a rencontré un grand succès auprès des étudiants. Le CROUS pourrait être un relais nouveau intéressant. Beaucoup de cabinets d'audits en organisation travaillent dans les entreprises, il serait sans doute fructueux de les sensibiliser au risque accident de leurs clients. Ces quelques pistes données pour élargir les relais de la sécurité routière, ne sont bien sûr pas exhaustives **il s'agit de souligner l'importance de la démultiplication de l'information.**

Veiller aux articulations des actions locales et des actions nationales

Les partenariats montés localement doivent si possible être repris nationalement et ceux qui existent nationalement inspirer des partenariats locaux.

Ce sont des actions menées simultanément par la CRAM Nord-Picardie, la CRAMIF, la CRAM Aquitaine qui ont inspiré la charte en préparation entre la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière et la CNAM. C'est une volonté de la direction de la MAAF, par contre, qui a conduit à ce que beaucoup de délégations de MAAF prévention s'engagent localement. Ce travail local intéressant généralisé ensuite nationalement ou ce travail national mis en place localement par tous les correspondants, n'est pas systématique. Ce double mouvement d'échange suppose qu'on en ait la préoccupation et que la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière organise son travail en conséquence. Un projet de centre de ressources visant à la mise en commun d'analyses, d'expériences, de maquettes de documents, d'outils ludiques, capable de fournir la liste des partenaires qui nationalement ou localement, sont susceptibles de participer à des opérations, a été envisagé. Il serait pertinent d'accélérer sa création. Elle correspond à une attente. Le centre devrait économiser temps, énergie, argent. Il présenterait également l'avantage d'assurer une meilleure cohérence entre les divers messages transmis à propos de la sécurité routière. Localement, il serait intéressant de le relayer par un lieu regroupant les moyens de base facilement mobilisables. Le respect des spécificités locales est à préserver. L'accent peut être mis sur la prévention de tel ou tel type d'accidents en fonction des observations effectuées tout en s'organisant pour que les grandes campagnes nationales d'information soient relayées par des actions locales ou par celles d'autres réseaux (assurances - autoroutes par exemple), qui ont leur propre plan de communication.

L'encouragement aux initiatives multiples partant du terrain, des motivations des uns et des autres, des caractéristiques locales, devrait également s'accompagner d'opérations fédératrices au niveau national.

Dans la mémoire collective le souvenir de deux grandes opérations de ce type reste très présent, l'opération " - 10 % ", l'opération " Label vie ".

L'opération " - 10 % " dont l'objectif était la réduction de 10 % des accidents corporels est souvent citée comme exemple, en dépit des critiques qu'elle a suscitées d'un point de vue administratif. Certaines collectivités ont maintenu les habitudes de travail en commun acquises à cette époque, même sans subvention. D'autres y ont renoncé. Sans préconiser la reprise à l'identique de cette opération, il convient de souligner son intérêt mobilisateur. L'opération " Label vie " inspirée de celle menée en lien avec le journal Sud Ouest, dans la zone de son ressort, consistait à labelliser 1000 projets de sécurité routière présentés par des jeunes autour de plusieurs thèmes (formation, communication...). Un concours avait été organisé avec un classement local et national, les quatre premiers prix recevaient un Twingo de Renault qui finançait les prix. La presse régionale a largement popularisé l'opération et elle a permis d'intéresser à la sécurité routière des clubs sportifs, des missions locales, des directions départementales de la jeunesse et des sports, des foyers de jeunes travailleurs...jusque là peu impliqués. Ces opérations suscitent la créativité, l'imagination. Elles ouvrent l'éventail de ceux qui s'intéressent à la sécurité

routière. Elles provoquent une émulation salubre. Dans le même ordre d'idées, **il est suggéré la création d'une journée de la sécurité routière** inspirée du modèle de la " fête de la musique " ou de la journée de l'environnement. La communication sur l'événement serait prise en charge nationalement. Localement, dans chaque établissement scolaire, dans chaque DDE, dans chaque auto-école, dans chaque bibliothèque, dans chaque entreprise... des initiatives pour la sécurité routière seraient prises. La préfecture pourrait collecter l'information sur les différents événements organisés, et se charger de la diffuser à la presse locale. A la différence des semaines d'information sur la sécurité routière organisées dans plusieurs départements, cette journée (on ne pourrait sans doute pas aller jusqu'à une semaine) se déroulerait simultanément sur l'ensemble du territoire. Là où c'est possible, elle pourrait être un point fort des semaines " sécurité routière " organisées actuellement dans certains départements, à des dates différentes. Parallèlement, une action presse serait menée pour rappeler le nombre des accidents et insister sur l'importance des gestes individuels et quotidiens qui peuvent sauver ou tuer.

CONCLUSIONS

Ce rapport n'a pas voulu faire le tour des questions ayant trait à la sécurité routière. Des actions et pistes de travail " Pour une sécurité routière plus citoyenne " ont été listées. Trois fils conducteurs les guident :

La nécessité d'une prise de conscience, qui doit être répétée et continue, de l'énorme gâchis individuel et collectif que représentent les accidents de la route.

La nécessité de faire comprendre à chacun l'impact de son action individuelle, et d'asseoir cette compréhension sur la base de connaissances acquises par la recherche, l'observation et l'évaluation d'expérimentations engagées au niveau national et au niveau local.

La nécessité d'avoir recours à la créativité et à l'imagination de multiples partenaires pour servir une cause d'intérêt national relevant de la société dans son ensemble.

Elles tiennent compte, autant que faire se peut, des acteurs en présence, des contraintes, des messages susceptibles d'être entendus aujourd'hui.

L'action en profondeur pour la sécurité routière nécessite de l'ambition, de la volonté, des moyens et leur pérennité

L'importance de la durée de l'engagement pour faire évoluer les comportements est à souligner. Les obstacles matériels s'installent, la transformation des réflexes qui s'ancrent dans une culture résulte d'alchimies compliquées. L'enquête SARTRE (1) a bien montré les différences profondes des réactions des membres des pays de l'Union Européenne face à la route et à la réglementation.

Nous n'attachons pas aux choses la même importance d'un pays à l'autre. Les attitudes changent, les spécialistes du marketing scrutent en permanence les modifications des " courants socioculturels " et les produits recherchés hier ne sont plus les produits recherchés aujourd'hui. Notre culture n'est pas statique : la mondialisation de l'économie, les bouleversements des villes, de la répartition des habitants sur le territoire nous transforment aussi. Aussi, s'il ne s'agit pas d'invoquer la " différence culturelle " pour accepter les accidents de la route comme une fatalité, il convient de prendre en compte cette dimension dans l'analyse des données de la sécurité routière. La mobilisation " Pour une sécurité routière plus citoyenne " ne rend pas moins indispensable les sanctions traitées jusqu'à leur terme. Les progrès réalisés entre 1972 et 1996 ne l'ont été qu'avec des mesures coercitives, énergiques, qui ont provoqué des réactions virulentes au moment où elles ont été prises. Aujourd'hui pour progresser, l'enjeu prioritaire n'est pas de prendre de nouvelles mesures au delà de celles prévues dans le projet de loi en cours de discussion, mais d'obtenir leur respect. Le réflexe spontané doit être de les appliquer. Le rappel à l'ordre douloureux participera à la création du réflexe. Dans ce domaine, comme dans d'autres l'efficacité repose sur un équilibre entre la prévention et la sanction. L'ambition fixée par le Comité Interministériel de la Sécurité routière est très grande, il ne faut pas sous estimer les mutations qu'elle suppose en terme de moyens et de mobilisation pour la sécurité routière, même s'il ne s'agit " que " de rejoindre la moyenne actuelle de cinq pays de l'Union Européenne proches : Royaume-Uni, Suède, Pays-Bas, Finlande, Allemagne, du nombre de tués pour un million d'habitants. On laissera Sénèque conclure ce rapport par une citation qui nous incite à relever ensemble ce défi. **" Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons pas, c'est parce que nous n'osons pas, qu'elles sont difficiles "**.

(1) " Social Attitudes " to Road Traffic Risk in Europe - les conducteurs européens et la sécurité - Etudes approfondies de leurs attitudes et comportements dans quinze pays "

Paris, le 26 juin 1998

PERSONNES AUDITIONNEES

ANCIENS DELEGUES A LA SECURITE ROUTIERE

CONTACTS D.S.C.R.

ADMINISTRATIONS ET INSTITUTIONS:

CGPC

Directeurs d'Administration Centrale et des services de l'Equipement

INRETS

Autres administrations et autres services de l'Etat

RENCONTRES AVEC LES DDE ET LES PREFECTURES EN DEHORS DES DEPLACEMENTS

CHARGES DE MISSION ET COORDINATEURS SECURITE ROUTIERE

ASSURANCES - MUTUELLES

ASSOCIATIONS

Association des personnels travaillant dans ou avec les collectivités territoriales

SOCIETES

PROFESSIONNELS DU MONDE DE LA CONDUITE

Union Technique de l'Automobile et du Cycle (UTAC - Monthléry)

Les responsables des réseaux du contrôle technique

CONTACTS DIVERS

DEPARTEMENTS VISITES :

Doubs - Gironde - Indre et loire - Nièvre - Nord - Saône et Loire - Seine et Marne

REUNIONS SUR LES MESURES DU CISR

ANCIENS DELEGUES A LA SECURITE ROUTIERE

M. GERONDEAU (actuellement Président de la Fédération des Automobiles Clubs de France, Président de l'Union Routière de France)

M. MAYET (actuellement Vice-Président du CGPC)

M. GRAFF (actuellement Directeur Général de l'Aviation Civile)

M. BERARD (actuellement Préfet de la Sarthe)

CONTACTS D.S.C.R.

M. BODON (Délégué Interministériel à la Sécurité Routière et Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routière au jour du rapport)

M. BACZKOWSKI (Conseiller Technique Gendarmerie Nationale)

M. BALANDRAUD (Chargé de la sous-direction de la communication)

M. BARLET (Sous-Directeur formation du conducteur)

M. BEAUCOURT (Secrétaire Général à la division des affaires générales)

Mme BENARD (bureau des programmes interministériels à la sous-direction de l'action interministérielle de la sécurité routière)

Mme BERNARD GELY (Adjoint au Directeur)

M. BOUZIGUES (Conseiller Technique "réseaux techniques")

M. CHEVALIER (Conseiller Technique Santé)

M. CHEVILLOT (Chef du bureau de la pédagogie de la conduite à la sous-direction de la formation du conducteur)

M. CLAVERIE ("M. MOTO National" à la sous-direction de la formation du conducteur)

M. DALLANCON (Chargé des salons, des expositions et autres manifestations à la sous-direction de la communication)

Mme ETEVE (Adjointe au chargé de la sous-direction de la communication)

M. FOUGERE (Adjoint au sous-directeur formation du conducteur)

Mme de FRANCLIEU (Conseiller Technique "recherche, nouvelles technologies")

M. GAUVIN (Ingénieur Général des mines, chargé de la sous-direction de la réglementation technique des véhicules)

M. GROLEAU (Secrétaire Général de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière)

M. GUARDIOLA (Conseiller Technique Police Nationale)

M. GUENIOT (Chargé de la sous-direction de l'exploitation et de la sécurité de la route)

Mme HERNU (Chargée de mission auprès du Directeur)

M. HOUSSIN (Chef de Cabinet)

M. IVALDY (Sous-Directeur de l'action interministérielle de la sécurité routière)

Mme LAGACHE (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière)

M. LEBAS (Chef du bureau des programmes interministériels à la sous-direction de l'action interministérielle de la sécurité routière)

M. LEGROS (Chargé du permis à points à la sous-direction de l'action interministérielle de la sécurité routière)

Mme MARQUE (Conseiller Technique "affaires internationales")

M. MARTINEAU (Chargé du contrôle technique à la sous-direction de la réglementation technique des véhicules)

Mme MENNESSIER (Conseiller Technique éducation nationale)

M. MINARD, (Bureau de la communication réseaux et partenaires à la sous-direction de la communication)

M. PANNABIERES (Chargé de mission à la sous-direction de l'action interministérielle à la sécurité routière)

M. PELISSIER (Chargé de la mission de refonte du code de la route)

Mme POIDEVIN (Chargée de l'audiovisuel à la sous-direction de la communication)

Mme ROUGES (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière)

Mme STEINHART (Chargée de mission auprès du bureau des programmes interministériels à la sous-direction de l'action interministérielle)

M. ULMAN (Attaché de presse jusqu'au 1er juin 1998 à la sous-direction de la communication)

M. VALENTIN (Chargé du bureau de la prévention et des études)

M. VILLE (Chargé du bureau des moyens techniques à la sous-direction de la communication)

ADMINISTRATIONS ET INSTITUTIONS

CGPC

M. ANDURAND (Chargé de mission)

M. ARTAUD (Formation sécurité routière - déconcentration inspecteurs) M. POULENAT (Secrétaire de la 2^e section)

M. ROBERT (Président Affaires Juridiques et Sociales)

Directeurs d'Administration Centrale et des services de l'Equipement

M. CHANTEREAU (Directeur du Personnel et des Services)

M. DUMONTET (Directeur du Service d'Information et Communication du Ministère, anciennement chargé du bureau de la communication grand public à la DSCR)

M. LAUER (Directeur du Centre d'Etudes et Recherche sur les Transports Urbains)

M. LEMAS (Directeur Général de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction)

M. GIBLIN (Directeur de la Recherche, des Affaires Scientifiques et Techniques)

M. PERRET (Directeur du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes) et

M. LAFFARGUE (Adjoint)

INRETS

M. ASSAILLY (Chercheur au Laboratoire de Psychologie de la Conduite)

M. BRENAC (Mécanisme accident)

M. BRIDOUX (Directeur) M. FERRY (Directeur des Programmes)

M. LASSARE (DERA : évaluation et recherche en accidentologie)

Docteur LAUMONT (Responsable du LEAT)

M. MALATERRE (Directeur de l'Unité de Recherches Psychologie de la Conduite)

Autres administrations et autres services de l'Etat

Mme ALCYONE BRENU (Chargée de mission au Groupe Interministériel des Véhicules Electriques)

M. BAGUR (Sociologue - CNRS)

M. CANDIART (Directeur du Service d'Information du Gouvernement)
Mme DAGNAUD (Conseil Scientifique Audiovisuel - C.S.A.)
Mme GREMION (Sociologue - CNRS)
Mme GUENA (Responsable de la coordination de la communication gouvernementale)
M. IGNAZI (Université Cergy-Pontoise)
Mme LINDEN (Cour d'Appel Versailles)
Mme ROCHE (Conseil Régional Ile de France)
M. REGNIER - (Secrétaire Général à la Délégation Interministérielle à la Ville)
M. SAINT MARC (Secrétaire Général du Groupe Interministériel des Véhicules Electriques)
M. SANTEL (Directeur Général de l'Administration et de la Fonction Publique)
Mme TICHOUX et M. DELLES (Service Prévention de la délinquance, sécurité solidarité à la Direction Interministérielle à la Ville)
M. VIRET (Université d'Avignon et des pays du Vaucluse)
M. WORMS (Sociologue CNRS)

RENCONTRES AVEC LES DDE ET LES PREFECTURES EN DEHORS DES DEPLACEMENTS

M. ARGELIES (Coordinateur sécurité routière Préfecture du Rhône)
M. BESSE (Préfet du Rhône)
M. BOURDAREL (Services infrastructures DDE Bouches du Rhône)
Mme BRUN (Correspondant départemental 1er degré de l'éducation nationale pour la sécurité routière dans le Rhône)
M. CHATAIN (DDE du Maine et Loire)
M. CRIMIER (Responsable de la Cellule Départementale d'Exploitation et de la Sécurité à la DDE du Rhône)
Mme GROZ (Chargée de mission sécurité routière du Rhône)
M. DECOME (Chargé de mission DDE Bouches du Rhône)
M. DUCHENE (Correspondant départemental de l'éducation nationale pour la sécurité routière du Rhône)
M. OZIOL (DDE de Seine-et-Marne)
M. PEIGNE (DDE des Bouches du Rhône)
M. PROUST (Préfet des Bouches du Rhône) M. RIBET (Directeur de la réglementation du département du Rhône)
M. SAILLY (Directeur de Cabinet du Préfet du Var)
M. VERDON (DDE du Val d'Oise) avec le chef du service des infrastructures de la DDE du Val d'Oise

CHARGES DE MISSION ET COORDINATEURS SECURITE ROUTIERE

M. GERVAIS (Inspecteur départemental sécurité routière Morbihan)
M. GIEN (Chargé de mission sécurité routière à la Direction Régionale de l'Équipement Aquitaine)
M. LAURAY (Chargé de mission sécurité routière CETE Sud Ouest)
Mme MERLIAUD (Coordinateur sécurité routière Préfecture Lot)
Mme MUHLMANN (Coordinateur sécurité routière Préfecture Haut Rhin)

ASSURANCES - MUTUELLES

M. CHAYE (MAAF - prévention et sécurité)
Mme CHOPIN et le Président de Prévention MAIF Val d'Oise
M. NEGRE (MAAF - direction diversification et partenariat)
M. SENAC (Prévention MAIF)

ASSOCIATIONS

CALOMNE et les membres du bureau de l'ARDIES (Association Régionale pour le développement des infrastructures économiques et de la sécurité dans le département du Val d'Oise)

Mme CELLIER (Présidente de la Fondation Anne CELLIER)

Maître COLLARD (Fondation Anne CELLIER)

M. D'ANDREA (Président de l'Association de la Prévention pour une meilleure citoyenneté des jeunes - RATP)

M. DELATRE (Responsable sécurité routière au sein de l'Union des Foyers des Jeunes Travailleurs)

M. DUMOULIN (Directeur Général Union des Foyers des Jeunes Travailleurs)

M. FLORY (Président de la Prévention Routière)

M. GELIN (Association Mieux se conduire à Bordeaux)

M. GRILLAULT LAROCHE (Délégué à la Prévention Routière)

Mme LEVERRIER (Présidente Ligue contre la violence routière)

Mme OLIVERO (L'enfant et la Rue)

Mme VAN HEE (Secrétaire Générale Ligue **contre la violence routière**)

Association des personnels travaillant dans ou avec les collectivités territoriales

Association Administrateurs Territoriaux (3 représentants) :

M. BORG (Secrétaire national de la Fédération Française des Motards en Colère)

M. CHEVALIER (Président Association des Secrétaires Généraux)

M. MILTGEN (Président Association des Ingénieurs des Villes de France) avec deux collaborateurs M. PETROFF (Association des Maires de France) M. VIGNON (Président de l'Association des Directeurs des Services Techniques des départements)

SOCIETES

M. BAILLY (Président Directeur Général de la RATP)

M. BILLECART (Secrétaire Général Société 3M) avec ses collaborateurs

M. LEDRU (Directeur communication Association Sociétés Françaises d'Autoroutes)

M. TAVERNIER (Directeur Général de la société des Autoroutes du Sud de la France)

Mme THEOPHILE (Directrice des Ressources Humaines à la RATP)

PROFESSIONNELS DU MONDE DE LA CONDUITE

M. CARRE (FASA)

M. HIRSCH (Président CENTAURE)

M. de SAINT CERAN (CESA Consultants)

M. VERNAY et les moniteurs (La Sauvegarde - auto-école)

Union Technique de l'Automobile et du Cycle (UTAC - Monthléry)

M. FICHEUX

M. GUILLOT

Mme LOPEZ

M. MARDUEL

Les responsables des réseaux du contrôle technique

M. BAILLY (Président Directeur Général AUTOSUR) + Mme MASSONNEAU

M. BOURRIER (Président AUTOVISION)

M. MARTIN (Organisme Technique Central)

M. MARTIN GLINEL (Président CE.CO.MUT M. VILLARD (Responsable Technique)

M. SPIRE (Président Directeur Général DEKRA)

CONTACTS DIVERS

M. BONNEVAL (1^{er} Adjoint au Maire de Cergy- Professeur à l'I.U.F.M. de Cergy-Pontoise)

M. BELLIOU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme)

M. LOIZON (Directeur de Cabinet du Maire de Vauréal, Directeur de la Communication)

M. VERRE (Président table ronde formation des usagers de la route et des conducteurs - rapporteur de groupe de travail sur la sécurité routière)

DEPARTEMENTS VISITES

DOUBS

9 Juin 1998

M. CHEVAILLER, Secrétaire Général de la ville de Besançon, Président de l'Association des secrétaires généraux de mairie

Mme CRETIN, Chargée de mission sécurité routière du Jura, responsable de l'Observatoire Régional de la Sécurité Routière

M. GOUBET, Directeur de Cabinet du Préfet

M. GUEHAN, Préfet

M. JOUFFROY, Responsable de la Police Municipale de Besançon

Mme LEGER-BILLOT, Chargée de mission sécurité routière du Doubs, responsable de la Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité

M. NAHON, Procureur

Melle OTTHOFFER, Substitut du Procureur

M. PICARD, Vice Président du Conseil Général

M. ROY, Coordinateur sécurité routière

M. SICHERMAN, Directeur Régional et Départemental de l'Equipement

M. TRAFORETTI, Responsable de la cellule sécurité routière de la ville de Besançon

GIRONDE

15 juin 1998

M. COUTURIER, Conseiller communautaire de la communauté urbaine de Bordeaux, Président départemental d'ECF

M. DABADIE, Chef du service des urgences au CHR de Bordeaux

M. DUTRUY, Directeur Régional et Départemental de l'Equipement

M. FRAGNEAU, Préfet délégué pour la sécurité et la défense

M. GIEN, Chargé de mission sécurité routière, responsable de l'Observatoire Régional de la Sécurité Routière
M. HELINOT, Directeur des services départementaux
M. SALMERON, Coordinateur sécurité routière
M. TOUZEAU, Vice Président du Conseil Général de Gironde
Mme UZUREAU, Association "Pour une route plus sûre"

INDRE-ET-LOIRE

26 mai 1998

Mme BAUDET, Infirmière du service universitaire de médecine préventive
M. BAUDIN, Directeur de la Mutuelle des provinces de France
Mme BETBEDE, Chef de la CDES à la DDE
M. BUGEAU, Responsable de la communication à la Mutuelle des provinces de France
M. CANEPA, Préfet M. DUBOIS, Directeur Départemental de l'Équipement
M. GUEHO, Préfecture, coordinateur de sécurité routière
M. GRAZIANO, Conseiller Municipal à la Mairie de Tours
M. GRENIER, Responsable de la police municipale de Tours
M. HAMED, Médecin, directeur du service universitaire de médecine préventive
M. JOULAUD, Directeur général adjoint du Conseil Général
M. JULLIARD, Directeur de Cabinet du Préfet, Sous-Préfet sécurité routière
M. LAGIERE, Directeur du Cabinet du Maire de Tours
M. UZEL, Secrétaire général de la mutuelle des provinces de France
M. VAN POPERINGHE, Chargé de mission sécurité routière
M. VOURC'H, Chef du service des routes à la DDE

NIEVRE

11 juin 1998

M. PONDAVEN, Préfet
- les animateurs du permis à points

NORD

17 juin 1998

M. BELOUR, Directeur de Cabinet DU Préfet, Sous-Préfet sécurité routière
Mme BRION, Caisse régionale d'assurance maladie Nord-Picardie
M. DESTANDEAU, Secrétaire Général de la communauté urbaine de Lille
M. GOURLET, Chef du service "grands projets" de la communauté urbaine de Lille, et chargé de mission sécurité routière
M. JOUBERT, Procureur-Adjoint au tribunal de grande instance de Lille
Mme KIEFFER, Chef du bureau de la circulation et de la sécurité routière, coordinateur sécurité routière
M. NEUSY, Directeur général de la communauté urbaine de Lille
M. OHREL, Préfet de la région Nord, Pas-de-Calais
M. SEHIER, Responsable du plan de déplacements urbains à la communauté urbaine de Lille
M. VAN AERDE, Ingénieur en chef, responsable du service prévention de la Caisse régionale d'assurance maladie Nord-Picardie

SAONE-ET-LOIRE

4 juin 1998

Mme BAGNE, Adjointe du coordinateur
M. BEAUMONT, Président du Conseil Général
M. BIGOTTE, Adjoint au Commandant du groupement de gendarmerie nationale
M. BOLET, Journaliste au journal de Saône-et-Loire
Mme CAMUS, Directrice de la réglementation et des libertés publiques
M. DEMEUSY, Chargé de mission sécurité routière
M. d'HUMIERES, Sous-Préfet, directeur de Cabinet du Préfet
M. GADBIN, Préfet M. GARCIA, Directeur départemental adjoint de la jeunesse et des sports
M. ISNARD, Attaché de presse de la Préfecture
M. LEDEME, Chef du bureau de la circulation, coordinateur sécurité routière
M. MUGNIER, Rédacteur en chef du journal de Saône-et-Loire
Mme SAUVAGE, Directeur Départemental de l'Équipement
M. SPRECHER, Conseiller d'animation à la Direction Départementale Jeunesse et Sports
M. VOISIN, Député Maire de Charmay-les-Mâcon
M. VOUILLON, Directeur adjoint des services techniques du Conseil Général

SEINE-ET-MARNE

8 juin 1998

M. ALCARO, CRS
M. BENAYCH, Correspondant sécurité routière pour le 1er degré (Education Nationale)
M. BORDIER, Directeur Départemental de l'Équipement
M. CASHERMES, DDE, responsable de la gestion de la route
Mme CHAVANON, Coordinatrice sécurité routière
M. CLOSSET, Sous-Préfet de Fontainebleau
M. COURTOIS, Direction Départementale de la Sécurité Publique, responsable d'actions dans les lycées
M. FONTAINE, Chef de Cabinet
M. GANIBENQ, Sous-Préfet de Meaux
M. GOYRAN, Directeur Départemental de la Sécurité Publique
Melle GROSJEAN, Correspondante académique de sécurité routière
M. GUTTERIEZ, Correspondant sécurité routière pour le 2è degré (Education Nationale)
M. HOCHART, Vice Président du Conseil Général, chargé de la sécurité routière
M. JOUVE, DDE, chef de la Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité
M. LEJEUNE, Gendarmerie Nationale
M. LEMONNIER, Directeur-Adjoint des services départementaux du Conseil Général
Mme REDOR, Chargée de mission sécurité routière, responsable de l'Observatoire Régional de Sécurité Routière
M. ROLLAND, CRS
M. SCHOTT, Préfet
M. SILHOL, Sous-Préfet de Provins

REUNIONS SUR LES MESURES DU CISR

Montpellier

Lyon