

## Les Etats généraux de la sécurité routière - 20 octobre 2005

### Présentation générale

Le Premier ministre a réaffirmé sa volonté que la France rejoigne les pays européens ayant obtenu les meilleurs résultats en matière de sécurité routière. La deuxième édition des États généraux de la sécurité routière, décidée par le Comité interministériel de la sécurité routière du 1er juillet 2005, offre une réelle opportunité pour donner à cette grande cause un nouvel élan grâce à la mobilisation de tous. Comme en 2002, cet événement s'inscrit dans une démarche d'écoute et de réflexion, en étroite concertation avec tous ceux qui œuvrent chaque jour pour rendre nos routes plus sûres.

#### • L'objectif : mesurer le chemin parcouru et éclairer l'avenir

Parce que depuis le 14 juillet 2002 – date à laquelle le Président de la République a érigé la sécurité routière au rang de priorité nationale - les progrès enregistrés en matière de sécurité routière sont exceptionnels, les États généraux se doivent d'être d'abord consacrés au bilan, pragmatique et partagé, des trois années écoulées. Mais au-delà de ce nécessaire travail d'analyse, l'objectif de cette seconde édition est avant tout de tracer les grandes lignes de la feuille de route pour les prochaines années, à partir d'un débat riche, fertile, contrasté.

Analyser le passé mais aussi écouter et proposer pour l'avenir : les États généraux doivent permettre aux pouvoirs publics et à toutes les composantes de la société civile de définir les conditions d'une action efficace et durable de nature à consolider et amplifier les résultats déjà enregistrés.

#### • Des débats structurés autour de deux thèmes majeurs

Les États généraux réunissent les différents acteurs de la lutte contre l'insécurité routière – pouvoirs publics, experts, élus, représentants des associations, entreprises, etc. – pour permettre les échanges d'expériences et favoriser l'émergence de nouvelles pistes d'actions autour de deux thématiques principales :



- Un nouveau comportement des Français sur la route

Qu'est-ce qui a changé dans le rapport à la règle ? Quels sont les leviers et moyens d'actions efficaces pour ancrer ce changement dans la durée ? Quelles actions spécifiques et acceptables

• Voir aussi sur le site

- [Le code de la route](#)

• Autres sites

- [Elysée](#)
- [Premier ministre](#)
- [Ministère de l'intérieur](#)
- [Ministère de la Défense](#)
- [Ministère de la Justice](#)
- [Ministère de la Recherche](#)
- [Ministère de l'Education](#)
- [INSERR](#)
- [Légifrance](#)
- [Dossier sécurité routière de la Documentation française](#)

proposer pour toucher les usagers de la route les plus exposés au risque routier (jeunes, deux-roues motorisés, etc.) ou ceux qui refusent de changer ?

- Un effort partagé et renouvelé

Quel rôle les acteurs locaux (services de l'Etat, collectivités territoriales, entreprises, associations, etc.) peuvent-ils jouer pour créer un nouvel élan ? Quelles sont les nouvelles actions à inventer pour favoriser l'adoption de nouveaux comportements durables sur les routes et dans la vie sociale ?

- **Un panel pour permettre aux citoyens de s'exprimer**

Pour élargir le débat, dans le respect du pluralisme des opinions, un panel représentatif de 20 citoyens a été recruté en collaboration avec la Sofres, pour faire part, au cours des débats, d'une opinion, d'une proposition d'action ou simplement d'une question.

Ce panel a reçu au préalable toute l'information nécessaire pour lui permettre d'apporter une contribution éclairée aux débats des Etats généraux.

- **Programme**

Animateur - **Bernard de La Villardière**

- **14h30 - Ouverture**  
**Le bilan des trois dernières années**

**Film d'ouverture**

**Introduction :**

- **Nicolas Sarkozy,**

ministre d'Etat, ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire

- **Dominique Perben,**

ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer

**Témoignage :**

- **Pere Navarro Olivella,**  
directeur général de la Circulation, ministère de l'Intérieur - Espagne

- **15h00 - Première table ronde**  
**Un nouveau comportement des Français sur la route**

- **Introduction par Gilles de Robien,**  
ministre de l'Education nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche

**Débats :**

- **Jean-Pascal Assailly,**

docteur en psychologie, chercheur à l'Inrets

- **Bernard Darniche,**  
porte-parole de l'association Citoyens de la route
- **Professeur Claude Got,**  
professeur honoraire d'anatomie à la faculté de médecine de Paris-Ouest
- **Geneviève Jurgensen,**  
fondatrice et porte-parole de la Ligue contre la violence routière (LCVR)
- **Docteur Jean-Yves Le Coz,**  
directeur de la politique de sécurité routière du groupe Renault
- **Serge Morelli,**  
président de l'association de motards Club 14
- **Conclusion de la table ronde par Pascal Clément,**  
garde des sceaux, ministre de la Justice

- **16h30 - Deuxième table ronde  
Un effort partagé et renouvelé**

- **Introduction par Philippe Bas,**  
ministre délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille

#### **Film d'ouverture de la table ronde**

#### **Débats :**

- **Gérard Acourt,**  
président de l'Ecole de conduite française (ECF)
- **Jean-Michel Bertrand,**  
député-maire de Bourg-en-Bresse
- **Dominique Blanchecotte,**  
directrice de cabinet du président du groupe La Poste
- **Vincent Julé-Parade,**  
vice-président de l'association Victimes et citoyens
- **Robert Namias,**  
directeur général adjoint de TF1, président du Conseil national de sécurité routière (CNSR)
- **Bernard Pottier,**  
président de la Prévention routière

- **18h00 - Clôture des Etats généraux**

- **Dominique de Villepin,**  
Premier ministre



- Les discours des ministres

Bientôt, retrouvez sur cette page l'intégralité des discours prononcés par les ministres présents aux Etats généraux de la sécurité routière.



- Discours de Dominique de Villepin, Premier ministre (102 Ko)**
- Discours de Nicolas Sarkozy, ministre d'Etat, ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire (140 ko)**
- Discours de M. Perben, Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer (144 ko)**
- Discours de Gilles de Robien, ministre de l'Education nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (85 ko)**
- Discours de Pascal Clément, garde des sceaux, ministre de la Justice (86 Ko)**
- Intervention de Philippe Bas, ministre délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille (126 ko)**



PREMIER MINISTRE  
-----  
SERVICE DE PRESSE

## **INTERVENTION DU PREMIER MINISTRE AUX ETATS GENERAUX DE LA SECURITE ROUTIERE**

Palais Brongniart, jeudi 20 octobre 2005

Messieurs les Ministres,  
Mesdames, Messieurs,  
Chers amis,

Je vous remercie tout d'abord de m'avoir invité à clôturer ces nouveaux états généraux de la sécurité routière. Ils constituent l'un des temps forts de la semaine de la sécurité routière. C'est l'occasion pour moi de venir à la rencontre de tous ceux qui s'engagent, jour après jour, pour lutter contre la violence sur les routes. Et le message que je veux vous adresser ce soir, c'est un message d'exigence et de détermination. Je le sais, quand on mène un combat, mois après mois, année après année, on peut avoir le sentiment d'avoir atteint son objectif. Eh bien, nous le savons, ce n'est pas le cas en ce qui concerne la sécurité routière. Nous avons progressé ; nous n'avons pas atteint notre objectif. Et cela, pour deux raisons. La première, c'est que chacun, ici, peut témoigner des drames, d'épreuves personnelles, familiales ou d'amis, de proches qui ont connu, à un moment ou à un autre la tragédie d'un accident de la route. Et chacun d'entre nous peut aussi témoigner du drame national qu'est pour notre pays l'insécurité routière, l'incivisme au volant. Combien de compatriotes, d'hommes, de femmes ou d'enfants croisent un jour une personne qui n'a pas respecté les règles de la route. Et leur vie, à cet instant, s'interrompt, et c'est un drame, pour eux et pour tous ceux qui les aiment.

La sécurité routière, ce n'est pas théorique, ce n'est pas un combat abstrait. Et vous le savez tous

- C'est un combat quotidien, sans relâche, pour sauver des vies, pour éviter des accidents, pour améliorer la sécurité sur nos routes. Et derrière cet effort, celui que vous engagez jour après jour, celui que nous engageons jour après jour, nous le savons, ce sont des vies sauvées.
- C'est un enjeu majeur, c'est un sujet majeur auquel nos concitoyens sont particulièrement attachés. Tous les sondages d'opinion en témoignent : nous sommes tous concernés par ce fléau qui blesse, qui tue, qui plonge des familles entières dans le deuil.

Face à cette violence, nous avons su nous mobiliser, nous avons su nous rassembler, rassembler nos énergies pour montrer qu'il n'y avait pas de fatalité. Et

c'est peut-être aujourd'hui le principal acquis. Oui, quand nous nous battons, oui, quand nous nous mobilisons nous obtenons des résultats.

\* \*  
\*

I. Il y a plus de trois ans, le Président de la République a fait de la sécurité routière l'un des grands chantiers de son quinquennat, avec le handicap, avec le cancer.

En trois ans, son message a été entendu : nous nous sommes fixés des objectifs ambitieux, et nous tenons le cap que nous nous sommes fixé.

- En 2002 le constat était accablant : plus de 21 morts par jour sur les routes de France. Ces chiffres, je sais à quel point ils évoquent pour beaucoup d'entre vous la perte d'un proche, une souffrance irréparable qui vous a poussé à réagir et à vous engager.
- Grâce à votre mobilisation, grâce à la mobilisation de tous, nous sommes parvenus à faire reculer l'insécurité sur les routes. Nous avons porté nos efforts dans trois directions :

➤ D'abord, le renforcement de notre arsenal réglementaire et législatif.

Dès 2003, nous avons mis en œuvre des mesures indispensables. Qu'il s'agisse de l'aggravation des sanctions contre les infractions les plus graves, de la suppression du permis blanc, de la création du permis probatoire pour les jeunes conducteurs ou encore de l'incrimination spécifique de la conduite sous l'emprise de stupéfiants. Nous nous sommes donné les moyens de combattre avec plus de fermeté les comportements irresponsables sur la route.

➤ Ensuite, nous avons mobilisé les services de l'Etat et modernisé leurs outils.

Les services de police et de gendarmerie ont effectué un effort sans précédent. Ils font un travail remarquable que je tiens à saluer.

Parallèlement, la mise en œuvre du contrôle sanction automatisé et l'installation de 1.000 radars en moins de trois ans, a permis de rationaliser l'action des forces de l'ordre et d'affirmer le principe fondamental d'égalité devant la sanction.

➤ Enfin, nous avons commencé à changer les comportements

Grâce à tous ceux qui ont en charge la prévention de la violence sur les routes, nous avons réussi à instaurer de manière durable une véritable culture de la sécurité routière.

- Je pense aux associations de lutte contre l'insécurité et la violence routières, qui depuis des années, par leur inlassable travail de terrain et l'aide apportée aux victimes ou à leurs proches, portent un message d'espoir et de vie.
- Je pense aux acteurs de l'éducation et de la formation qui ont pour mission d'apprendre la route à nos enfants et de développer le sens de la responsabilité chez les futurs usagers.
- Je pense aussi aux élus, aux agents de l'État et des collectivités territoriales, aux responsables d'entreprises, aux bénévoles, à tous ceux qui s'impliquent au quotidien pour faire reculer la mortalité sur nos routes.

Aujourd'hui, les premiers résultats sont là :

- Plus de 6.000 vies sauvées, près de 100.000 blessés épargnés : ceci montre le chemin parcouru depuis trois ans.
- Au-delà des chiffres, c'est une dynamique que nous avons enclenchée ensemble : grâce aux médias, l'opinion publique a été sensibilisée à la politique de sécurité routière et à ses avancées. Les Français ont compris que sauver des vies, cela passe avant tout par une conduite responsable.

Comme vous, je me réjouis de ces avancées. Mais comme vous, je sais aussi qu'il reste du chemin à parcourir. Car tous les jours, encore, sur nos routes, 14 personnes en moyenne trouvent la mort et près de 300 sont blessées.

\* \*  
\*

2. Je veux donc vous dire aujourd'hui que nous ne relâcherons pas nos efforts et que nous tiendrons avec fermeté le cap que nous nous sommes fixés.

Nous maintiendrons nos exigences en matière de comportement sur la route, qu'il s'agisse de la vitesse, du port de la ceinture de sécurité ou de la consommation d'alcool ou de stupéfiants.

Nous élargirons le contrôle automatique : 500 nouveaux radars, fixes et mobiles, seront installés au cours de l'année 2006.

Surtout, nous allons amplifier notre action avec trois nouvelles priorités :

➤ La première priorité, c'est sauver les vies des plus jeunes.

Les 15-24 ans sont les premières victimes de la route : ils représentent 13% de la population, mais ils constituent près de 28% des personnes tuées dans les accidents de la circulation. Chaque année, 1500 jeunes trouvent la mort sur nos routes. C'est une violence inacceptable. Pour remédier à cette situation, je veux agir dans trois directions :

- Nous devons d'abord offrir aux jeunes une meilleure formation. Pour cela nous avons choisi de faciliter leur accès au permis, tout en renforçant les exigences en termes de qualité de la formation. C'est le sens du permis à un euro par jour.
- Nous devons ensuite sensibiliser tous ceux qui sont au contact des jeunes, et en particulier les patrons des établissements de nuit. Ils doivent notamment nous aider à rappeler aux jeunes que lors d'une soirée, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas.
- Enfin, les forces de l'ordre doivent poursuivre leur mobilisation. A travers le contrôle qu'elles exercent et leur action préventive dans les écoles, elles sont en première ligne pour combattre le sentiment d'impunité et d'invulnérabilité qu'éprouvent trop de jeunes conducteurs.

➤ Ma deuxième priorité, c'est d'offrir plus de sécurité aux utilisateurs de deux roues.

Sur la route, plus d'un mort sur cinq est un conducteur de deux roues et cette part ne cesse d'augmenter. Nous ne pourrions sortir de cette situation dramatique qu'en conjuguant nos efforts.

- Les conducteurs de deux roues doivent mieux respecter les règles du Code de la route, en particulier les limitations de vitesse.
- Les autres usagers, notamment les automobilistes, doivent être plus attentifs à la présence des deux roues, qui sont particulièrement vulnérables.
- Nous devons enfin garantir un entretien efficace de la voirie et mieux adapter nos infrastructures.

➤ Ma troisième priorité, c'est de sauver plus de vies sur les routes secondaires.

Dans ce domaine, nous ne parvenons toujours pas à obtenir d'aussi bons résultats que sur les autoroutes et les nationales. C'est pourtant lors des déplacements de proximité, comme le trajet du domicile au travail, les courses ou les accompagnements d'enfant, que l'attention se relâche et que surviennent les accidents. Sur 14 personnes tuées chaque jour, 10 trouvent la mort à quelques kilomètres de chez elles. C'est la raison pour laquelle la semaine de la sécurité routière a choisi pour thème les petits trajets quotidiens.

\* \*  
\*

➤ Je souhaite enfin rendre nos routes plus sûres.

C'est une nécessité que nous devons prendre en compte, avec les collectivités locales, dans la construction et la réfection de nos routes.

- Vous le savez, le réseau routier bénéficiera largement de la relance de l'investissement public que j'ai décidée : la nouvelle Agence de financement des infrastructures de transport verra donc ses moyens augmenter de 80% l'an prochain.
- Cela nous permettra de réaliser de nouveaux aménagements : qu'il s'agisse de contournements d'agglomérations sur des routes à forte circulation, de mises à deux fois deux voies ou de suppression des carrefours dangereux.
- Je souhaite que ces opérations contribuent de manière décisive à améliorer la sécurité routière. La sécurité des usagers doit être le critère le plus important.

Mesdames, Messieurs, chers amis,

L'engagement pour la sécurité routière est l'un des plus difficiles et des plus exigeants qui soient. Car même si l'on progresse, même si l'on marque des points, ce n'est jamais suffisant. La satisfaction d'avoir sauvé des vies ne suffit pas lorsque chaque jour signifie de nouvelles victimes, de nouvelles blessures, de nouveaux deuils.

Nous ne sommes pas au bout du chemin ni au bout de nos peines, mais nous avons fait, peut-être, la partie du chemin la plus difficile : nous avons réussi à changer les comportements des usagers de la route. Nous avons montré que la volonté peut renverser la fatalité, que la mobilisation de tous peut faire bouger les lignes.

Les Français ont fait des efforts. Nos routes étaient considérées comme étant parmi les plus dangereuses d'Europe : elles ne le sont plus. Ces efforts, il nous faut les encourager pour aller plus loin, pour que la sécurité routière devienne véritablement un réflexe, une bonne habitude, un devoir pour l'ensemble des Français. Tel est le défi qui est le nôtre aujourd'hui : faire preuve de courage, de détermination, de constance dans l'effort qui a été engagé depuis trois ans. C'est le message que je voulais adresser ici, à travers vous, à l'ensemble de nos compatriotes

Je vous remercie.



**Intervention de M. Nicolas SARKOZY**  
**Ministre d'Etat**  
**Ministre de l'Intérieur et l'Aménagement du territoire**

**Etats généraux de la sécurité routière**

**Palais Brongniart – Jeudi 20 octobre 2005**

Mesdames, Messieurs,

C'est avec un réel plaisir que j'introduis aujourd'hui, devant vous les états généraux de la sécurité routière, vous qui êtes avec des expériences et des approches très diverses, également attachés à voir progresser encore dans notre pays la cause de la sécurité routière.

Cette cause en effet, érigée il y a trois ans par le Président de la République en priorité nationale est une des plus nobles qui soit. Le défi qui est le nôtre, et je suis convaincu que personne ne le perdra de vue au cours des débats de cet après-midi, est avant tout de sauver encore plus de vies et d'éviter encore davantage de drames humains auxquels tout un chacun peut être confronté.

Je souhaite que ces débats que je devine passionnés seront féconds. L'objet de ces rencontres n'est pas en effet de se complaire dans des bilans qui depuis trois ans sont certes réellement encourageants, ni de s'égarer dans des discussions de spécialistes où chacun voudrait imposer sa vision des choses. Il s'agit avant tout d'essayer de dégager ensemble de nouvelles pistes de progrès.

Alors qu'en 2001, nous avons déploré la mort de 7 720 personnes sur nos routes, nous devrions en 2005, si les tendances observées depuis le début de l'année se confirment, passer pour la première fois en dessous de la barre des 5 000 tués.

C'est remarquable lorsque l'on mesure le chemin parcouru en si peu de temps et je tiens à cet égard à saluer tous les acteurs de cette évolution, au premier rang desquels je mets les usagers eux-mêmes, qui dans leur majorité se sont sentis directement impliqués.

Mais il nous faut aller encore plus loin car avec 14 morts en moyenne tous les jours sur nos routes, le prix payé est trop élevé. Même si cela peut paraître aujourd'hui ambitieux, je crois que nous devrions nous fixer comme objectif partagé, pour 2007, de ne pas dépasser le seuil de 10 tués par jour, ce qui nous amènerait en dessous de 4 000 morts.

D'autres pays en Europe ont réussi à abaisser la violence routière à ce seuil. Je pense en particulier au Royaume Uni, qui a une population voisine de la nôtre. Pourquoi n'y arriverions-nous pas ?

Si cet objectif ne paraît pas hors de portée, nous pouvons mesurer cependant ce que cela exige encore en termes de mobilisation de tous les acteurs et d'adhésion de la part de l'ensemble des Français.

Si le gouvernement tout entier est résolument engagé dans ce combat, je suis naturellement décidé à prendre toute la part qui est la mienne.

Dans mes responsabilités de ministre de l'intérieur, j'ai demandé aux préfets et aux forces de l'ordre de ne pas relâcher l'effort collectif et de concentrer, dans chaque département, les moyens et les contrôles sur les axes, les lieux, les moments les plus sensibles. On observe en effet encore de grandes disparités de situation entre les départements et bien souvent au sein même de chacun d'entre eux. Nos efforts doivent être très ciblés.

Les forces de l'ordre pourront d'ailleurs s'impliquer encore davantage dans la lutte contre les infractions les plus graves en utilisant à plein les marges de manœuvre nouvelles,

qui sont dégagées au fur et à mesure du déploiement du système de contrôle automatisé de la vitesse.

Malgré la diminution spectaculaire et saluée par tous du nombre de victimes de la route, on constate malheureusement encore la persistance d'ombres sérieuses au tableau. J'en citerai trois:

- **l'alcool au volant reste un fléau** en dépit du durcissement de la législation et des nombreuses et nécessaires campagnes de communication. Sur les 7 premiers mois de l'année, 221 000 dépistages ont été positifs. Ce chiffre est parlant en soi mais le plus inquiétant est qu'il est en augmentation de 41% par rapport à la même période de 2004 alors que dans le même temps le nombre total de dépistages n'a quant à lui augmenté que de 19%.

- **l'usage des stupéfiants au volant est également préoccupant** : j'ai lu avec attention les conclusions d'un rapport tendant à relativiser quelque peu le problème en indiquant que le nombre de victimes de la route dues à la consommation de stupéfiants se situerait autour de 200 personnes par an. C'est peut être une approche mais je pense qu'elle ne reflète que très partiellement la sensibilité de cette question.

Je note en effet que le nombre de dépistages positifs est de 5 150 sur les 7 premiers mois de l'année sur un total de 12 700 contrôles, alors qu'il était pour la même période de 2004 de 1 600 seulement pour 8 500 contrôles.

Il faut également souligner que nous ne sommes pas encore rentrés, comme pour l'alcool dans une logique de dépistage de masse. Deux chiffres pour illustrer mon propos : il y a eu 10 millions de dépistages de l'alcoolémie en 2004, pour 16 000 dépistages de stupéfiants. C'est 600 fois moins...

Lorsque nous aurons à notre disposition des tests salivaires, dont la mise au point est en cours, alors seulement pourrons nous avoir une vision précise de la réalité de la situation.

- **La conduite sans permis se développe** même si les sanctions prévues ont été renforcées par la loi. Entre les sept premiers mois de 2004 et ceux de 2005, on est passé de 20

000 infractions constatées à 28 000 et il n'est pas indifférent de noter que cette augmentation est d'abord le fait de conducteurs qui n'ont jamais passé ou obtenu leur permis.

Pour en revenir à la politique de contrôle sanction automatisé, je suis favorable, vous le savez, à la poursuite de son développement **car elle constitue une pièce maîtresse pour modifier en profondeur et dans la durée les comportements sur nos routes. Or c'est bien un comportement nouveau qui constitue l'objectif.**

Dans ce domaine nous sommes loin encore de certains de nos voisins du Nord et il est indispensable à mon sens que s'enracine en chaque conducteur le réflexe d'une conduite apaisée. On doit pouvoir y parvenir selon moi sans qu'il soit nécessaire de toucher aux limites de vitesse autorisées.

Ce dispositif n'a pas pour but de piéger les Français, ni de créer des recettes pour l'Etat. Au contraire, notre objectif est que rapidement le nombre d'infractions diminue, ce qui voudra dire que les Français auront globalement et durablement adopté un mode de conduite plus prudent.

En très peu de temps, le contrôle sanction automatisé est entré dans les habitudes. Pour qu'il soit totalement accepté, nous devons aussi veiller à ce que l'égalité entre tous les usagers soit respectée. Nous avons tous à l'esprit l'exemple de motards et d'étrangers trop pressés.

Sans doute les aménagements qui viendront prochainement compléter nos textes seront-ils les bienvenus mais, face à chaque problème rencontré, nous devons déjà réagir.

S'agissant par exemple des étrangers qui traversent notre territoire sans prendre suffisamment le temps d'en apprécier tous les charmes, nous allons intensifier les contrôles de vitesse avec verbalisation immédiate en particulier dans les zones frontalières, en associant si besoin davantage des représentants des forces de police étrangères.

Quant aux motards qui passent aujourd'hui facilement entre les mailles du filet, j'ai demandé que dans les semaines à venir, des actions de contrôle de la conformité des plaques d'immatriculation soient effectuées pour permettre une meilleure exploitation des clichés

photographiques d'infraction. N'oublions pas en effet que les motards sont parmi les plus exposés des usagers de la route.

Je considère aussi pour ma part que le CSA est une étape dans l'utilisation des nouvelles technologies, annonciatrices de nouvelles applications et toujours dans le but de rendre les routes plus sûres.

Je pense notamment que nous devrions pouvoir étendre le contrôle automatisé aux feux tricolores installés dans les carrefours les plus dangereux, et sous réserve d'adaptation de nos textes, être en mesure d'assurer un contrôle de la vitesse moyenne, sur des portions d'itinéraires particulièrement à risques comme la traversée des tunnels par exemple.

Je pense aussi que nous devrions prendre l'initiative au niveau européen de rendre effective l'installation sur tous les véhicules neufs qui sont commercialisés, de limiteurs de vitesse. Le limiteur de vitesse en effet laisse intacte la liberté des conducteurs mais il permet à tous ceux qui ont le souci de respecter rigoureusement la loi, de le faire en toute facilité.

\* \* \*

Pour en revenir au nouvel élan nécessaire en matière de sécurité routière, j'ai demandé aussi aux policiers et aux gendarmes que soit mieux prise en considération, dans leurs priorités d'action, la situation des usagers les plus vulnérables et qui sont d'ailleurs ceux qui précisément profitent le moins des progrès enregistrés ces trois dernières années.

Je pense en particulier aux jeunes de la tranche d'âge des 15 à 24 ans. Ils représentent à eux seuls plus du quart des victimes. C'est considérable.

**Je pense également aux motards et aux utilisateurs de cyclos.** 1 135 ont trouvé la mort en 2004, ils étaient 1 437 en 2001. Derrière ce chiffre en baisse, il y a cependant lieu de noter qu'ils représentent aujourd'hui 21% des victimes contre 18,6% trois ans plus tôt.

Il faut donc à l'égard et au profit de ces usagers poursuivre les contrôles ciblés et développer également les actions de sensibilisation et de prévention. Je souhaiterais pour ma part qu'une réflexion soit engagée sur l'introduction, dans la préparation aux différents permis

de conduire, d'un module de sensibilisation sur la réalité des accidents de la route d'une part et sur les conséquences de toutes natures qui résultent de la transgression de la règle d'autre part. Le propre de la jeunesse est bien souvent d'ignorer le danger et de ne pas mesurer toute l'étendue de la loi. Nous avons un devoir collectif de mieux l'aider à se préserver.

\* \* \*

Conscient que dans le peu de temps qui m'est imparti, je ne pourrai pas aborder tous les sujets dont vous allez débattre, je conclurai en délivrant un double message :

Une majorité des français ont intégré l'idée que la route devait être un espace partagé et sécurisé. C'est un acquis précieux qu'il faut entretenir.

Une petite minorité n'a pas encore compris ce message et certains continuent à se comporter en véritables délinquants routiers. Je veux qu'ils sachent que nous allons diversifier nos modes d'action à leur encontre, et notamment recourir davantage aux moyens banalisés et aux surveillances dans les flots de circulation.

\* \* \*

Oui, la sécurité routière est une grande cause nationale. Nous devons aux Français de l'améliorer sans cesse. Nous devons le faire en utilisant les moyens que la loi met à notre disposition. Les contrôles ne l'oublions pas ont une finalité et une seule : faire que les usagers de la route soient plus prudents, et plus respectueux des autres.

Notre combat est d'abord de convaincre de la justesse de la cause. Et c'est la raison pour laquelle, je pense aussi que dans le domaine de l'information, de la communication, de l'implication citoyenne de tous, nous avons de très grandes marges de progrès. C'est un nouveau chantier qui à mon sens doit être ouvert.

Paris, le jeudi 20 octobre 2005

---

**Dominique PERBEN,**  
**Ministre des Transports, de l'Équipement,**  
**du Tourisme et de la Mer**

**Deuxièmes Etats Généraux de la Sécurité routière**  
Jeudi 20 octobre 2005

---

ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer



cabinet  
du ministre

# Discours

Messieurs les Ministres, mes chers collègues,  
Mesdames et Messieurs,

Je me réjouis d'ouvrir aujourd'hui, avec mon collègue Nicolas SARKOZY, ces deuxièmes Etats Généraux de la Sécurité Routière.

C'est ensemble, Cher Nicolas, lors du Comité interministériel du 1<sup>er</sup> juillet dernier, que nous avons décidé de les organiser.

C'est ensemble, dans un esprit d'équipe et de solidarité, que nos Ministères travaillent avec vous, Mesdames et Messieurs (élus, membres d'associations, acteurs économiques, représentants de l'Etat), unis dans la même volonté : celle de ne plus accepter comme une fatalité la mort sur la route.

Nous avons voulu faire de cette rencontre un moment d'écoute, un moment d'échange, le plus libre et interactif possible, sur ce qui s'est passé depuis trois ans, mais aussi sur les perspectives qui s'ouvrent devant nous. Nous nous plaçons dans l'esprit de la grande manifestation du 17 septembre 2002, à laquelle j'avais participé en qualité de Garde des Sceaux, et qui nous avait permis de donner force et élan à l'engagement du Président de la République.

Que de chemin parcouru depuis ! Plus de 6000 vies épargnées, 100 000 blessés évités. Le nombre de victimes tuées aujourd'hui sur la route est historiquement le plus faible depuis que les statistiques existent en la matière (en 1956, première année référencée, il y avait 8863 morts).

Mais que de souffrances encore, de handicaps et de deuils, de vies qui basculent du jour au lendemain, que de gâchis humain dont aucune statistique, aussi précise soit-elle, ne peut rendre compte.

La sécurité routière fait débat. Partout et en permanence. Parce que l'espace public est partagé, qu'il est le lieu où se conjuguent nos existences : entre les jeunes et les moins jeunes, les professionnels et les non professionnels, les piétons et les voitures, les voitures et les motos...

Certains nous reprochent de ne pas aller assez loin. D'autres nous disent le contraire. Chacun a un avis, « son avis », souvent bien arrêté, toujours légitime, parce que fondé sur l'expérience et la pratique personnelles.

*Seul le prononcé fait foi*

Notre devoir à nous, en charge de l'action publique, est de trouver le bon équilibre, entre droits et devoirs, entre contrainte et liberté. Nous le faisons, depuis trois ans, dans le souci constant de protéger, avec toute la force et la conviction nécessaires, la Vie.

Permettez-moi de vous livrer brièvement, en introduction de vos travaux, quelques éléments de réflexion sur notre politique publique de sécurité routière :

- C'est bien grâce à l'évolution des comportements et donc du rapport individuel à la règle que, depuis 2002, la donne a été modifiée.

Personne ne peut sérieusement contester cet état de fait. Nous avons entendu les messages qui nous avaient été adressés le 17 septembre 2002 sur les faiblesses de notre dispositif de contrôle et de sanction des infractions. Le constat était accablant pour une grande démocratie comme la France : la probabilité d'être contrôlé et effectivement sanctionné en cas de faute était la plus faible d'Europe.

Nous nous sommes immédiatement mis au travail pour redonner force et crédit à l'Etat de droit sur la route, en assurant à la fois plus de rigueur, mais aussi plus d'égalité dans le traitement des infractions au code de la route.

Les progrès enregistrés sur la vitesse, grâce notamment au développement du contrôle automatique, sur l'alcool, sur le port des équipements de sécurité ont été spectaculaires.

Je m'associe donc pleinement à l'hommage rendu au travail des forces de l'ordre, qui ne ménagent pas leur peine pour assurer le respect du code de la route, du « code de la vie ».

Vous pouvez, mesdames et messieurs, compter sur le Gouvernement pour maintenir à cet égard un cap très ferme, une ligne très droite.

Nous allons renforcer en 2006 le dispositif du contrôle automatique, en veillant à le perfectionner dans le sens d'une égalité de traitement des usagers plus affirmée. Nous poursuivrons l'inlassable travail de pédagogie qui conditionne son acceptation par nos concitoyens.

La lutte contre les comportements les plus dangereux, qui restent le fait d'irréductibles, va s'intensifier, par le recours notamment à la confiscation des véhicules que la loi devrait prochainement rendre possible pour les grands excès de vitesse (projet de loi Sécurité et Développement des transports).

L'esprit dans lequel nous oeuvrons vient d'être rappelé par Nicolas Sarkozy : il ne s'agit pas de piéger ou de harceler les usagers, mais bien de lutter contre les principaux facteurs d'accidents et les premières causes d'aggravation de ceux-ci.

Pour qu'un tel changement soit possible, il fallait que les esprits soient mûrs ! Ils l'étaient grâce à l'intense travail de sensibilisation, d'éducation, de formation mené sur le terrain par tous les acteurs de la prévention, à qui je tiens ici à exprimer ma plus chaleureuse reconnaissance.

**Partout, dans les écoles, les entreprises, les clubs de sport, sur les places publiques, vous portez inlassablement, avec une opiniâtreté qui n'a d'égal que le désintéressement, des messages de sécurité routière. Partout, vous expliquez le risque, par tous les moyens dont vous disposez : le discours, la démonstration, le jeu, le témoignage. Grâce à**

**vous, petit à petit, une nouvelle culture s'installe dans notre pays, une culture de sécurité routière, une culture de citoyenneté routière. Ces vies sauvées, c'est bien sûr à vous aussi qu'on les doit !**

Les efforts de prévention doivent être amplifiés, au plus près du terrain, là où le risque est le plus présent au quotidien. Par exemple, dans les entreprises. Certaines aujourd'hui mettent en œuvre des plans de prévention du risque routier extrêmement efficaces, associant l'ensemble de leurs collaborateurs. J'envisage de valoriser cette pratique, en organisant l'année prochaine un challenge national pour distinguer les entreprises les plus performantes en ce domaine.

Dans les travaux de l'après-midi, vous aborderez aussi des questions touchant aux véhicules et à l'infrastructure.

S'agissant du véhicule, je tiens à vous dire que le Gouvernement entreprendra toutes les démarches utiles pour promouvoir des équipements facilitant le respect des règles et assurant une meilleure protection des usagers. Il en est ainsi du limiteur de vitesse volontaire. Il rencontre un réel succès. Nous souhaitons en obtenir rapidement la généralisation. Il en va de même pour les feux de jour dédiés : leur installation sur les véhicules paraît conditionner la pratique de l'allumage diurne, que nous recommandons depuis un an. Pour les deux roues motorisés, le débridage des moteurs sera combattu avec une efficacité accrue, et renforcé par de nouveaux outils juridiques.

Je peux par ailleurs vous assurer que, dans les responsabilités qui sont les miennes, au titre de l'équipement, la sécurité des usagers, quel que soit leur mode de transport, constitue une priorité absolue. Dans la conception, la rénovation et l'entretien des infrastructures, nous devons tout faire pour favoriser une conduite apaisée et un partage harmonieux de la route par toutes les catégories d'usagers, (et lorsque je dis « nous », j'associe tous les gestionnaires de voiries, notamment les collectivités locales).

Avant de laisser la place aux débats, permettez-moi de formuler deux préoccupations, tirées de l'observation de l'accidentalité en France depuis 2002 :

- La première a trait à l'existence de fortes disparités géographiques. En observant la situation des départements depuis 2002, j'ai relevé des écarts assez substantiels. Si quasiment tous les départements ont connu une baisse significative de l'accidentalité en 2003 ou en 2004, tous n'ont pas maintenu les acquis enregistrés. Certains retrouvent même des niveaux proches de 2001.

Je pense que nous devons rechercher des explications à cela, au besoin par des audits approfondis de la politique locale. Nous ne pouvons en effet pas admettre que certaines régions ou certains départements restent à l'écart de l'amélioration globale observée au plan national.

- Ma seconde préoccupation concerne les catégories les plus touchées par la délinquance et l'insécurité routières. Je veux parler des jeunes et des conducteurs de deux roues motorisés.

L'année dernière, dans un contexte de baisse générale des accidents, le nombre des jeunes de 18 à 24 ans tués sur la route a augmenté. Près de 25% des tués, plus de 1200 morts ! Le phénomène insupportable de sur-représentation de cette classe d'âge dans la sinistralité routière s'aggrave. Nous ne pouvons, nous ne devons pas l'admettre !

La détermination du gouvernement est totale : lutte contre le débridage, renforcement des contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants aux sorties des discothèques, amélioration de la formation à travers notamment le permis à un euro par jour, aucune action ne doit être écartée pour faire reculer cette hécatombe.

Je souhaite également que les opérations de type « capitaine de soirée » soient généralisées, grâce notamment à la création d'un label unique, à l'image de la pratique suivie par nos amis belges. Avec les associations, nous avons envisagé plusieurs pistes (c'est compliqué, le choix d'un prénom !!) et nous sommes tombés d'accord sur une appellation unique : SAM, "celui qui conduit, donc qui ne boit pas".

Nous allons communiquer fortement pour installer ce personnage dans l'univers du monde de la nuit, pour faire en sorte que les jeunes adoptent ce réflexe qui permet de concilier la mobilité et la fête.

Notre politique n'a pas non plus atteint ses objectifs en ce qui concerne les motocyclistes. Leur part dans l'accidentalité ne cesse de croître, passant en 10 ans de 10 à plus de 15 % des personnes tuées, soit plus de 800 morts par an pour une part encore très faible dans le trafic. Il nous faut là aussi agir vite, pour améliorer la cohabitation de ce mode de transport en pleine évolution avec la circulation automobile.

J'ai dit aux motards, il y a trois semaines au « Mondial des deux roues » que j'étais ouvert à leur demande de disposer de sites adaptés où pratiquer leur passion. Mais nous savons que l'amélioration de la situation passe par des efforts sur le respect des règles, et principalement celles touchant à la vitesse. Nous nous montrerons fermes sur ce point.

Nous ne pouvons nous satisfaire d'un bilan comportant encore de telles zones d'ombre. Les drames de la route doivent reculer, partout et pour tous, quel que soit le lieu ou le mode de transport utilisé, et nous devons garder cette exigence en permanence à l'esprit.

Place maintenant aux échanges ! Nous sommes ici pour écouter. Nous serons, avec mes collègues ministres et tout à l'heure avec Dominique de VILLEPIN, croyez-le bien, très attentifs aux idées émises, aux propositions formulées. Nous savons qu'elles procèdent toutes de la même volonté, la vôtre, la nôtre : sauver des vies.

Je vous remercie de votre attention.

---

## Discours de Gilles de Robien Etats généraux de la sécurité routière Palais Brongniart – 20 octobre 2005

---

Messieurs les Ministres, chers collègues,  
Mesdames et Messieurs les Présidents et responsables d'associations,  
Mesdames et Messieurs les Préfets, Mesdames et Messieurs les Procureurs,  
Mesdames, Messieurs,

Il y a 3 ans, nous étions nombreux à nous retrouver dans une configuration assez semblable pour nous engager à livrer, derrière le Président de la République, une véritable bataille contre la violence routière.

A l'époque, beaucoup d'observateurs doutaient de la détermination du Gouvernement à vouloir faire changer les choses. Les solutions pour y parvenir étaient pourtant unanimes : «l'impunité zéro, la fin des passe-droits, sanctionner pour dissuader, la certitude de la sanction», en d'autres termes faire respecter les règles !

Les pessimistes avaient oublié deux choses :

- grâce au travail inlassable des associations, la barbarie routière était devenue quelque chose d'intolérable pour nos concitoyens qui étaient enfin prêts à accepter les sacrifices d'une mobilisation contraignante.
- le vote de la loi d'amnistie aurait dû les alerter sur la conviction des responsables politiques : l'heure n'était plus à la timidité face aux pressions qui se développaient chaque fois qu'ils annonçaient des actions un peu plus rigoureuses.

Il y a 3 ans, nos concitoyens ont admis qu'il ne leur appartenait plus de décider ce qu'ils peuvent faire ou ne pas faire sur la route.

Ils ont compris que notre comportement sur la route n'est plus seulement une question de sécurité routière mais une question de sécurité tout court avec la nécessité pour chaque automobiliste de se protéger contre lui-même.

Je ne reviendrai pas sur le changement profond intervenu dans les politiques publiques et, en particulier, sur l'évolution de la politique de contrôle et de sanctions. Nicolas Sarkozy et Dominique Perben, qui ont été l'un et l'autre des acteurs essentiels de cette politique, viennent de nous le rappeler.

Pour introduire cette première table ronde, vous me permettrez, tout d'abord, de vous faire part d'un engagement et de deux convictions.

Mon engagement, c'est d'avoir servi cette cause à l'Équipement, j'ai la volonté de le faire avec la même détermination à l'Éducation nationale.

Ma première conviction, c'est que nous ne reviendrons plus jamais en arrière, tout simplement parce que nos concitoyens se demandent encore pourquoi nous avons attendu si longtemps pour mettre un terme à l'indifférence et redécouvrir une conduite apaisée.

Ma seconde conviction, c'est que nous pouvons faire encore beaucoup mieux ; mais pour cela, nous devons changer les derniers comportements marqués par l'inconscience, l'égoïsme, la quête de frisson, toutes ces passions mauvaises qui font passer en un instant dans le camp des victimes ou des meurtriers.

Les pistes de progrès sont nombreuses. Les intervenants de cette première table-ronde que je salue et remercie une nouvelle fois pour leur engagement, vont nous le prouver à travers les différents thèmes qui seront abordés : la formation des jeunes, la vulnérabilité des conducteurs de deux-roues, la question de la puissance des véhicules, toutes questions sur lesquelles nous pouvons progresser.

Mais vous m'en voudriez, si, en ma qualité de ministre de l'Education, je n'évoquais pas le rôle de l'école. Le récent colloque organisé par la Prévention routière a permis d'analyser le sur-risque chez les jeunes et de montrer combien ils sont sensibles à l'influence de leur environnement. Les contributions ont souligné la place des enseignants et, bien sûr, des parents dans l'enracinement d'un comportement responsable sur la route.

Des progrès importants ont été accomplis au cours des dernières années dans la prise en compte de la sécurité routière à l'école : nombreux sont les enseignants qui considèrent que l'éducation au partage de la route fait partie de leur mission éducative en accompagnant les premiers pas des jeunes vers l'autonomie, et je tiens à remercier les élèves de 3<sup>ème</sup> du collège Marcel Pagnol de St-Ouen l'Aumône pour leur présence aujourd'hui à ces états généraux.

J'entends dire souvent que nous pourrions faire encore plus et je vous soumetts quatre pistes de réflexion sur lesquelles j'ai demandé à mes services de travailler.

- La formation des futurs professeurs sera prochainement redéfinie ; ce sera l'occasion d'y inscrire la nécessaire sensibilisation de tous les enseignants à une de leurs missions communes : l'éducation à la responsabilité et, par conséquent, en particulier, l'éducation à la sécurité routière.
- Dans les collèges où le caractère transversal de l'enseignement de la sécurité routière peut diluer les responsabilités, j'ai demandé qu'un professeur référent puisse être chargé de coordonner et de rendre plus cohérente notre démarche pédagogique.
- D'autre part, même si l'échec à l'examen de l'ASSR, qui va être profondément modernisé, est lourd de conséquence pour eux, je souhaite, pour motiver encore plus les élèves, qu'une réflexion puisse être menée sur la possibilité de prendre en compte l'assiduité à la préparation de l'ASSR dans la note de vie scolaire qui sera mise en place en classe de 3<sup>ème</sup> pour le brevet des collèges.
- Au lycée enfin, c'est à dire à l'âge où le jeune peut débiter sa formation à la conduite auprès d'une auto-école, je vais inviter les lycéens, à travers les activités des conseils de la vie lycéenne ou des comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté, à participer aux initiatives de sensibilisation menées par les jeunes pour les jeunes, comme par exemple en participant à des opérations « conducteurs désignés ».

Comme vous le voyez, l'Education nationale, qui a déjà su se mobiliser pour cette grande cause, entend s'impliquer pour toujours plus de formation et de prévention.

Mais il existe beaucoup d'autres gisements pour progresser et mettre un terme à trop de situations encore intolérables.

Un certain nombre d'entre eux vont nous être exposés au cours de cette première table ronde consacrée au nouveau comportement des Français sur la route. Je donne sans plus attendre la parole à Monsieur de La Villardière qui va animer nos débats et je vous remercie de votre attention.



MINISTÈRE DE LA JUSTICE

**Discours de Monsieur Pascal Clément, Garde des Sceaux,  
Ministre de la Justice  
Etats généraux de la Sécurité routière  
20 octobre 2005**

Messieurs les Ministres,  
Mesdames et Messieurs les Députés,  
Messieurs les Sénateurs,  
Madame et Messieurs les Préfets,  
Mesdames et Messieurs les Procureurs,  
Messieurs les Généraux,  
Mesdames et Messieurs les Officiers généraux,  
Mesdames et Messieurs,

Je suis très heureux d'intervenir aujourd'hui à l'occasion des Etats généraux de la Sécurité routière. Le défi de la lutte contre la violence routière a été lancé par le président de la République, et cette rencontre nous permet d'en tirer un nouveau bilan. Les efforts ont été soutenus et, vous l'avez montré au cours de cette journée, les résultats sont encourageants. Mais notre action doit encore s'accroître. Cette exigence, nous la devons aux victimes et à leurs familles.

Le Ministère de la Justice a fortement contribué à l'évolution de la réglementation routière. Cet engagement garde toute son actualité, notamment dans la politique pénale définie en ce domaine.

\*

\*\*

Pour changer les comportements, il fallait bien évidemment changer la loi. Le gouvernement l'a fait.

Comment ?

En comblant le vide juridique qui existait pour les conducteurs sous l'influence de produits stupéfiants. Une circonstance aggravante a ainsi été créée par la loi du 3 février 2003 en cas d'homicides ou de blessures involontaires.

Le quantum des peines d'emprisonnement encouru par les conducteurs portant atteinte à la vie ou à l'intégrité d'une personne était inadapté. Il a été allongé par la loi du 12 juin 2003.

La récidive en matière routière était insuffisamment prise en compte. Aujourd'hui, de nouveaux cas d'assimilation de délits routiers au regard de la récidive ont été instaurés. De même le délai durant lequel une infraction peut être commise en état de récidive légale a été allongé.

Enfin, la conduite sans permis ou sans assurance étaient de simples contraventions, malgré le risque que ces conducteurs faisaient courir à la sécurité des citoyens. Ce sont désormais des délits.

Notre dispositif juridique s'est donc doté d'instruments très dissuasifs. La chancellerie a mobilisé les juridictions et les services du ministère de la Justice afin que les parquets coordonnent leur action avec celle des autres services de l'Etat. Ainsi l'efficacité et la sévérité de la réponse pénale ont été renforcées. La prise en considération des victimes et de leur souffrance a été accentuée.

Ces instructions ont été données et suivies, comme en témoignent les chiffres de l'action judiciaire.

Le nombre total de condamnations a sensiblement augmenté. En 2004, 242 430 délits et contraventions de 5<sup>e</sup> classe ont été jugés, contre 218 000 en 2001. Il faut surtout remarquer que les contraventions ont fortement chuté au profit des délits, du fait de la correctionnalisation de la conduite sans permis.

Je me réjouis cependant de la baisse de près de 30% du nombre de condamnations prononcées à la suite d'accidents entre 2001 et 2004. Cela traduit bien entendu le résultat de notre politique de sécurité routière et la diminution de la mortalité sur la route.

Il reste par contre aujourd'hui un problème important de conduite sans permis. Le ministère de la Justice s'est efforcé d'y remédier avec vigueur. Le nombre de condamnations pour défaut de permis s'est ainsi accru de 76,8% entre 2001 et 2004, tandis que les condamnations pour défaut d'assurance ont augmenté de près de 30%.

Les décisions de justice ont été plus sévères. Ainsi, en matière d'homicides involontaires où la durée moyenne de la peine d'emprisonnement ferme est passée de 9 mois en 2000 à 19 mois en 2004.

Cette grande cause nationale est une priorité de politique pénale. Les parquets l'ont parfaitement compris. Ils ont en outre utilisé massivement des réponses pénales diversifiées.

Enfin, l'exécution des peines dans le domaine de la lutte contre la violence routière est particulièrement efficace. Le taux d'exécution varie de près de 80%, en cas de blessures involontaires, à près de 90%, en cas de conduite en état alcoolique ou après absorption de stupéfiants.

\*

\*\*

Mesdames et Messieurs, ces statistiques montrent bien l'ampleur de la mobilisation du Ministère de la Justice.

Je voudrais cependant ajouter qu'il est nécessaire de rendre l'application de ces règles plus effective.

Dans cette lutte contre la délinquance routière on ne soulignera jamais assez le tournant décisif provoqué par l'instauration du Contrôle Sanction Automatisé (C.S.A.) qui, pour de multiples raisons, a induit un extraordinaire changement d'attitude des automobilistes français par rapport à la vitesse.

Elle a eu pour conséquence d'inverser la courbe de la mortalité routière qui plaçait notre pays en marge de l'évolution européenne.

Paradoxalement, quelques critiques subsistent parce que certaines catégories de conducteurs y échappent encore. Ceci heurte avec raison le besoin d'égalité de nos concitoyens.

C'est principalement le cas des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger qui, faute d'une interpellation, bénéficient encore d'une trop large impunité.

Je souhaite, pour ma part, l'extension de notre système CSA à l'échelle européenne. Dès ma prise de fonction, j'ai demandé aux magistrats du parquet d'organiser, en liaison avec les autorités préfectorales, des contrôles mobiles de vitesse avec interception des contrevenants dans les principaux axes frontaliers réputés les plus dangereux.

Dans un futur proche, la perspective réside dans l'amélioration de la coopération policière et judiciaire bilatérale avec les pays riverains afin de faciliter la sanction des contrevenants.

Depuis fin 2004 les contrevenants luxembourgeois reçoivent leur avis de contravention. Aujourd'hui même, et demain, des négociations se poursuivent avec la Suisse. Le 24 octobre prochain,

une délégation française se rendra à Bonn pour poursuivre des négociations avec son homologue allemand. Le 10 novembre prochain, une délégation française se rendra à Madrid pour finaliser un accord avec les autorités espagnoles.

Une première rencontre interviendra enfin le 15 novembre avec nos correspondants italiens.

Je souhaite que ces accords soient finalisés dès l'année prochaine. J'ai bon espoir que nos partenaires européens participent à cet effort qui permet de sauver tant de vies innocentes. Il s'agit d'une nouvelle étape qu'il nous faut franchir. Je voudrais dédier cet engagement aux victimes et à leurs familles qui savent combien la violence routière est destructrice.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.



**Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées,  
aux Personnes handicapées et à la Famille**

**Intervention de Philippe Bas**

**Ministre délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux  
Personnes handicapées et à la Famille**

**Etats Généraux de la Sécurité Routière**

20 octobre 2005 - Palais Brongniart

*SEUL LE PRONONCE FAIT FOI*

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

Répondant à la mobilisation sans précédent de l'Etat, l'appel à la responsabilité des Françaises et des Français contre la violence routière, sous l'impulsion du Président de la République, a porté ses fruits. Elle s'est traduite par un meilleur respect des règles et donc par une baisse significative du nombre d'accidents de la route.

Mais rien n'est à ce jour définitivement acquis. Tout est réversible. On ne le dira jamais assez : plus que jamais, la vigilance s'impose et il ne faut pas baisser la garde. La route continue à tuer 2 à 3 fois plus de jeunes entre 18 et 24 ans que le reste de la population. Entre la naissance et l'âge de 20 ans, l'insécurité routière reste responsable de 50 % des handicaps

Le goût du risque, notamment en deux roues, la consommation excessive d'alcool, l'usage de stupéfiants et de certains médicaments participent sans conteste à ce drame et constituent aujourd'hui des champs d'action pour lesquels l'effort doit se poursuivre.

**Conduire sous l'emprise de l'alcool** multiplie en effet le risque d'avoir un accident mortel par 8,5. En 2004, le nombre de victimes sur les routes imputables à l'alcool était encore de 2 270, même si depuis trois ans, le nombre d'accidents mortels sous l'influence de l'alcool connaît une baisse sans précédent. Alors qu'il était en stagnation, voire en légère hausse entre 1994 et 2001, les trois dernières années ont rompu avec cette tendance puisqu'il a diminué d'environ 40 %. Les Français peuvent être fiers de ce résultat. C'est avant tout le fruit d'un nouvel esprit de responsabilité.

Malgré cela, près d'un accident mortel sur deux survenu la nuit est encore imputable à l'alcool. Nous ne pouvons accepter une telle situation. Nous devons réduire encore ces chiffres.

De même, **l'usage du cannabis** participe à l'insécurité routière. Une étude épidémiologique récente de grande ampleur vient de montrer que :

- conduire sous l'effet du cannabis double, en moyenne, le risque d'être responsable d'un accident mortel ;
- le nombre de victimes imputable au cannabis sur les routes est de l'ordre de 220 morts par an, dont la plus grande partie a moins de 25 ans ;
- la consommation conjointe de cannabis et d'alcool multiplie par 14 le risque d'être responsable d'un accident mortel.

En outre, la **prise d'un médicament susceptible d'altérer l'aptitude à la conduite** est retrouvée chez près de 10 % des accidentés de la route. Selon, l'Agence française de sécurité sanitaire et des produits de santé, les hypnotiques et les tranquillisants sont les substances les plus fréquemment mises en cause.

C'est pourquoi nous lui avons demandé de réviser les notices de médicaments potentiellement actifs sur la vigilance, sur l'équilibre ou sur la vue. De nouveaux pictogrammes seront progressivement apposés sur le conditionnement des médicaments au cours des prochains mois. De couleurs différentes (jaune, orangé et rouge), ils signaleront aux usagers si la prise du médicament nécessite, lors de la conduite d'un véhicule, de simples précautions d'emploi, l'avis d'un professionnel de santé, ou encore s'il est totalement déconseillé de prendre le volant.

Nous avons à cœur, avant tout, de modifier les comportements des usagers. Les médecins et les pharmaciens ont un rôle important à

jouer en sensibilisant les patients dans un domaine où le sens de la responsabilité de chacun doit être mis en alerte et éclairé par l'information sur les risques avant de prendre la décision de conduire.

Je voudrais aussi souligner le **rôle de la famille** en matière de prévention de la violence routière.

La sécurité sur la route est une affaire d'éducation. Le rôle des parents et des grands-parents est ici irremplaçable car la famille est le premier lieu de transmission des valeurs et des repères. Les parents ne sont-ils pas les éducateurs privilégiés de leurs enfants par l'exemple qu'ils donnent au quotidien, ou lorsqu'ils participent à la « conduite accompagnée » au moment de l'adolescence ?

L'apprentissage des règles passe par l'exemple : le comportement des parents sur la route conditionne fortement celui de leurs enfants, comme piétons, en deux-roues ou jeunes conducteurs.

A quoi sert-il de dire à ses enfants « *traversez dans les clous quand vous allez à l'école* » si, lorsque l'on est avec eux, on traverse la chaussée hors des passages protégés ?

A quoi sert-il de dire « *l'alcool tue* » si l'on arrose copieusement un repas de famille avant de prendre la route ?

Mais l'influence de la famille sur les pratiques routières est réciproque. Les enfants et les jeunes ont souvent un regard critique sur la conduite de leurs parents.

J'ai la conviction que c'est en impliquant les familles, si durement éprouvées en cas d'accident de la route, que l'on fera progresser ensemble la lutte contre la violence routière.

Je vous remercie.