

T A B L E R O N D E

de

S E C U R I T E R O U T I E R E

Service des Affaires Économiques

DOCUMENTATION

Réf. n° 638 . U

RAPPORT GENERAL

-:-:-:-:-

La Table ronde sur la Sécurité routière réunie à la demande de Monsieur le Premier Ministre a travaillé, sous la Présidence de M. J. BAUMEL, Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, Chargé des Relations Publiques, du 3 décembre au 15 mars 1970.

Cinq groupes de travail spécialisés ont élaboré des rapports sur les sujets suivants :

- infrastructure
- véhicules
- conducteurs
- secours aux blessés
- information

Le rapport général en expose les conclusions essentielles.

.../.

I - INTRODUCTION

L'augmentation du nombre d'accidents de la route (11.650 morts en 1964, 14.705 morts en 1969) est préoccupante : faute de mesures énergiques, les experts craignent 18.700 morts environ en 1975 (graphique n° 1).

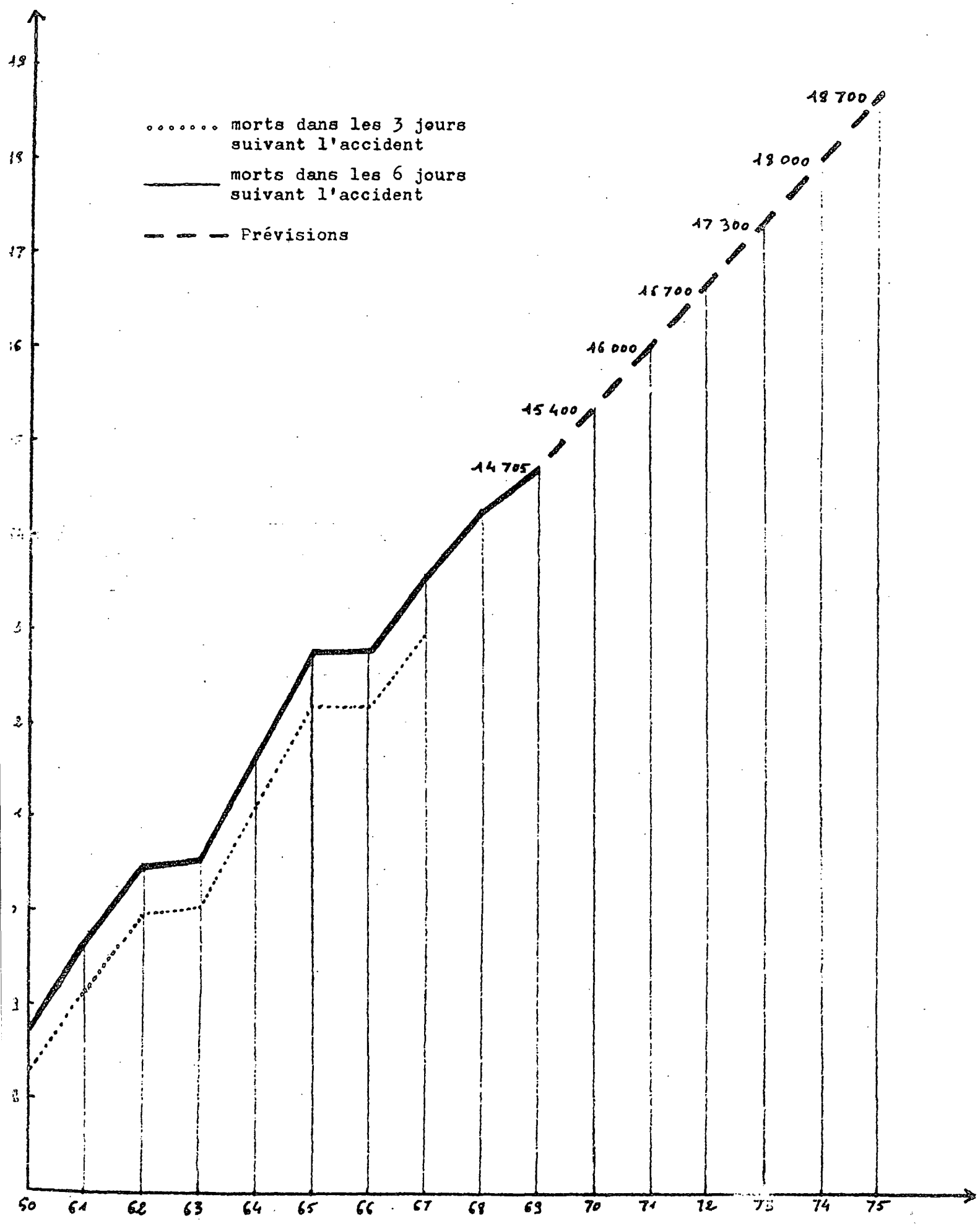
La Table ronde, ayant pour unique souci la défense de l'intérêt général, s'est efforcée de faire des propositions pouvant servir de fondement à une nouvelle politique de Sécurité routière.

Afin d'éclairer les choix qu'elle propose, la Table ronde s'est appuyée sur les techniques de rationalisation des choix budgétaires (R.C.B.). Ainsi a-t-elle cherché à préciser les avantages et les inconvénients des différentes actions possibles pour diminuer le nombre et la gravité des accidents.

Il convient, à ce propos, de rappeler que le but d'une politique de Sécurité routière ne doit pas être d'entraver le développement de la circulation pour diminuer le nombre d'accidents, mais de permettre aux automobilistes de se déplacer avec le maximum de sécurité.

.../.

Nombre de tués (en milliers)



II - LA POLITIQUE PROPOSEE

Une politique de Sécurité routière paraît devoir être présentée de façon globale :

- d'une part, en raison de la complémentarité des différentes actions.

Par exemple, on n'améliorera pas la formation des conducteurs sans modifier l'examen du permis de conduire et il ne serait pas raisonnable de modifier cet examen sans une réflexion pédagogique préalable;

- d'autre part, si des actions partielles peuvent être impopulaires (loi sur l'alcool, abattage d'arbres le long de la route), une politique de Sécurité routière efficace sera largement approuvée par la majorité de l'opinion qui attend que le Gouvernement prenne des décisions dans ce domaine.

Pour cette raison, les actions proposées par la Table ronde ont été regroupées en six programmes :

- réglementation de la circulation, répression
- formation des usagers
- infrastructure
- véhicules
- secours aux blessés de la route
- information

2.1. REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION - REPRESSION

2.11. Loi instituant un taux légal d'alcoolémie

Le Gouvernement présentera au Parlement, au cours de la session de printemps, un projet de loi instituant un taux légal d'alcoolémie de 0,80 g/l de sang.

.../.

La Table ronde n'a donc pas étudié cette mesure. Elle a, toutefois, fait des suggestions au sujet de la campagne d'information de l'opinion qui doit être entreprise prochainement.

2.12. La limitation de vitesse

Le groupe "Véhicules", qui a étudié ce problème, a constaté qu'il ressort de l'analyse des résultats une amélioration certaine quoique sans doute inférieure à des indications données par la presse.

En raison de divergences sur l'interprétation des résultats, la commission estime qu'elle ne peut pas proposer au Gouvernement de prendre une décision générale et définitive.

Elle suggère de poursuivre pendant l'année 1970 l'expérience en cours et, pour mieux estimer l'influence des divers facteurs, de préparer un plan d'expérience sur le kilométrage scientifiquement nécessaire. Ce complément à l'expérience actuelle permettrait ainsi de préciser les modalités pratiques d'une mesure réglementaire.

2.12.bis. Le groupe "Véhicules" recommande aux constructeurs d'automobiles de ne pas chercher à faire apparaître la vitesse comme une fin en soi et, par conséquent, de ne pas axer leur publicité sur la vitesse maximale des véhicules.

2.13. Suspension et Annulation du permis de conduire

La suspension ou l'annulation du permis est particulièrement ressentie par les conducteurs. C'est à la fois parce que le retrait du permis a des conséquences importantes et qu'il a un effet hautement dissuasif et donc de prévention, que le groupe "Conducteurs" a eu le souci :

.../.

- de ne les voir appliquer qu'avec discernement et avec un maximum de garanties;
- de voir leur champ d'application précisé mais plus élargi et leurs modalités d'exécution modifiées, du moins dans certains cas.

Les propositions formulées sont les suivantes :

- 1°/ Révision des cas susceptibles d'entraîner la suspension du permis ou l'interdiction de conduire pour les infractions non liées à la Sécurité routière.
- 2°/ Extension à l'ensemble des cas susceptibles de provoquer actuellement une mesure de suspension du droit conféré à l'autorité judiciaire, de prononcer l'annulation du permis dès lors que le contrevenant ne paraît plus avoir les connaissances et les aptitudes pour conduire.
- 3°/ Octroi au Préfet du droit d'annuler le permis de conduire à la suite d'infractions très graves commises par les conducteurs et qui ne sont actuellement passibles que d'une mesure de suspension.
- 4°/ Octroi au Préfet, saisi d'un recours gracieux, du droit de subordonner la restitution anticipée d'un permis de conduire suspendu au passage par le conducteur sanctionné d'un examen. Possibilité pour le Préfet d'assortir sa décision du sursis.

De ce fait, l'échelle des sanctions s'établirait ainsi :

- l'avertissement
- la suspension avec sursis
- la suspension (avec possibilité éventuelle d'en réduire la durée en passant un examen)
- l'annulation

.../.

2.14. Elimination des conducteurs physiquement ou mentalement inaptes - Visites médicales.

- a) Le groupe "Conducteurs" a rejeté la proposition suivante :
- Examen médical généralisé et périodique pour l'ensemble des conducteurs (en raison de son coût).
- b) A propos du contrôle médical des personnes âgées, le groupe de travail demande que des études soient poursuivies afin d'établir la relation existant entre l'âge du conducteur et le risque d'accident, et en vue de déterminer la rentabilité d'éventuels contrôles.
- c) Le groupe "Conducteurs" préconise :
- 1°/ Un contrôle médical systématique des conducteurs sanctionnés par les Commissions de suspension du permis de conduire.
 - 2°/ La déclaration obligatoire par les médecins au Service départemental de la Santé de certaines maladies jugées incompatibles avec la conduite des véhicules automobiles.
 - 3°/ Le contrôle de la vision des candidats au permis de conduire (qui peut être effectué par les inspecteurs).

2.15. Personnalisation des Assurances

- a) Le groupe "Conducteurs" a tenu compte du fait qu'à partir du 1er avril 1970 la fixation du montant des primes s'effectuerait en fonction d'un "bonus-malus" lié au nombre d'accidents dans lesquels l'assuré aura vu sa responsabilité indubitablement établie.
- On aboutira ainsi à une "personnalisation" de la prime d'assurance, ce qui a conduit le groupe à rejeter les propositions suivantes qui feraient double emploi avec le "bonus-malus" :

.../.

- suppression de l'assurance "tous risques"
 - institution d'une franchise obligatoire dont le montant serait déterminé par les tribunaux.
- b) En fait, une personnalisation effective de l'Assurance suppose la souscription de la police d'assurance au nom du conducteur et non plus à celui du propriétaire du véhicule.

Mais une telle mesure ne paraît pas souhaitable, en raison des bouleversements qu'elle amènerait aux pratiques actuelles de l'assurance.

- c) Le groupe "Conducteurs" a ensuite étudié la possibilité, dans la détermination du malus, de tenir compte des infractions graves commises par le conducteur, et des suites administratives ou judiciaires auxquelles elles ont donné lieu.

Deux systèmes permettent de vérifier les antécédents des conducteurs :

- Institution d'un centre de documentation et d'analyse de la circulation.
- Adjunction d'une fiche annexe au permis de conduire.

Le groupe "Conducteurs" a pris acte du fait que le Gouvernement a déjà saisi l'Assemblée Nationale d'un projet de loi instituant un "centre de documentation et d'analyse de la circulation automobile". Il indique que le système est plus onéreux que l'adjunction d'une fiche annexe au permis de conduire.

2.16. Réglementation de la circulation des Poids lourds

Le groupe "Conducteurs" propose :

- une modification des conditions d'obtention du permis de conduire pour les catégories de poids lourds, estimant anormal que ces permis puissent être subis sur des véhicules de poids total en charge atteignant seulement 3,5 tonnes, alors que le conducteur sera appelé à conduire des véhicules d'un poids total en charge nettement supérieur;

.../.

- une augmentation du taux des amendes prévues pour réprimer les infractions à la législation du travail. En effet, à l'heure actuelle, en l'absence de récidive, elles ne donnent lieu qu'à des amendes de 2ème classe.

2.2. FORMATION DES USAGERS

2.21 - Elargissement et intensification de l'éducation au niveau scolaire

Le groupe "Conducteurs" préconise l'application effective de la loi de 1957 qui rend obligatoire l'enseignement des règles de la circulation dans les différents cycles scolaires. Cet enseignement serait sanctionné par un examen qui permettrait d'obtenir un certificat obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

2.22 - Amélioration de la qualité de l'enseignement de la conduite automobile

L'accent doit être mis sur la formation des moniteurs. Le groupe "Conducteurs" demande instamment que soient publiés les quatre arrêtés concernant :

- 1°/ le C.A.P.P. de moniteur d'auto-école
- 2°/ les conditions d'exploitation des auto-écoles
- 3°/ les Centres de formation des moniteurs
- 4°/ les capacités à imposer au corps professoral de ces centres.

2.23.- Réforme de l'examen du permis de conduire

L'examen du permis de conduire doit devenir un véritable contrôle de la formation reçue par le candidat et de ses aptitudes.

Le groupe "Conducteurs" préconise à ce propos :

- la dissociation de l'épreuve pratique de l'épreuve théorique, cette dernière donnant lieu à un examen écrit;

.../.

- la diminution du nombre des centres d'examen;
- la participation à l'épreuve pratique des seuls candidats admis à l'épreuve théorique courte;
- l'allongement sensible de la durée de l'épreuve pratique de conduite.

2.24 - Une Etude pédagogique de la conduite

La réforme de l'examen du permis de conduire va être fondée sur une étude scientifique de la pédagogie de la conduite. Le groupe "Conducteurs" souhaite que cette étude commence très rapidement.

2.25 - Transformation du S.N.P.C.

La mise en oeuvre d'une telle réforme suppose une transformation du Service National du Permis de conduire (S.N.P.C.). Le groupe suggère à cet effet :

- un élargissement de l'éventail de recrutement des inspecteurs, en particulier d'anciens moniteurs d'auto-école devraient avoir le droit de postuler ces emplois;
- la suppression de la rémunération à la vacation;
- une mise en oeuvre rapide du projet de statut des inspecteurs du permis de conduire et du décret définissant les nouveaux statuts du S.N.P.C.
(Application de la loi de finance de 1968)

2.3. INFRASTRUCTURE

2.31 - Amélioration de l'infrastructure en rase campagne

Le groupe "Infrastructure" a étudié diverses améliorations du réseau routier permettant d'accroître la sécurité de la circulation automobile.

Il a indiqué le taux de rentabilité immédiate de chacune des propositions, en ne tenant compte que du seul gain de sécurité. (Tableau 1a) et 1b) .

Ces tableaux font apparaître clairement que si les autoroutes présentent un intérêt certain sur

.../.

le plan de la sécurité, il ne faudrait pas en déduire qu'un programme intensif de construction autoroutière permettrait de régler la grande majorité des problèmes de sécurité routière.

En raison de leur rentabilité, la Table ronde propose de réaliser le plus rapidement possible les opérations présentées dans le Tableau 1 a).

2.31 bis - Sur le réseau secondaire une observation systématique permettrait de détecter un certain nombre de défauts auxquelles on pourrait généralement remédier sur le plan local. L'action dans ce domaine des délégués de la Prévention Routière pourrait être encouragée.

Le groupe "Infrastructure" suggère que pour gagner du temps, et par conséquent des vies humaines, des crédits soient débloqués dès 1970 par le jeu d'un emprunt "SECURITE". Toutefois, le Ministère de l'Economie et des Finances émet certaines réserves sur cette procédure budgétaire.

Enfin, de façon à mieux préciser la part réservée à la sécurité dans le budget de l'Etat, les chapitres budgétaires de tous les Ministères intéressés par les actions de sécurité devraient comporter une séparation entre les crédits "Sécurité" et les autres crédits. Toutefois, la Direction des routes et de la circulation routière émet certaines réserves sur cette proposition.

.../.

TABLEAU 1 A

Type d'action	Investissements sur 5 ans	Investissements annuels	Economie lère année		Economie pendant la 5ème année		Gain de la 5ème année	Rentabilité immédiate (sécurité)
			Tués	Blessés	Tués	Blessés		
ACTIONS A RENOUVELER CHAQUE ANNEE	Marquage horizontal 50 x 5	50	200	2.500	200	2.500	93 MF	185 %
	Aménagement de carrefour 400	80	100	2.200	500	11.000	300 MF	75 % (1)
ACTIONS DEFINITIVES	Suppression d'obstacles latéraux 250	50	100	P.M.	500	0	150 MF	60 %
	Routes à priorité 60	12	6	130	30	650	20 MF	33 %
	Elargissement à 10,50 m des routes de 9 m 630	126	50	60	250	300	70 MF	11 %

(1) Ce taux correspond au fait que l'investissement entraîne une économie pour la collectivité telle que son coût est récupéré en 16 mois.

TABLEAU 1 B

Type d'action	Investissement total	Investissements annuels	Economie 1ère année		Economie 5ème année		G A I N	
			Tués	Blessés	Tués	Blessés	1ère année	rentabi- lité immédiate:
Réalisation de 7 500 km de routes à sépa- rateur central en 15 ans	7 500 MF	500 MF	85	1 350	425	6 750	45 MF	9 %
Réalisation de 4 500 km d'au- toroutes en 15 ans	20 000 MF	1 350 MF	75	760	375	3 800	33 MF	2,5 %

2.32 - Amélioration de l'infrastructure en milieu urbain

Les actions à entreprendre diffèrent suivant qu'elles s'appliquent à la banlieue des agglomérations ou au centre des villes.

1°/ En milieu suburbain

L'objectif est de limiter la vitesse des véhicules à 4 roues et de protéger les deux roues et les piétons.

Le groupe "Infrastructure" propose les actions suivantes :

- a) mettre en place des feux coordonnés limitant la vitesse à 60 km/heure;
- b) développer des bandes cyclables incorporées aux chaussées lorsque le nombre des cyclistes est élevé;
- c) améliorer l'éclairage;
- d) définir des axes prioritaires;
- e) améliorer la protection des piétons.

2°/ Au centre ville

- a) Réaliser des plans de circulation prévoyant la mise en sens unique de tous les grands axes de circulation.

Après une expérience pilote menée à Rouen, et dont les résultats ont été particulièrement probants (33 % d'accidents en moins), l'étude de plans de circulation est envisagée pour une trentaine de villes.

- b) Protéger les piétons :
 - par la création de passage pour piétons suffisamment visibles (bandes jaunes);
 - par la pose de chaînettes délimitant les trottoirs aux carrefours importants.

Le taux de rentabilité de ces propositions est indiqué dans le Tableau n° 2.

.../.

TABLEAU N° 2

15.-

Type d'action	Investissements sur 5 ans	Investissements annuels	Economie de lère année		Economie pendant la 5ème année		Rentabilité immédiate
			Tués	Blessés	Tués	Blessés	
Plan de circu- lation régulation du trafic	250 MF	50 MF	50	1 800	250	9 000	85 %
Routes à priorité (5.000 km)	20 MF	4 MF	1	70	5	350	25 %
Eclairage	340 MF	68 MF	30	500	150	2 500	30 %

2.33 - Remarque sur les Tableaux :

La réduction du nombre de victimes indiquée dans les Tableaux n° 1 a), 1 b) et 2 correspond aux résultats de l'étude R.C.B. Sécurité routière ou d'études effectuées par le S.E.T.R.A. et l'O.N.S.E.R. Naturellement il s'agit là d'ordre de grandeur.

2.4. VEHICULES2.41.- Conception du véhicule et de ses équipements1°/ Ceintures de sécurité

Le groupe "Véhicules" propose les actions suivantes :

- a) campagne pour inciter les usagers à porter la ceinture, étant donné qu'un arrêté rend obligatoire, à partir du 1er avril 1970, l'équipement des places avant des véhicules neufs en ceintures de sécurité de type trois points;
- b) contribution des compagnies d'assurance qui pourraient participer à cette incitation en augmentant la prime versée aux accidentés lorsque ceux-ci portaient la ceinture au moment de l'accident;
- c) encourager les constructeurs et les fabricants d'accessoires à concevoir des ceintures commodes.

2°/ Autres équipements et conception du véhicule

Le groupe "Véhicules" recommande :

- de développer les moyens dont disposent les laboratoires spécialisés en matière d'études, de recherches et d'homologation (UTAC);
- d'accélérer autant que possible l'harmonisation sur le plan européen des règlements relatifs aux aménagements des véhicules et qui sont actuellement à l'étude au Ministère de l'Équipement et du Logement;
- d'améliorer le balisage latéral des véhicules encombrants.

2.42 - Contrôle technique des voitures particulières

1°/ Institution d'un contrôle systématique et obligatoire

En attendant les résultats d'une étude en cours pour déterminer la part du facteur entretien du véhicule dans la genèse des accidents et dans la gravité de leurs conséquences et tenant compte du coût important, tant en investissement qu'en fonctionnement, d'un contrôle systématique, le groupe "Véhicules" estime qu'il serait sage de remettre à 1971 la décision à prendre.

2°/ Contrôle inopiné par les forces de police

Il devrait être limité au contrôle de quelques points particuliers (pneumatiques, éclairage, bruits).

3°/ Contrôle des réparations

Le groupe "Véhicules" souhaite qu'un contrôle des véhicules gravement accidentés soit institué sous l'égide des compagnies d'assurance.

4°/ Contrôle technique volontaire

Ce contrôle est actuellement effectué dans les stations des automobiles clubs. Le groupe "Véhicules" propose une campagne d'information visant à inciter les particuliers à fréquenter ces centres, notamment lors de l'achat d'un véhicule usagé à un autre particulier, et à pratiquer un entretien périodique de leur véhicule conformément aux prescriptions des constructeurs.

.../.

2.5. SECOURS AUX BLESSES DE LA ROUTE

Le groupe "Secours aux blessés" a formulé les propositions suivantes :

2.51 - Education de la population

Il paraît souhaitable de faire connaître aux usagers de la route quelques consignes élémentaires concernant le comportement que doivent avoir les témoins d'un accident corporel. Ces consignes devraient être diffusées à l'école, aux armées, et dans les auto-écoles. Elles devraient être incluses dans le programme du permis de conduire.

Elles pourraient également faire l'objet de campagnes d'information.

2.52 - Transmission de l'alerte aux secours officiels

Le long des axes routiers les plus importants il conviendrait d'installer des bornes téléphoniques d'appel, reliées aux brigades de gendarmerie ou aux commissariats de police.

Leur financement, en tant que support publicitaire, a été étudié. A ce titre, des portions d'itinéraires pourraient être concédées à des entreprises privées, en faisant mention du nom du donateur.

2.53 - Organisation générale des secours

Le plan de secours, tel qu'il a été défini par les Ministères de l'Intérieur et de la Santé publique, constitue la pièce maîtresse de l'organisation des secours; les Préfets sont chargés de son élaboration et de son application.

Toutefois, des progrès peuvent être obtenus en ce qui concerne :

- 1°/ La coordination administrative des investissements
- 2°/ La coordination opérationnelle des différents services

- a) Etablissement de liaisons radio entre les hôpitaux habilités, certaines des ambulances inscrites au plan de secours, et certains véhicules de police ou de gendarmerie, en vue de permettre :

- l'ajustement éventuel des secours à la nature et à l'importance de l'accident;
- l'échange d'indications et de directives entre les médecins de l'hôpital et les ambulanciers-secouristes;
- la préparation de l'accueil des blessés à l'hôpital.

b) Mise en place progressive, au sein de certains établissements hospitaliers, de secrétariats médicaux spécialisés dans la réception des messages d'accidents et la mise en oeuvre des moyens correspondants aux besoins.

3°/ La définition de nouveaux critères concernant les ambulances et leur équipage, les hôpitaux habilités à recevoir des accidentés, et, d'une façon plus générale, des moyens fixes et mobiles de secours.

4°/ La "médicalisation" de l'ensemble du système de secours

La situation idéale est celle où le médecin se rend auprès du blessé avant son transfert à l'hôpital. Toutefois, avant que l'organisation ne soit mise en place (la présence physique du médecin ne pouvant être garantie dans tous les secteurs avec la même sûreté), le minimum actuellement exigible est que les ambulanciers secouristes agissent en étroite liaison avec les médecins et sous leur contrôle (ce qui sera possible grâce aux liaisons radio entre l'ambulance et l'hôpital).

5°/ La contribution du personnel militaire aux opérations de secours aux accidentés

2.54 - Adaptation des hôpitaux

Pour que les hôpitaux puissent être aptes à soigner de façon efficace les accidentés, il faut

- en équiper un grand nombre de moyens de réanimation et de traumatologie;
- affecter à ces établissements le personnel spécialisé en quantité suffisante pour assurer un service permanent;

- envisager des groupements d'hôpitaux, afin de résoudre les problèmes de permanence médicale et chirurgicale.

2.55 - Formation de spécialistes

Afin de pallier le manque de personnel, il est proposé de prévoir un enseignement pratique des secours d'urgence au cours du premier cycle des études médicales un enseignement de la réanimation chirurgicale et traumatologie au cours du 2ème cycle des études; le développement de l'enseignement de l'anesthésie réanimation au cours du 3ème cycle des études.

2.6. INFORMATION

La politique de Sécurité routière proposée comporte un ensemble de mesures dont beaucoup supposent le respect de la réglementation par les usagers de la route. L'information doit viser à leur faire prendre conscience de la nécessité d'une telle discipline. Elle permet également d'améliorer la connaissance des conducteurs et joue ainsi un rôle de complément de la formation.

Le groupe "Information" suggère la création d'un Comité mixte pour l'information en matière de Sécurité routière comprenant des représentants des Ministères concernés, ainsi que des représentants d'organisations spécialisées et de fédérations professionnelles. Ce comité serait chargé de coordonner et d'animer les diverses initiatives prises dans le domaine de l'information.

Le comité mixte devrait envisager, dès cette année, des campagnes d'information sur les principaux thèmes de la politique de Sécurité routière :

- l'alcool au volant;
- l'utilisation des ceintures de sécurité;

etc...

Le groupe "Information" demande que pour ces campagnes on fasse preuve de plus d'imagination que dans le passé.

Le groupe "Information" propose également de créer au sein de l'Administration une cellule chargée de documenter la Presse et de diffuser toute information d'origine administrative en matière de Sécurité routière.

Enfin, le groupe "Information" souhaite que l'O.R.T.F. fasse un effort accru pour améliorer l'information du public, en particulier que l'Office prenne à sa charge la réalisation des émissions qu'il diffusera sur ce point.

III - RESULTATS PREVISIBLES DE LA POLITIQUE PROPOSEE

La politique proposée devrait permettre, à moyen terme, de renverser l'évolution du nombre et de la gravité des accidents de la route. En effet, le graphique n° 2 montre que, à partir du moment où des pays tels que la Grande-Bretagne ont appliqué une politique énergique de Sécurité routière, on a observé une réduction importante du nombre des accidents.

En effet, de 1964 à 1968, l'évolution du nombre de tués par accidents de la route dans les principaux pays européens a été la suivante :

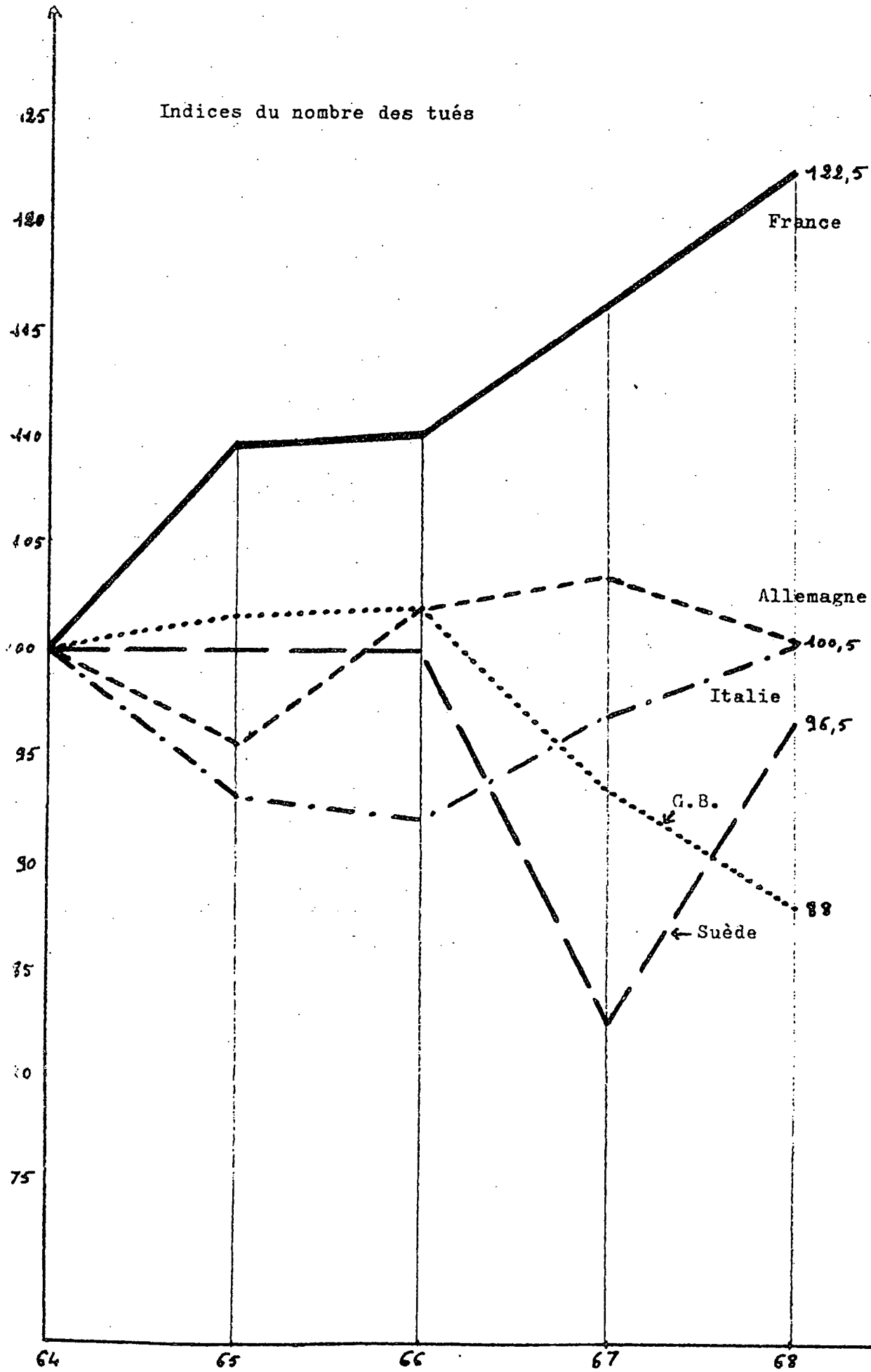
Nombre de tués dans les accidents de la route

PAYS	1964	1965	1966	1967	1968
France	11 105	12 150	12 158	12 926	13 580
R.F.A.	16 494	15 753	16 868	17 084	16 598
Italie	9 694	8 990	8 904	9 381	9 740
Grande-Bretagne	7 820	7 952	7 985	7 319	6 810
Suède	1 308	1 303	1 313	1 077	1 262

Ainsi, si on prend indice 100 le nombre de morts en 1964, l'indice du nombre de tués dans ces différents pays est représenté sur le graphique n° 2 ci-joint.

.../.

Indices du nombre des tués



IV - CONCLUSION

Monsieur le Premier Ministre a affirmé en ouvrant les travaux de la Table ronde sa volonté d'enrayer le fléau des accidents de la route.

En présentant ses propositions, dont elle espère qu'elles répondront aux vœux du Gouvernement, la Table ronde appelle son attention sur la nécessité de mettre des moyens suffisants à la disposition des Administrations pour qu'elles puissent mettre en oeuvre la politique qui sera retenue./.

DISCOURS de CLOTURE de la TABLE RONDE

"SECURITE ROUTIERE"

PRONONCE par Monsieur Jacques CHABAN-DELMAS

le 18 mars 1970 à 15 heures.

Je tiens d'abord à vous remercier tous. Je l'ai dit à Jacques BAUMEL qui a animé et coordonné vos travaux, je l'ai dit aux Présidents de vos Groupes et à votre Rapporteur général, M. TERNIER, qui a résumé vos délibérations dans un rapport chiffré, net, précis et complet ; vous avez réussi, et c'était une gageure, à traiter et à me remettre en un trimestre un diagnostic complet de la Sécurité Routière et à présenter un ensemble de mesures cohérentes et efficaces.

Au départ, je le confesse, j'avais une crainte en réunissant cette Table Ronde, je tenais à entendre les spécialistes que vous êtes : médecins, journalistes; dirigeants d'automobile-clubs, mais je me demandais s'ils parviendraient à se mettre d'accord dans un domaine qui nous passionne tous, où nous avons chacun, profanes ou professionnels, nos idées personnelles parfois préconçues et où nous apprécions les faits un peu différemment suivant que nous sommes au volant ou que nous jugeons la conduite des autres.

L'unanimité que manifeste le rapport de votre table ronde marque que, pour vous tous, le souci de la sécurité l'a emporté sur les réflexes professionnels ou personnels. Elle confirme, s'il en était besoin, le Gouvernement dans sa décision de traiter la sécurité routière comme un problème grave et urgent.

Il y a d'abord les pertes et les souffrances sur lesquelles je ne reviens pas devant vous. On vient de me communiquer les statistiques de la gendarmerie. Elles sont accablantes. Pour les mois de janvier et de février le
.../...

nombre d'accidents s'est accru de 16 %, celui des morts de 20 % par rapport à l'an dernier. Ce sont des chiffres qui exaspèrent et qui scandalisent. En regard de tout ce que l'automobile apporte à l'économie du pays, à l'agrément de notre vie, en regard de toutes les recherches des constructeurs pour des voitures plus sûres, en regard de nos efforts pour la construction des routes, nous ne pouvons accepter que le nombre d'automobilistes tués grandisse chaque année plus vite que ne se développe la circulation, et que tous les avantages de l'automobile soient viciés par tant de souffrances. Un Gouvernement responsable d'abord des vies humaines doit agir : il y a là un défi, le défi de la sécurité routière. Nous le relevons.

J'ai trouvé dans vos rapports un chiffre qui montre combien la France doit progresser dans ce domaine : elle est le seul pays de l'Europe occidentale où le nombre de morts et de blessés ne cesse de croître depuis les cinq dernières années. Chez nos voisins d'Allemagne ou d'Italie, le fléau paraît stabilisé et il a régressé très sensiblement en Angleterre et en Suède. En d'autres termes, il ne suffit pas de prendre des demi-mesures, il faut que -comme vous le proposez- nous engagions une action d'ensemble. Pourquoi ne pourrions nous pas réussir comme la Grande-Bretagne ou d'autres pays ? Je sais que des efforts sont nécessaires, je sais qu'il faut changer des habitudes de conduite, mais je suis certain que l'opinion nous y aidera. Les Français comprendront qu'il est impossible d'admettre dans un pays moderne que chaque départ quotidien pour aller au travail comme chaque départ familial pour des vacances constitue une aventure qui tourne si souvent au tragique.

J'ai étudié avec soin, j'ai interrogé les experts je me suis entretenu avec vos Présidents, nous nous sommes renseignés sur la volonté profonde de l'opinion publique et le Gouvernement a décidé de consentir à cette action des efforts véritablement à la mesure du problème. Vous en jugerez vous-même la portée quand vous verrez que

.../...

dans cette période de convalescence économique, en pleine application du plan de redressement, nous avons décidé de consacrer des sommes importantes - notamment à l'amélioration des soins aux blessés et à l'infrastructure -. Cet effort particulier se prolongera et augmentera au cours des prochaines années.

Voici donc, Messieurs les Présidents, Messieurs, les mesures que nous avons décidées et qui vont être incessamment appliquées.

SECOURS AUX BLESSES -

Il est navrant de constater que trop d'accidentés subissent des lésions irréparables ou parfois meurent alors que des soins compétents prodigués immédiatement les auraient sauvés. Les études, les expériences d'éminents médecins qui ont participé aux travaux de votre groupe nous ont montré ce qu'il fallait faire ; nous allons généraliser aussi vite que possible la "médicalisation des secours" que vous préconisez.

Nous mettrons en oeuvre les moyens nécessaires pour

- que des médecins arrivent rapidement auprès des blessés, dans des ambulances bien équipées pour la réanimation,

- que les hôpitaux disposent du matériel convenable, pour y assurer une présence médicale continue.

Notre but est d'atteindre le chiffre de 200 centres ainsi améliorés. En même temps, avec l'aide de l'initiative privée, nous allons établir le long des routes de nombreux postes d'appel.

Je note au passage que dans ce domaine, comme dans bien d'autres, l'Armée avec ses médecins, comme avec ses éléments de communications va nous apporter un concours nouveau et précieux ; nous devons tous lui en savoir gré.

../..

Face à de telles urgences il est indispensable que tous les organismes d'Etat fassent un effort exceptionnel.

- CONDUCTEURS -

Nous devons aussi nous préoccuper des conducteurs.

J'ai soumis au Parlement un projet de loi en vue de déceler et de sanctionner la conduite en état alcoolique. A la demande générale - et pour des raisons d'évidente justice - nous avons déposé un autre projet de loi pour créer un "fichier" qui permettra de détecter les récidivistes de la mauvaise conduite. Dans le même esprit, nous venons d'inciter les assurances à faire varier leurs primes selon la qualité des conducteurs, favorisant les bons et pénalisant les mauvais.

A ces quelques mesures, vous ajoutez une série de propositions que vous avez dictées votre expérience, sur les examens médicaux, sur l'utilisation à la fois plus nuancée et plus efficace du retrait du permis de conduire, sur le respect des horaires de travail de certaines catégories de conducteurs.

Vous avez eu également le bon esprit de vous occuper de l'avenir de nos enfants, les conducteurs de demain. Le système que vous proposez pour sanctionner l'enseignement des règles de circulation à l'école m'apparaît comme très judicieux. Un certificat délivré par examen sera en effet obligatoire entre 14 et 16 ans pour conduire un cyclomoteur. Pour le permis de conduire, cette épreuve sera transformée, rendant la délivrance mieux assurée. Enfin, dès la mise en place de l'Office national du permis de conduire, nous lancerons des études pédagogiques sur la formation des moniteurs.

- INFRASTRUCTURE -

Votre rapport nous confirme que nous n'avons pas assez orienté nos travaux et nos dépenses vers la Sécurité.

.../...

Notre réseau n'est pas toujours adapté à une circulation intensive et rapide. Vous connaissez nos efforts pour développer le réseau d'autoroutes, mais il faut que, parallèlement, nous améliorions toutes les autres routes, qui supportent l'essentiel du trafic.

Votre table ronde a énuméré un ensemble de travaux, qui, orientés vers la seule sécurité, doivent avoir un effet considérable.

- le système des bandes axiales et latérales a fait ses preuves, nous allons l'étendre considérablement et réaliser, dès cette année, 20 000 kilomètres,

- depuis des années, les services de gendarmerie et des Ponts et Chaussées ont décelé un réseau de points dangereux qu'ils appellent "points noirs" où les morts sont nombreux. Par le jeu de l'accroissement de la circulation, de nouveaux points noirs surgissent sans cesse. J'ai regardé la carte de France de ces rendez-vous de la mort, et j'ai décidé que nous devons rassembler les moyens nécessaires pour qu'avant 5 ans les "points noirs" soient rayés de la carte. Ainsi dès cette année, nous en supprimerons 400, c'est à-dire 3 fois plus que prévu.

- les programmes tiendront compte de vos propositions sur les obstacles dangereux et sur l'élargissement à 10 m 50 des routes à 3 voies.

- Nous ne devons pas penser seulement à la rase campagne, mais améliorer la circulation dans les villes où elle fait trop de victimes chez les piétons -et surtout les enfants- et les cyclistes. Nous allons donc engager une action systématique, en commençant par les villes de plus de 100 000 habitants, pour établir et appliquer des plans de circulation et une signalisation qui - l'expérience l'a montré - entraînent la réduction de 2/3 du nombre des victimes.

.../...

L'effort financier particulier portant sur l'infrastructure est important, puisque pour cette année il va se chiffrer par 100 millions de francs, auxquels s'ajoutent 30 millions pour les autres mesures. Il ira en se développant au cours des années prochaines.

- LA LIMITATION DE VITESSE -

J'en viens maintenant à la limitation de vitesse : l'année dernière, le Gouvernement précédent a fait une expérience de limitation de vitesse sur 1 600 km de route. J'ai pris connaissance des statistiques concernant les accidents survenus sur ce réseau-test. Elles sont impressionnantes : comparant 1967 et 1969, j'annonce une diminution de 20 % du nombre des morts, de 28 % du nombre des blessés et cela en dépit d'un accroissement incessant de la circulation.

Personne ne saurait ignorer cette réalité, et naturellement pas le Gouvernement, j'ai donc décidé de tirer la leçon de ces chiffres et d'engager l'expérience suivante: la vitesse est désormais limitée à 110 km/h -vitesse réelle- sur les itinéraires les plus meurtriers de notre réseau, correspondant à environ 12 000 km de routes. Une tolérance supplémentaire de 20 km/h sera admise pour les dépassements. Il va sans dire que cette réglementation ne concerne pas les autoroutes sur lesquelles se pose la question inverse d'une vitesse minima. Les résultats de cette mesure pourront être appréciés dès le mois d'octobre. Nous verrons alors les conclusions qu'il conviendra d'en tirer, soit pour réduire, soit pour étendre, soit encore pour diversifier son champ d'application. Mais dès aujourd'hui j'adresse ici l'appel le plus insistant à tous les Français, à toutes les conductrices, à tous les conducteurs : je leur demande, à la veille des vacances de Pâques de respecter spontanément la limitation de vitesse avant même qu'elle soit matérialisée sur les routes et, mieux encore, de se faire les champions d'une mesure que chacun doit considérer comme étant à la fois d'intérêt national et de salut personnel.

.../...

- INFORMATION -

Vous m'avez recommandé ce qui devait être entrepris.

Vous avez insisté sur la nécessité d'expliquer et d'illustrer auprès d'un plus large public, par la parole, par l'écrit, par l'image, la grande cause nationale qu'est la Sécurité Routière, qu'il s'agisse du soutien de tous les moyens d'information dont la collaboration est capitale, ou des actions parallèles entreprises en réunissant le Public et le Privé, les diverses administrations concernées les représentants des Assurances, les pétroliers, les constructeurs automobiles. Je veillerai comme vous le conseillez à rendre plus efficace, plus vivante, l'information dans ce domaine.

- ORGANISATION -

Votre travail est considérable, mais le plus difficile est devant nous. Tout cet élan que la Table Ronde aura suscité pour des mesures qui constituent une politique cohérente de la sécurité, il ne faut pas que nous le laissions s'ensabler dans l'inertie administrative et l'indifférence générale.

C'est pourquoi, je tiens tellement à ce que la priorité que nous accordons à la sécurité routière soit visible immédiatement et que les mesures arrêtées prouvent à tous que nous agissons et que nous continuerons d'agir.

J'assumerai personnellement l'entretien de cet élan. Je demande à Jacques BAUMEL, assisté des services responsables, de continuer l'oeuvre entreprise, il disposera d'une mission interministérielle souple et légère, d'animation et de coordination. Il pourra ainsi faire régulièrement le point, lever les obstacles, prévenir les retards, et même préparer les actions plus lointaines qui devront suivre ces mesures d'urgence.

.../...

Quant à la Table ronde, si vous le voulez bien, elle continue et c'est autour d'elle que nous tirerons les renseignements de cette expérience.

Messieurs les Présidents, Messieurs, vous avez su me proposer une politique d'ensemble visant à assurer une véritable sécurité routière.

Le Comité Interministériel que j'ai présidé ce matin, en a immédiatement comme vous le savez maintenant, tiré toutes les conséquences.

Il faut démarrer sans attendre, et dès vendredi, pour les départs de Pâques, l'application des premières mesures commencera.

Voilà Messieurs les Présidents, Messieurs, ce que je voulais vous dire.

J'ajoute que la sécurité routière va permettre à nos concitoyens de participer à une action en elle même exemplaire. Notre société ne peut pas ne satisfaire d'entretenir dans son sein et par le progrès de ses moyens techniques, une tuerie collective en développement pourtant. En cela aussi nous avons à changer la Société actuelle en une qui soit réellement nouvelle.

MESURES PRISES PAR LE PREMIER MINISTRE
A L'ISSUE DE LA TABLE RONDE "SECURITE ROUTIERE".

- Répression de l'alcoolémie excessive au volant Fiche N° I.
- Fichier national des conducteurs et personnalisation
des primes d'assurances..... Fiche N° II.
- Limitation de vitesse Fiche N° III.
- Opérations de sécurité en rase campagne Fiche N° IV.
- Opérations de sécurité en ville Fiche N° V.
- Ceintures de sécurité Fiche N° VI.
- Contrôle technique des véhicules Fiche N° VII.
- La formation des usagers Fiche N° VIII.
- Secours aux accidentés Fiche N° IX.

+ Fiche annexe.

F I C H E A N N E X E

Le rapport général de la table ronde fait état de mesures importantes qui n'ont pas été signalées dans les fiches.

Elles concernent essentiellement :

1°) Suspension et annulation du permis de conduire

En particulier introduction de la suspension du permis de conduire avec sursis.

2°) Elimination des conducteurs inaptes.

Contrôle de la vue des candidats au permis de conduire (qui peut être effectué par les inspecteurs).

3°) Réglementation de la circulation des poids lourds.

- Difficulté accrue de l'examen du permis de conduire.
- Taux d'amende majoré pour l'infraction à la législation du travail.

F I C H E N° I.

REPRESSION DE L'ALCOOLEMIE EXCESSIVE AU VOLANT

Le Gouvernement a présenté au Parlement, un projet de loi instituant un taux légal d'alcoolémie de 0,80 g/l de sang.

- EFFICACITE -

On peut estimer que cette action permettra de sauver :

de 200 à 400 vies en 1970

de 600 à 1200 vies en 1971

de 800 à 1400 vies en 1975

F I C H E N° II

FICHER NATIONAL DES CONDUCTEURS ET PERSONNALISATION DES PRIMES D'ASSURANCE

Le Gouvernement a présenté au Parlement, au cours de la session de printemps, un projet de loi créant un Fichier National des conducteurs, qui permettra de détecter les automobilistes dangereux et récidivistes.

Cette décision, et le principe de la libération du tarif des assurances à partir de 1971, permettront de personnaliser les primes d'assurance (système du bonus-malus).

F I C H E N° III

LIMITATION DE VITESSE

Les résultats (sur 6 mois) de l'expérience engagée en 1969 font apparaître une réduction du nombre d'accidents de l'ordre de 30 %. Devant ces faits, il paraît indispensable de poursuivre et d'étendre cette mesure.

Limitation de vitesse à 110 Km/H, vitesse réelle, étendue en 1970 sur les réseaux les plus meurtriers. En Octobre, étude des résultats en vue des mesures définitives à appliquer en 1971.

F I C H E N° IV

OPERATIONS DE SECURITE EN RASE CAMPAGNE

- Mesures Proposées -

- a) Marquage axial sur les itinéraires supportant un trafic de plus de 1000 véhicules/jour et un marquage latéral (bandes blanches discontinues) sur toutes les routes à 3 et 4 voies - 20 000 km sont prévus en 1970.
- b) Aménagement d'environ 300 points noirs supplémentaires, soit 400 au total.
- c) Suppression d'obstacles latéraux sur 2 000 km.
- d) Classement de routes-à-priorité (expérience en vue d'une extension).
- e) Elargissement à 10 m 50 des routes de 9 m.

- EFFICACITE -

La réduction du nombre des morts qu'on peut en attendre est donnée ci-après :

ACTIONS PROPOSEES	NOMBRE DE VIES SAUVEES DE 1971 à 1975
Elargissement progressif des routes de 9 m à 10 m 50	450
Marquage horizontal	750
Suppression d'obstacles latéraux	1100
Points noirs	1520
Routes à priorité	100
	=====
ENSEMBLE	3920

F I C H E N° V

OPERATIONS DE SECURITE EN VILLE

Les actions permettant d'améliorer la Sécurité Routière en zone urbaine sont principalement :

- a) La mise en oeuvre de plans de circulation, prévoyant la mise en sens unique de tous les grands axes de circulation et la régulation du trafic (feux tricolores coordonnés) etc...
- b) La définition d'itinéraires prioritaires.
- c) Une amélioration de l'éclairage.

Après une expérience pilote menée à ROUEN, et dont les résultats ont été particulièrement probants (33 % d'accidents en moins), l'étude de plans de circulation est en cours, ou en projet, dans une trentaine de villes.

- E F F I C A C I T E -

ACTIONS	NOMBRE DE VIES SAUVEES de 1971 à 1975
Plans de circulation	750
Itinéraires à priorités	-
Eclairage	450
	=====
TOTAL.....	1200

Il faut signaler que ces opérations intéressent particulièrement la sécurité des piétons et des deux roues.

F I C H E N° VI

CEINTURES DE SECURITE

Un décret prévoit la fourniture obligatoire de ceintures de sécurité aux places avant des véhicules neufs, à partir du 1er AVRIL 1970.

Mais cette action ne sera efficace que si les usagers utilisent efficacement cet équipement. C'est pourquoi il est souhaitable d'expliquer aux usagers l'intérêt pour eux de boucler leur ceinture.

On estime que cette mesure permettra de sauver environ :

50 vies en 1970

150 vies en 1971

550 vies en 1975

F I C H E N° VII

CONTROLE TECHNIQUE DES VEHICULES

un contrôle technique obligatoire des véhicules - s'exerçant périodiquement ou à l'occasion des reventes - concernerait un nombre considérable de véhicules (au moins 4 millions par an); chaque opération reviendrait au minimum à 100 Francs.

Il ne peut donc être organisé immédiatement et la faible proportion des accidents imputables à l'état des véhicules (12 % dont 6 % pour l'usure des pneus) rend d'ailleurs douteux qu'il soit rentable sous une forme généralisée.

Mais dès maintenant on peut prendre des mesures efficaces qui amélioreront l'état d'entretien des véhicules.

Ce sont :

- 1°) Des dispositions en vue de rendre apparent l'état d'usure des pneumatiques.
- 2°) Le développement d'accords entre les assurances, les constructeurs et des garages conventionnés pour des réparations standards à prix fixés.
- 3°) Des mesures de contrôle pour l'élimination des épaves et la vérification des réparations graves.
- 4°) En complément, l'instauration généralisée de carnets d'entretien, des formules d'allongement de garantie.

F I C H E N° VIII

LA FORMATION DES USAGERS

Les actions proposées portent sur :

- l'application effective de la loi de 1957 qui rend obligatoire l'enseignement des règles de la circulation dans les différents cycles scolaires. Cet enseignement sera sanctionné par un examen qui permettra d'obtenir un certificat qui sera obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

- La transformation de l'examen du permis de conduire pour qu'il permette un contrôle effectif de la formation et des aptitudes du candidat.

- Il appartiendra au nouveau service national du permis de conduire de définir les modalités de l'examen, et la pédagogie de la formation.

Cela entraînera à régler la formation des moniteurs et à l'organiser dans des collèges d'enseignement technique, de formation professionnelle des adultes ou des établissements privés conventionnés.

- EFFICACITE -

Les actions proposées devraient avoir une efficacité augmentant chaque année (comme le nombre de conducteurs dont la formation aura été améliorée). D'après des études effectuées aux U.S.A., on peut penser que les conducteurs mieux formés provoqueront en moyenne 20 % d'accidents en moins que les conducteurs actuels.

Actuellement, le nombre annuel de morts par accident de la route est à peu près le millième du nombre de conducteurs (15 000 morts pour 15 millions de conducteurs).

Pour les années 70 à 75, le nombre de vies sauvées peut être évalué à 800.

F I C H E IX

SECOURS AUX ACCIDENTES

- MESURES PROPOSEES -

La vie des accidentés dépend souvent :

- de la rapidité et de la qualité des premiers secours
- des moyens de réanimation.

C'est pourquoi les actions suivantes sont proposées :

- développement des bornes téléphoniques d'appel le long des routes (5000 postes en 5 ans).
- La médicalisation des secours, qui implique :
 - . la création d'équipes permanentes d'intervention.
 - . L'équipement des hôpitaux en ambulances spécialisées.
 - . Une augmentation des effectifs en personnel spécialisé.

- EFFICACITE -

Selon les experts, la mise en oeuvre des actions proposées éviterait 5 à 7 % des décès actuellement constatés.

Le programme proposé permettrait donc de sauver le nombre de vies indiquées dans le tableau ci-dessous :

A N N E E	NOMBRE DE VIES SAUVEES
1971	150 à 200
1972	300 à 400
1973	550 à 600
1974	600 à 750
1975	750 à 900