

Le 19 décembre 2001

**Suggestions de la
Fédération Française des Automobile-Clubs et des Usagers de la Route
pour les travaux du Conseil National de Sécurité Routière**

Le coût des accidents de la route pour la collectivité nationale est évalué à 130 milliards de francs, soit 20 milliards d'Euros, par an. Une telle dépense représente 15 millions de francs (2,2 millions d'Euros) par heure tout au long de l'année.

Face à des sommes d'une telle ampleur, la Fédération des Automobile-Clubs pense que les moyens mis en œuvre pour combattre ce fléau ne sont pas à l'échelle et suggère qu'il soit procédé à l'évaluation des sommes qu'il serait logique que la collectivité consacre à la sécurité routière dans au moins trois domaines.

1°) Campagnes d'information

Les campagnes d'information ont pour but de sensibiliser en permanence les usagers de la route à l'existence du danger routier, et de faire évoluer les opinions. Conjuguées avec des dispositifs performants de contrôle et de sanction, elles peuvent alors modifier les comportements, et réduire en conséquence le nombre et la gravité des accidents.

Les sommes figurant actuellement au budget de la D.S.C.R. représentent le coût de 4 à 5 heures d'accidents. Inférieures à ce que le secteur privé consacre au lancement d'un seul produit de grande consommation (eau minérale, nouveau modèle de voiture, etc....) elles paraissent tout à fait inadaptées à l'objectif poursuivi puisqu'il s'agit de sensibiliser et à faire évoluer les opinions de la quasi-totalité de la population nationale.

Pour évaluer l'ordre de grandeur des sommes qui seraient nécessaires pour des campagnes d'information efficaces, une triple approche est suggérée :

- Analyser l'expérience française des années 1970. La D.S.R. disposait alors d'un budget conséquent. Elle bénéficiait en outre de tarifs très préférentiels sur les deux seules chaînes de télévision existantes. Elle pouvait ainsi organiser trois campagnes télévisées annuelles massives aux heures de plus grande écoute, complétées par des campagnes radio et par la disposition permanente d'un vaste réseau d'affichage. Le but serait de chiffrer la somme qui serait aujourd'hui nécessaire pour obtenir le même impact.
- Analyser l'expérience des pays qui ont réussi à briser brutalement la courbe de leurs accidents, notamment par le recours à des campagnes médiatiques massives. Deux exemples paraissent en particulier devoir retenir l'attention :
 - L'Espagne (- 40 % de tués en 2 ans)
 - L'Australie (Etat de Victoria) (- 50 % de tués en 3 ans)
- Consulter un certain nombre de grandes agences de communication pour leur demander d'évaluer d'après leur expérience professionnelle l'ordre de grandeur du budget qui serait nécessaire pour sensibiliser efficacement les Français à la sécurité routière et faire évoluer leurs opinions.

2°) Contrôles et sanctions

Le but serait d'évaluer les crédits indispensables pour doter les forces de contrôle et de sanction de l'ensemble des matériels nécessaires pour qu'elles puissent remplir leur mission avec toute l'efficacité que permettent la technologie et les automatismes modernes, tels qu'ils sont mis en œuvre dans les pays étrangers les plus performants.

Parallèlement, cette étude chiffrerait les sommes – considérables – que percevraient alors les pouvoirs publics du fait d'un meilleur recouvrement des amendes.

L'étude dresserait également, si nécessaire, la liste des contraintes d'ordre administratif, réglementaire, ou législatif qu'il faudrait lever pour permettre l'emploi optimal des appareillages et procédures à caractère automatique, seuls à même à traiter le phénomène de masse que constituent les infractions de la route.

3°) Equipements de sécurité du réseau national.

Malgré les progrès effectués année après année, le réseau national présente encore de multiples imperfections du point de vue de la sécurité, qui provoquent ou aggravent de nombreux accidents. L'étude aurait pour but de chiffrer le budget nécessaire pour équiper en une seule fois la totalité du réseau national des équipements de sécurité

reconnus nécessaires, mais dont l'implantation n'est prévue que progressivement du fait des contraintes financières.

L'Etat se devant de donner l'exemple, ce n'est que dans une phase ultérieure que la démarche pourrait être étendue aux réseaux départementaux.

Cependant, la Fédération des Automobiles-Clubs souhaite que, dès à présent, la France adhère au programme européen d'évaluation de la sécurité des routes EURO-RAP (cf. fiche jointe).

4°) Evaluation de l'impact de l'allumage des feux de croisement de jour sur la sécurité.

De nombreuses études internationales ont montré que l'allumage de feux de croisement de jour de l'ensemble des véhicules avait un impact positif global sur la sécurité. La Fédération des Automobile-Clubs demande que cet impact soit évalué à la lumière des dernières données disponibles, pour les différentes catégories d'usagers, et soit porté à la connaissance du CNSR lors de sa prochaine réunion.

Il est intéressant de noter que cet impact positif a été reconnu au niveau européen, puisque tous les véhicules neufs seront équipés à compter d'une échéance prochaine de dispositifs allumant automatiquement les feux de croisement lorsque le contact sera mis.