

“La prévention des accidents  
de la route est-elle affaire de culture,  
de formation ou de dissuasion ?”

Actes du colloque organisé  
à l’occasion du cinquantième anniversaire  
de La Prévention Routière

*Avec le soutien de la Fédération Française  
des Sociétés d’Assurances*

Paris, 3 et 4 mai 1999



**LA PREVENTION  
ROUTIERE**

**1949 - 1999**  
50 ANS D’ACTIONS POUR  
UNE ROUTE PLUS SÛRE

Séance de clôture  
sous la présidence de JEAN FLORY  
Président de La Prévention Routière

## **Quel rôle pour les acteurs économiques et les associations dans la lutte contre l'insécurité routière ?**

---

**DENIS KESSLER**

Vice-président du MEDEF, Président de la FFSA

Ma présence ici doit être perçue comme un signe amical non seulement à l'égard du président de La Prévention Routière mais aussi de tous ceux qui animent La Prévention Routière, de tous ceux qui collaborent à La Prévention Routière et de tous ceux qui adhèrent à La Prévention Routière. Je considère que le travail qui est fait par cet organisme est un travail de longue haleine, extrêmement profitable pour la cité et donc pour le pays, et c'est la raison pour laquelle je tenais à être des vôtres pour ce 50<sup>e</sup> anniversaire.

On m'a demandé d'évoquer un sujet qui est le rôle des acteurs économiques et des associations dans la lutte contre l'insécurité routière.

La question ne va pas de soi. En effet, beaucoup pensent que la sécurité routière est une affaire de l'Etat, lequel dispose de tous les moyens pour l'assurer (études, réglementation, contrôles, justice...). Dès lors, le fait que d'autres intervenants s'occupent de cette question ne pourrait que brouiller les responsabilités, compliquer l'action de l'Etat et, en définitive, nuire à l'efficacité d'une bonne politique publique contre l'insécurité routière.

Cette position existe dans certains pays tels que l'Allemagne où il n'y a pas d'association privée significative dédiée à la prévention routière et où l'Etat

finance et conduit l'organisme dédié à la prévention. Il est demandé aux secteurs économiques impliqués de cofinancer, éventuellement par la voie fiscale, les actions ainsi définies. Ceci amène à s'interroger sur le pourquoi et le bien-fondé de l'exception française - la France dispose sans doute de l'association la plus importante contre l'insécurité routière, association dont nous célébrons aujourd'hui le cinquantenaire - comme à s'interroger sur la mission, le rôle, les méthodes et les moyens de tous ceux, autres que les administrations publiques impliquées, qui luttent contre les accidents de la route.

## **1. L'INTERVENTION DE LA "SOCIÉTÉ CIVILE" EST-ELLE LÉGITIME EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LES ACCIDENTS DE LA ROUTE ?**

D'emblée, nous retrouvons dans cette question le rôle du citoyen dans la cité, la légitimité de sa participation à des actions d'intérêt général et le bien-fondé de cette action en appui ou en contestation de celle des pouvoirs publics.

La question est évidemment complexe puisque c'est la vie associative et les combats pour des causes d'intérêt général qui se trouvent derrière en filigrane.

Certes beaucoup, pour des raisons parfois opposées, pensent qu'il appartient à l'Etat et à l'Etat seul, de prendre en charge le bien commun. Lui seul sait, lui seul peut, lui seul est légitime à agir dans l'intérêt de tous.

Mais si l'on considère légitime que des initiatives soient prises dans le cadre associatif au bénéfice des causes sociales ou humanitaires (type aide aux plus démunis, insertion des exclus, lutte contre les fléaux épidémiques - alcool, tabac, cancer), on peut se demander pourquoi la lutte contre les accidents de la route qui est une des pires épidémies qui frappe nos sociétés industrielles devrait être exclue du champ d'action des associations.

En premier niveau d'analyse, la lutte contre l'insécurité routière relève de l'éducation, des infrastructures, de la réglementation, de l'implication des forces de l'ordre, et des tribunaux. La responsabilité de l'Etat apparaît alors évidente.

Mais lorsque l'on poursuit l'étude, apparaissent des notions plus fines de psychologie et de sociologie, de comportements individuels ou collectifs, de nouvelles technologies automobiles et d'information, de contraintes économiques de concurrence entre divers modes de transport, de contraintes d'urbanisme...

La complexité du sujet dépasse le champ de compétence de l'Etat et doit être prise en charge par l'ensemble du corps social.

J'observerai, si vous le permettez, que, face à une grande cause, la société réagit souvent en trois phases :

- le temps des pionniers,
- la prise en charge par l'Etat,
- l'intégration totale dans la société.

Le traitement de plusieurs grands problèmes de sécurité ou de santé publique a suivi cette évolution à des rythmes divers.

A titre d'exemple, la prévention du sida a connu ces trois phases en moins de dix ans.

Lorsque l'épidémie a été identifiée, seules les associations regroupant des personnes réputées à risque ont au départ pris en charge les messages de prévention.

Quelques mois plus tard, les Pouvoirs publics de tous niveaux, nationaux, régionaux, locaux ont pris le relais en utilisant tous les moyens de communication disponibles (de l'école à l'affichage public) et tous les types de communication possibles (du plus intimiste au plus violent).

Aujourd'hui, la prévention contre le sida est intégrée naturellement dans les messages des publicitaires, dans les créations artistiques ou cinématographiques et tout gérant d'un lieu public considère comme "normale" la mise en place d'un distributeur de préservatifs.

Pour la sécurité routière, les années 50 et 60 ont constitué le temps des pionniers. Le risque automobile concernait principalement une faible tranche de population, une certaine "élite" ayant accès à ce monde des transports et ayant une sensation d'appartenance à une certaine communauté.

C'est dans ces conditions que se sont créés en France La Prévention Routière et dans les pays anglo-saxons des Automobiles Clubs puissants.

Les années 70 et 80 ont vu la prise en charge par l'Etat du problème de l'insécurité routière dans toute l'Europe. En France la D.S.C.R. a été créée en 1972. Cette prise en charge a été d'efficacité diverse suivant les pays.

La France a certainement souffert de l'inadaptation d'un Etat très centralisé à diffuser des messages touchant la vie courante et de prévention en particulier.

L'existence de communautés locales fortes en Grande-Bretagne et dans les pays nordiques a en revanche facilité l'intégration des notions de prévention dans la société civile.

La Prévention Routière a pendant toute cette période rempli une partie du vide laissé par l'Etat et assuré une action de proximité. Ce rôle de proximité est encore pour partie pris en charge par les structures départementales de La Prévention Routière qui ont l'aptitude à discerner les contraintes locales et sont capables d'organiser des actions concrètes, notamment pour les jeunes enfants et les jeunes conducteurs.

Que devons-nous faire aujourd'hui ?

Exiger de l'Etat seul des résultats de niveau comparable à ceux atteints en Grande-Bretagne ou dans les pays nordiques ? Ou malgré l'inachèvement de la phase d'implication de l'Etat, tenter d'intégrer pleinement la sécurité routière dans la société civile ?

L'entrée dans cette troisième phase d'actions peut paraître aujourd'hui encore difficile. La société occidentale est aujourd'hui fondamentalement axée sur des valeurs de rapidité, de dynamisme parfois difficiles à rendre compatibles avec les exigences de sécurité routière.

Les publicités sur les véhicules automobiles, par exemple, reflètent encore aujourd'hui bien souvent ce culte de la rapidité et du dynamisme.

L'organisation de nombreuses entreprises utilisatrices de la route est encore définie aujourd'hui suivant ce seul axe de rapidité.

Mais malgré la primauté de cet axe, des préoccupations de qualité de vie et de sécurité apparaissent maintenant bien souvent. Le risque de pollution était,

il y a une vingtaine d'années, considéré comme un risque marginal et exceptionnel et n'était appréhendé qu'à travers quelques catastrophes de type SEVESO ou quelques marées noires. Ce risque est devenu plus immédiat, directement ressenti par le public qui exige maintenant des pouvoirs publics et des entreprises industrielles des mesures de prévention, de mise en œuvre rapide. Au-delà du risque accident, d'autres conséquences néfastes de la société moderne sont aujourd'hui prises en compte par les consommateurs : la banalisation des produits alimentaires entraîne ainsi une demande croissante et qui n'est plus marginale pour les produits biologiques.

Le flux toujours croissant de camions, de cars, de voitures et de motos, finit par poser un problème majeur d'organisation du temps et de l'espace dans notre société. Celle-ci peut-elle accepter encore la montée de la congestion dans ses agglomérations, ces exodes épuisants des départs en vacances, les déplacements quotidiens de plusieurs heures en voiture pour aller au travail alors que l'on s'efforce de développer le temps libre ?

Il peut apparaître étonnant que l'automobile fasse d'une certaine manière exception quant à l'exigence d'un risque zéro et quant à la recherche d'une qualité de vie plus grande.

## **2. COMMENT AGIR ?**

Aujourd'hui quelques indices d'évolution des mentalités existent. Des publicités relatives à la sécurité des véhicules apparaissent dans le message des constructeurs automobiles généralistes, bien que la nervosité sinon la vitesse soient encore de mode.

Certaines grandes sociétés de services ont des initiatives pour encourager l'apprentissage anticipé de la conduite en ouvrant à des jeunes la possibilité d'accéder à ce type de formation sur des véhicules de service.

Certaines grandes entreprises ont totalement révisé leur organisation pour ne pas mettre leurs salariés en position de danger sur la route.

Les intervenants de l'industrie automobile mènent aussi des recherches de pointe sur la sécurité passive et l'accidentologie et enfin les sociétés d'assurances

automobiles en partenariat avec l'Etat dépensent 200 millions de francs par an en actions de prévention de proximité ou nationales.

Il est regrettable que toutes ces initiatives ne rencontrent aujourd'hui qu'un écho aussi faible et ne soient que peu exploitées médiatiquement par leurs initiateurs. Il n'y a pas aujourd'hui de sensibilité réelle du public par rapport à la sécurité routière.

Il faut que les associations, parmi lesquelles bien sûr La Prévention Routière, mais pas seulement elle, en particulier les associations d'aide aux victimes (Ligue contre la violence routière, Fondation Anne Cellier) par leurs prises de position et leurs campagnes, apportent à ces débats sur la sécurité sur la route de nouveaux éléments et un autre regard, distinct de celui de l'Etat.

Ces associations doivent jouer le rôle de locomotive sociale que les mouvements écologistes ont joué pour les questions de pollution et de qualité de vie.

Mais au-delà de ces associations spécialisées, les mouvements de consommateurs doivent exprimer la demande latente du public.

Comme les entreprises vivent dans un monde concurrentiel, elles ne peuvent envisager des actions que si à court, moyen, ou long terme un gain d'image ou de rentabilité peut être espéré.

Pourtant les efforts d'amélioration de la sécurité sur la route offrent déjà des possibilités de retour économique.

Pour toutes les entreprises ayant de nombreux collaborateurs sur la route, qu'il s'agisse d'entreprises de transport, d'entreprises industrielles ou d'entreprises de services, la mise en place de plans de prévention relatifs à la sécurité routière s'avère rentable à relativement court terme.

Ces plans de prévention abordent non seulement la formation des conducteurs mais aussi l'organisation des entreprises et la formation des managers.

L'action de nombreux intervenants et particulièrement des assureurs a permis en quelques années de doter de tels plans de prévention de très nombreuses entreprises, grandes et moyennes.

L'enjeu aujourd'hui est de déclencher de telles actions sur les entreprises plus petites.

Cet enjeu est de taille puisque suivant une norme couramment constatée, un plan de prévention de bonne qualité diminue de 40 % le nombre d'accidents automobiles dans l'entreprise sur une période de deux années, ceci sans prendre en compte les effets positifs inévitables sur la conduite automobile des collaborateurs dans le cadre de leur vie privée.

Ces travaux importants, qui ne font que commencer sur les plans de prévention, connaissent cependant une limite puisqu'ils n'ont d'intérêt économique direct et sensible que pour les entreprises fortement impliquées sur la route.

Pour l'ensemble des entreprises, le véritable facteur d'une politique de sécurité routière sera largement commercial et d'image.

Le parallélisme avec le risque de pollution peut encore être établi. Les véritables efforts de lutte contre la pollution ne sont pas apparus dans les entreprises industrielles sous la pression de contraintes réglementaires et techniques mais sous la pression de leurs clients et du public en général.

Aujourd'hui, tout grand groupe industriel se doit d'être irréprochable quant à sa politique de prévention des risques de pollution et la plupart d'entre eux ressentent même le besoin de conforter leur image d'entreprise responsable sur ce sujet en finançant des projets écologiques menés par des organismes de recherche ou des associations. Certains de ces projets mêlent d'ailleurs des aspects écologiques et des aspects sociaux.

Afin de promouvoir une telle évolution pour les risques routiers, des solutions techniques peuvent être envisagées telles que des labellisations ou des certifications d'entreprises respectant des cahiers des charges d'organisation et de formation propres à améliorer la sécurité routière. De tels labels pourraient orienter les consommateurs intermédiaires et le particulier, consommateur final, dans leurs choix d'achat.

Ce type de démarche est actuellement encouragé par l'administration des routes en Suède. Le succès de ce type de label sur des aspects écologiques et biologiques apparaît aujourd'hui après quelques années de balbutiements.

Dans la prise de conscience du public, l'Etat a encore un fort rôle à jouer. Certains types d'actions resteront toujours en dehors des possibilités d'action des organismes économiques ou associatifs privés. Il s'agit bien sûr de l'amélioration et du respect des lois, de la modification du comportement sur le long terme à travers des campagnes de communication de très grande ampleur telles qu'elles ont été réalisées depuis quelques dizaines d'années dans les pays anglo-saxons et depuis une dizaine d'années en Espagne.

Il ne faut cependant pas attendre que l'Etat ait fini son travail d'éducation pour entrer dans la phase d'intégration sociale complète de la sécurité routière. Je suis personnellement convaincu que l'implication du public croîtra de manière inéluctable dans les prochaines années.

Le Gouvernement a décidé de faire de la sécurité routière le grand thème national de l'année 2 000. Cette opportunité pour l'ensemble du pays doit être saisie par les acteurs économiques. Elle doit être l'occasion de créer cette sensibilité au problème de l'insécurité sur la route et elle doit permettre de créer la spirale vertueuse. Il faut que les entreprises et les associations actives dans ce domaine expliquent au grand public leur implication et l'intérêt général pour la société d'un changement de comportement et qu'elles communiquent largement sur ce thème, afin que l'automobile soit considérée comme un moyen de transport dont l'utilisation s'entend dans des règles strictes, dans le respect des autres, et non comme celle d'un jouet donnant des sensations de vitesse.

Les assureurs ont bien compris cet enjeu, ils s'investissent aujourd'hui non seulement dans des opérations de terrain et dans des opérations de communication de plus en plus précises, mais aussi dans des travaux d'études sociologiques, économiques et statistiques qui amélioreront encore leur expertise et la pertinence de leurs interventions dans le domaine de la prévention routière.

Je pense que les autres acteurs économiques et associatifs ont aussi de larges possibilités d'actions et qu'ils s'impliqueront bientôt fortement dans cette voie.

*M. Jean Flory*

Il nous faut, en guise de conclusion à nos travaux, prendre acte de ces propos très encourageants, à un moment où nous engageons la réalisation de cette troisième phase, probablement la plus difficile.

Les premiers gains sont toujours plus faciles à obtenir. Plus on avance, plus c'est difficile. L'expérience de nos collègues étrangers, plus avancés, nous montre combien les nouveaux gains sur la sécurité routière sont rudes à atteindre.

Votre message nous réconforte, nous savons que dans cette troisième phase, nous ne sommes pas seuls, que nous avons des partenaires. Ces partenaires, bien sûr, c'est l'Etat, avec lequel nous souhaitons une coopération très étroite et renforcée, mais ce sont aussi les autres acteurs de la société civile, au premier rang desquels, les entreprises. Nous pensons que tous les secteurs qui sont impliqués dans la route doivent être nos partenaires. C'est avec eux que nous voulons réaliser les progrès que nous allons accomplir, avec les constructeurs automobiles, les transporteurs routiers, la presse, la publicité, les assureurs. Et je crois que si tous ces acteurs conjuguent leurs volontés, leurs moyens humains, leurs moyens de recherche et financiers, nous pourrions atteindre beaucoup plus vite que nous le pensons l'objectif que nous poursuivons, ce zéro accident, qui consiste à éliminer tous les accidents dont l'origine est une faute humaine grave, c'est à dire quatre-vingt-dix pour cent des accidents, des morts et des blessés.