



Les Cahiers du MAP

Du retour d'expérience à la réflexion prospective

N° d'octobre 2026

www.observatoire-map.org

Sécurité routière : Pourquoi le risque persiste malgré les progrès ?

Comprendre les mécanismes humains pour identifier de nouveaux leviers de prévention.



À propos de ce Cahier du MAP

Après plusieurs décennies de progrès considérables, la sécurité routière semble aujourd'hui marquer le pas. Pourquoi les comportements à risque persistent-ils malgré une meilleure connaissance des dangers, des véhicules toujours plus sûrs et des politiques de prévention largement développées ? Comment identifier de nouveaux leviers pour faire évoluer durablement les comportements ?

C'est autour de ces interrogations que le MAP, l'Observatoire des experts de la mobilité de la FFEA a organisé, le 15 octobre 2026, un webinaire intitulé « **Sécurité routière, comment poursuivre les progrès ?** », réunissant quatre intervenants aux expériences et aux regards complémentaires :

- **Yves Goasdoué**, président du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) ;
- **Jean-Pascal Assailly**, psychologue et chercheur, spécialiste des comportements et de la prise de risque sur la route, auteur de l'ouvrage *Homo automobilis ou l'humanité routière* ;
- **Julien Thibault**, président de l'association Victimes & Citoyens ;
- **Didier Renoux**, représentant de la Fédération française des motards en colère (FFMC).

Animée par **Laurent Hecquet, directeur du MAP**, cette rencontre a permis de confronter les approches institutionnelles, scientifiques et associatives, ainsi que le point de vue des usagers de la route.

Ce Cahier du MAP est issu de ces échanges, sans en constituer une retranscription. Il en reprend les principaux enseignements, les organise autour de plusieurs grandes thématiques et les met en perspective pour mieux comprendre les mécanismes humains qui influencent notre rapport au risque : perception du danger, éducation, acceptation des règles, sanction, conséquences humaines des accidents et partage de la route.

Une dernière partie, intitulée « **Le regard du MAP** », prolonge cette analyse par une réflexion prospective propre à l'Observatoire sur les méthodes de prévention, les évolutions technologiques et les conditions nécessaires à la poursuite des progrès en matière de sécurité routière.

Les analyses développées dans cette publication ne constituent pas une expression collective engageant l'ensemble des intervenants.

Lien vers le Replay vidéo de l'évènement : <https://www.observatoire-map.org/videos?id=784>

Sommaire éditorial

Introduction - Des progrès considérables, une question persistante (p 6)

La mortalité routière a fortement reculé en cinquante ans. Pourtant, les progrès semblent aujourd'hui marquer le pas. Pourquoi les avancées techniques, les règles et la connaissance des dangers ne suffisent-elles plus à faire diminuer les accidents au même rythme ?

Les chapitres :

1 — Connaître le danger ne suffit pas à l'éviter (p 7)

Pourquoi prenons-nous des risques que nous savons dangereux ?

Surestimation de ses capacités, sentiment de maîtrise, influence de l'entourage, habitudes et perception du danger... Les mécanismes psychologiques et sociaux qui expliquent le décalage entre ce que nous savons et ce que nous faisons réellement sur la route.

2 — La règle, de l'obligation à la conviction (p 10)

Respecter une règle signifie-t-il en comprendre le sens ?

Entre contrainte, adhésion et sentiment de liberté, les comportements dépendent aussi de la manière dont les règles sont perçues. Comment passer d'un respect imposé à une véritable appropriation des exigences de sécurité ?

3 — Éduquer au risque, un apprentissage qui ne s'arrête jamais (p 14)

Et si la formation à la sécurité routière commençait bien avant le permis et devait se poursuivre toute la vie ?

Famille, école, différences éducatives entre filles et garçons, formation initiale, conduite accompagnée et prévention chez les jeunes adultes... Pourquoi l'éducation au risque doit-elle devenir un apprentissage continu, capable d'accompagner les évolutions de nos comportements ?

4 — Quand le risque devient une réalité humaine (p 20)

Un accident dure quelques secondes. Ses conséquences peuvent bouleverser toute une vie.

Handicap, perte d'autonomie, familles touchées, projets interrompus... Comment les témoignages des victimes peuvent-ils rendre le danger plus concret ? Et pourquoi la peur de faire du mal à un proche peut-elle parfois être plus dissuasive que celle de se mettre soi-même en danger ?

5 — Sanctionner, mais pour quels effets sur les comportements ? (p 25)

Des peines plus sévères rendent-elles vraiment les routes plus sûres ?

Certitude d'être sanctionné, rapidité de la réponse, reconnaissance des victimes, qualification d'homicide routier et limites de la répression face aux rodéos motorisés... Comment concilier justice, dissuasion et prévention sans réduire la sécurité routière à une logique punitive ?

6 — Partager la route, apprendre à comprendre les autres (p 30)

« Je ne l'ai pas vu » ou « J'ai cru que »... Et si le danger venait aussi de ce que nous ne comprenons pas ?

Automobilistes, motocyclistes, cyclistes, piétons et nouvelles mobilités ne perçoivent pas la route de la même manière. Pourquoi voir un autre usager ne signifie-t-il pas toujours anticiper son comportement ? Comment faire de la compréhension mutuelle une véritable compétence de sécurité ?

Conclusion - Faire de la sécurité routière une responsabilité partagée (p 36)

Comment retrouver une dynamique de progrès ?

Développer une culture de prévention, renforcer la responsabilité envers autrui et redonner une place centrale aux territoires. Les enseignements du webinaire invitent à renouveler les méthodes sans renoncer aux politiques qui ont fait leurs preuves.

Le regard du MAP - La sécurité routière doit-elle changer de méthode pour continuer à progresser ? (p 39)

Quatre pistes pour prolonger la réflexion et ouvrir de nouveaux champs d'action.

Mieux mesurer les effets réels de la prévention, relancer la mobilisation territoriale, évaluer les bénéfices et les coûts des technologies de sécurité, et garantir leur efficacité tout au long de la vie du véhicule. Le MAP propose son analyse prospective des conditions nécessaires à la poursuite des progrès.

Quatre regards pour comprendre pourquoi le risque persiste

Yves Goasdoué - Président du Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

« Il n'y a aucune fatalité à ce que nous restions au niveau actuel de mortalité routière et d'accidents graves. Nous pouvons encore progresser, mais cela suppose de remettre la sécurité routière au premier plan et de renforcer les politiques de prévention au plus près des territoires et de leurs réalités. »

Jean-Pascal Assailly - Psychologue et chercheur, spécialiste des comportements et de la prise de risque

« Connaître les dangers de la route ne suffit pas à adopter un comportement prudent. Notre perception du risque est influencée par des biais psychologiques, par l'éducation et par les normes sociales. Pour faire évoluer durablement les comportements, il faut aller au-delà de l'apprentissage des règles et parvenir à les faire intérioriser. »

Julien Thibault - Président de l'association Victimes & Citoyens

« Un accident de la route ne se résume pas à l'instant où il se produit. Ses conséquences peuvent bouleverser une vie entière. Tout l'enjeu de la prévention est de rendre cette réalité concrète, pour que chacun prenne conscience de ce qui peut se jouer sur la route. »

Didier Renoux – Elu national de la Fédération française des motards en colère (FFMC)

« Les progrès techniques et la connaissance du Code de la route ne suffisent pas à prévenir les accidents. Il faut apprendre dès le plus jeune âge à mieux percevoir les risques, à comprendre les comportements des autres usagers et à donner du sens aux règles. C'est cette éducation au respect mutuel qui permettra de mieux partager la route et de faire progresser la sécurité de tous. »



Sécurité routière



MAP

Les intervenants



Yves Goasdoué
Conseil National Sécurité
Routière (CNSR)
Président

CNSR Conseil national
de la sécurité routière



Jean-Pascal Assailly
Université Gustave Eiffel
Psychologue - Chercheur
Spécialiste des comportements
(Auteur de Homo Automobilis
aux éditions IMAGO)

**Université
Gustave Eiffel**



Julien Thibault
Association
victimes & citoyens
Président

**VICTIMES
& CITOYENS**



Didier Renoux
Fédération Française des
Motards en Colère (FFMC)
Membre élu du bureau
national

FFMC
MOTARDS EN COLÈRE
Fédération Française des Motards en Colère



Introduction

Des progrès considérables, une question persistante

En un peu plus d'un demi-siècle, la sécurité routière a connu en France des progrès considérables. Depuis le début des années 1970, le nombre de personnes tuées sur les routes a fortement diminué, alors même que la circulation automobile et les distances parcourues se sont développées. Cette évolution témoigne de l'efficacité d'une mobilisation collective qui a progressivement transformé les véhicules, les infrastructures, les règles de circulation et les comportements.

Le port obligatoire de la ceinture de sécurité, les limitations de vitesse, la lutte contre l'alcool au volant, les contrôles automatisés ou encore les progrès de la sécurité des véhicules ont contribué à cette transformation. Des mesures parfois contestées lors de leur introduction ont fini par s'inscrire dans les pratiques quotidiennes. Elles rappellent que les progrès de la sécurité routière résultent de décisions publiques, d'innovations techniques et d'un long travail de prévention.

Pourtant, depuis une dizaine d'années, la dynamique semble s'essouffler. La mortalité routière ne diminue plus au rythme observé au cours des décennies précédentes et les objectifs de réduction du nombre de victimes apparaissent de plus en plus difficiles à atteindre.

Pourquoi continuons-nous à prendre des risques alors que nous en connaissons les dangers ?

Cette interrogation était au cœur du webinaire organisé par le MAP le 15 octobre 2026. Plutôt que de dresser un nouvel inventaire des causes de l'accidentalité ou des dispositifs de prévention, les échanges ont permis d'explorer une dimension particulière de la sécurité routière : celle des comportements humains.

Car connaître une règle ne signifie pas nécessairement en comprendre la finalité. Identifier un danger ne conduit pas toujours à l'éviter. Et avoir conscience des conséquences possibles d'un comportement ne suffit pas systématiquement à modifier sa manière d'agir.

Cette distance entre la connaissance du risque et le comportement réel constitue l'une des difficultés majeures de la prévention. Elle invite à examiner la manière dont chacun perçoit le danger, évalue ses capacités, interprète les situations et prend ses décisions, mais aussi l'influence de l'éducation, de l'entourage, des habitudes et des normes sociales.

Les contributions des intervenants ont permis de confronter plusieurs approches complémentaires. Comment développer une perception plus juste du danger ? L'éducation peut-elle transformer durablement les comportements ? Quel rôle attribuer à la règle et à la sanction ? Comment mieux anticiper les réactions des autres usagers ? Et comment faire de la responsabilité envers autrui un véritable principe de conduite ?

Au fil des échanges, une réflexion plus large s'est dessinée. La sécurité routière ne relève pas uniquement de la maîtrise d'un véhicule ou de l'application d'un ensemble de prescriptions. Elle engage aussi notre rapport aux autres, notre capacité à mesurer les conséquences de nos décisions et notre manière de vivre ensemble dans un espace partagé.

C'est cette réflexion que le présent Cahier du MAP propose de prolonger, en rapprochant les enseignements du webinaire et en mettant en perspective les interrogations qu'ils soulèvent.

Sans prétendre apporter une réponse définitive à la persistance des comportements à risque, il cherche à mieux comprendre les mécanismes qui les entretiennent et à identifier les leviers susceptibles de faire évoluer les pratiques.

Car si les progrès accomplis montrent que la sécurité routière peut évoluer profondément, la question demeure de savoir comment transformer davantage la connaissance du danger en une conscience réelle du risque, puis en comportements durablement protecteurs.

Chapitre 1

Connaître le danger ne suffit pas à l'éviter

La plupart des conducteurs connaissent les principaux dangers de la circulation routière. Ils savent que la vitesse excessive augmente les risques, que l'alcool altère les capacités de conduite ou que l'utilisation du téléphone détourne l'attention. Ces connaissances sont largement diffusées, enseignées et régulièrement rappelées par les campagnes de prévention.

Pourtant, des règles parfaitement identifiées continuent d'être transgressées et des risques connus sont parfois volontairement acceptés. Pourquoi un individu peut-il adopter un comportement dangereux tout en sachant qu'il l'est ?

Les échanges du webinaire ont permis d'éclairer ce paradoxe. Ils montrent notamment que la perception personnelle du danger, la confiance dans ses capacités et l'expérience accumulée influencent profondément la manière dont chacun évalue une situation.

Savoir qu'un risque existe ne signifie pas se sentir exposé

Un conducteur peut parfaitement savoir qu'un comportement augmente la probabilité d'un accident sans considérer qu'il court lui-même un danger particulier au moment où il l'adopte. Le risque existe dans son esprit, mais demeure abstrait, éloigné de sa situation immédiate.

Cette distinction est au cœur des analyses développées par Jean-Pascal Assailly, psychologue du développement et chercheur en sécurité routière. Ses interventions montrent combien les décisions individuelles dépendent de la manière dont chacun se représente le danger et évalue sa capacité à y faire face.

Le conducteur ne raisonne pas nécessairement en fonction d'un risque général. Il apprécie une situation particulière, en tenant compte de son expérience, de ses habitudes et de sa confiance personnelle. Une route familière, une circulation peu dense ou un trajet effectué quotidiennement peuvent ainsi l'amener à considérer qu'un comportement dangereux reste acceptable dans les circonstances présentes.

Le danger n'a pourtant pas disparu. C'est la manière de le percevoir qui a changé.

Cette différence entre le risque objectif et le risque ressenti constitue une difficulté majeure pour la prévention. Informer sur les dangers est indispensable, mais encore faut-il que cette information trouve un écho dans l'expérience personnelle de celui auquel elle s'adresse.

La confiance en soi, entre compétence réelle et illusion de maîtrise

L'un des mécanismes les plus importants évoqués pendant le webinaire concerne la capacité des conducteurs à évaluer leurs propres compétences.

Jean-Pascal Assailly souligne une double tendance : sous-estimer la difficulté de certaines situations de conduite et surestimer sa capacité à les maîtriser. Cette combinaison peut conduire à prendre des décisions qui paraissent raisonnables à leur auteur, alors qu'elles reposent sur une appréciation imparfaite du danger.

L'expérience joue ici un rôle ambigu. Elle permet de développer des automatismes, d'améliorer l'anticipation et de mieux maîtriser son véhicule. Mais elle peut également renforcer une confiance excessive lorsque les situations rencontrées jusque-là n'ont pas donné lieu à des difficultés.

Un conducteur expérimenté peut ainsi considérer certaines pratiques comme parfaitement maîtrisées, alors que les circonstances d'un trajet ne sont jamais totalement identiques à celles du précédent.

À l'inverse, un conducteur novice peut ne pas mesurer toute la complexité d'une situation qu'il n'a encore jamais rencontrée, faute de disposer des repères nécessaires pour en anticiper les difficultés.

Dans les deux cas, le problème dépasse la seule connaissance des règles. Il concerne la capacité à porter un jugement réaliste sur ses compétences et sur les exigences de la conduite.

Jean-Pascal Assailly insiste donc sur l'importance de développer, dès la formation initiale et tout au long de la vie du conducteur, une auto-évaluation plus réaliste de ses capacités. Il ne s'agit pas seulement d'apprendre à maîtriser un véhicule, mais aussi de reconnaître ses limites et de savoir apprécier la difficulté d'une situation.

Une telle approche invite à déplacer une partie de la prévention : plutôt que de chercher uniquement à transmettre davantage de connaissances, il s'agirait également d'aider chacun à mieux apprécier ce qu'il est réellement capable de faire.

Quand l'absence d'accident finit par banaliser le danger

L'expérience des victimes, présentée par Julien Thibault, président de l'association Victimes & Citoyens, apporte un éclairage complémentaire.

Dans les situations rencontrées par l'association, certains comportements à l'origine d'accidents graves avaient parfois été adoptés à plusieurs reprises sans conséquence apparente.

Cette répétition peut progressivement modifier la perception du risque. Lorsqu'un conducteur transgresse une règle sans provoquer d'accident, il peut en retirer le sentiment que son comportement était finalement maîtrisé. Si cette situation se répète, l'absence de conséquence immédiate risque de conforter sa conviction.

Le raisonnement devient alors trompeur : ce qui n'a pas provoqué d'accident jusqu'à présent est considéré comme suffisamment sûr pour être reproduit.

Pourtant, l'absence d'accident ne constitue pas la preuve de l'absence de danger.

Une conduite dangereuse peut ne produire aucune conséquence pendant des années, jusqu'au jour où une circonstance imprévue transforme une situation habituelle en accident grave.

Les témoignages évoqués par Julien Thibault montrent également que certaines personnes savaient avoir pris une mauvaise décision, mais pensaient pouvoir en contrôler les conséquences.

Cette observation soulève une difficulté pour les messages de prévention. Comment convaincre un individu de modifier une pratique alors que son expérience personnelle semble lui démontrer qu'elle ne présente pas de danger particulier ?

La prévention doit parvenir à remettre en question une certitude construite au fil des habitudes, sans attendre qu'un événement grave provoque cette prise de conscience.

Voir le danger ne suffit pas toujours à l'anticiper

Didier Renoux, représentant de la Fédération française des motards en colère, apporte une autre dimension à cette réflexion à travers son expérience des usagers vulnérables et du partage de la route.

Il distingue deux situations susceptibles de conduire à un accident. Dans la première, un conducteur n'a pas perçu la présence d'un autre usager. Dans la seconde, il l'a identifié, mais a mal interprété sa trajectoire, sa vitesse ou son comportement probable.

Cette distinction montre que la perception du risque ne se limite pas à la capacité de voir un danger. La conduite suppose également de comprendre une situation, d'anticiper son évolution et d'adapter son comportement à ce qui pourrait se produire.

Un usager peut être visible sans que son comportement soit correctement interprété. Une situation apparemment simple peut ainsi devenir dangereuse lorsque les intentions ou les réactions des différents usagers ne correspondent pas à ce qui était attendu.

La question ne relève donc pas exclusivement de l'attention. Elle concerne aussi les compétences perceptives, l'expérience des situations et la capacité à envisager plusieurs scénarios possibles.

Didier Renoux souligne l'intérêt d'une formation qui ne soit pas uniquement centrée sur la maîtrise technique du véhicule. Savoir manœuvrer, freiner ou maintenir une trajectoire est nécessaire, mais ne suffit pas à garantir une bonne compréhension de l'environnement routier.

Cette approche rejoint les analyses de Jean-Pascal Assailly sur l'auto-évaluation des compétences. Dans les deux cas, il s'agit d'apprendre à mieux apprécier les exigences d'une situation et à reconnaître que l'on ne maîtrise jamais complètement le comportement des autres usagers.

Du risque connu au comportement réellement protecteur

Les contributions des intervenants font apparaître une même difficulté : entre la connaissance du danger et l'adoption d'un comportement protecteur interviennent plusieurs mécanismes qui influencent les décisions.

La perception personnelle du risque, la confiance dans ses compétences, les habitudes acquises et la capacité d'anticipation peuvent conduire à minimiser, accepter ou mal interpréter un danger pourtant identifié.

La prévention ne peut donc se limiter à rappeler ce qui est dangereux. L'information demeure indispensable, mais son efficacité dépend également de la manière dont elle est comprise, intégrée et mobilisée dans les situations réelles.

Les échanges du webinaire invitent ainsi à considérer la sécurité routière comme un apprentissage qui dépasse la seule connaissance des règles. Il s'agit aussi d'apprendre à se connaître, à évaluer ses limites et à tenir compte de l'incertitude inhérente à la circulation.

Cette réflexion ouvre une seconde question : **si connaître le danger ne suffit pas toujours à l'éviter, comprendre le sens des règles peut-il contribuer à modifier plus durablement les comportements ?**

C'est tout l'enjeu du rapport à la règle, de son apprentissage et de son acceptation, que nous aborderons dans le chapitre suivant.

Le véritable défi de la prévention n'est pas seulement de faire connaître le danger, mais de permettre à chacun de se sentir personnellement concerné.

Chapitre 2

La règle, de l'obligation à la conviction

Le Code de la route repose sur un ensemble de règles destinées à organiser la circulation et à protéger ceux qui empruntent l'espace routier. Limitations de vitesse, priorités, distances de sécurité ou interdictions de certains comportements constituent autant de prescriptions dont le respect conditionne la sécurité collective.

Pourtant, connaître une règle et reconnaître sa légitimité ne garantit pas son application. Un conducteur peut décider de s'en affranchir dans certaines circonstances, tout en se considérant comme prudent et responsable.

Qu'est-ce qui conduit alors un individu à respecter une règle, et dans quelles conditions ce respect devient-il un comportement durable ?

Les échanges du webinaire invitent à distinguer plusieurs motivations : éviter une sanction, se conformer aux attentes de son entourage ou avoir personnellement intégré la nécessité de la règle. Ces ressorts ne produisent pas nécessairement les mêmes comportements et éclairent les difficultés rencontrées lorsque les prescriptions sont perçues comme des contraintes plutôt que comme des moyens de protection.

Respecter la règle, mais sous certaines conditions

Jean-Pascal Assailly attire l'attention sur un mécanisme qu'il désigne comme la *conditionnalité de la règle*.

La plupart des conducteurs ne refusent pas systématiquement les prescriptions du Code de la route. Ils estiment généralement les respecter, mais peuvent s'autoriser des exceptions en fonction des circonstances.

Être en retard à un rendez-vous, circuler sur une route déserte ou considérer qu'une limitation de vitesse n'est pas adaptée à la situation peut conduire à s'accorder une marge de liberté.

La règle reste reconnue dans son principe, mais son application devient négociable.

Ce mécanisme ne concerne pas seulement les comportements manifestement délinquants. Il peut se retrouver dans des pratiques ordinaires, chez des conducteurs qui se considèrent par ailleurs comme respectueux des règles.

La difficulté tient au fait que chacun peut être tenté de définir lui-même les circonstances dans lesquelles une prescription mérite d'être appliquée.

Or une règle de sécurité routière ne repose pas uniquement sur ce qu'un conducteur perçoit à un instant donné. Elle prend également en compte des dangers moins visibles, des situations imprévues et la présence possible d'autres usagers.

En s'autorisant une exception, le conducteur substitue son appréciation personnelle à une règle conçue pour organiser la sécurité de tous.

L'enjeu pour la prévention n'est donc pas simplement de faire connaître les interdictions, mais de comprendre pourquoi certaines personnes les considèrent comme légitimes dans leur principe et facultatives dans leur application.

De la peur de la sanction à l'appropriation de la règle

Pour expliquer comment les comportements peuvent évoluer, Jean-Pascal Assailly présente un processus en trois étapes, inspiré d'une approche développée en Suède.

La première repose sur **la dissuasion**. Un individu respecte la règle parce qu'il souhaite éviter une amende, une suspension de permis ou une autre sanction. Le contrôle joue alors un rôle déterminant, puisqu'il rend la transgression susceptible d'avoir des conséquences.

Cette étape est nécessaire, mais présente une limite : lorsque le respect dépend principalement de la crainte d'être sanctionné, le comportement peut changer dès lors que le conducteur estime le risque de contrôle suffisamment faible.

La deuxième étape correspond à **l'installation d'une norme sociale**. Progressivement, certains comportements cessent d'être seulement interdits par la réglementation : ils deviennent également désapprouvés par l'entourage.

La conduite en état d'ivresse, l'usage du téléphone au volant ou certaines prises de risque peuvent ainsi être jugés inacceptables par les proches, les collègues ou les autres usagers. Le regard des autres commence alors à peser sur les décisions individuelles.

Enfin, la troisième étape est celle de **l'intériorisation**. Le conducteur ne renonce plus à un comportement dangereux uniquement parce qu'il est interdit ou socialement désapprouvé. Il y renonce parce qu'il est personnellement convaincu qu'il ne doit pas l'adopter.

La règle cesse alors d'être seulement une contrainte extérieure pour devenir un principe de conduite.

Cette progression permet de mieux comprendre l'ambition d'une prévention durable. L'objectif n'est pas seulement d'obtenir un comportement conforme sous l'effet du contrôle, mais de faire évoluer les convictions et les habitudes qui le déterminent.

Un tel changement s'inscrit nécessairement dans le temps long, au rythme de l'évolution des représentations collectives et des pratiques individuelles.

Le poids des comportements que l'on croit ordinaires

Jean-Pascal Assailly souligne également l'influence des normes sociales sur la conduite, en distinguant deux dimensions.

La première concerne **ce que chacun pense être le comportement habituel des autres**. Si un conducteur estime que la majorité des usagers dépasse une limitation de vitesse, cette représentation peut contribuer à banaliser la transgression, même lorsqu'elle ne correspond pas exactement à la réalité.

La seconde concerne **le jugement de l'entourage**. Un comportement peut être encouragé, toléré ou, au contraire, désapprouvé par les personnes auxquelles on accorde de l'importance.

Ces influences ne se confondent pas. Une pratique peut être considérée comme fréquente tout en étant mal perçue. Inversement, un comportement dangereux peut être relativement rare, mais bénéficier d'une certaine indulgence dans un groupe particulier.

Les comportements routiers ne relèvent donc pas exclusivement de décisions individuelles. Ils se construisent aussi dans un environnement social où circulent des habitudes, des jugements et des représentations de ce qui serait normal ou acceptable.

Cette distinction présente un intérêt pour la prévention. Rappeler une interdiction demeure utile, mais faire évoluer la perception de ce que les autres font et approuvent peut également contribuer à transformer les comportements.

Les normes sociales peuvent en effet jouer dans les deux sens : banaliser une transgression ou renforcer des pratiques protectrices lorsqu'elles deviennent largement partagées.

La sécurité routière dépend ainsi non seulement du rapport de chacun à la loi, mais aussi de la place que la prudence et le respect des autres occupent dans les valeurs collectives.

Comprendre la finalité d'une règle pour mieux l'accepter

Didier Renoux aborde cette question sous un angle complémentaire, en insistant sur la nécessité de donner du sens aux prescriptions de sécurité routière.

Une règle peut être apprise et appliquée sans que sa finalité soit véritablement comprise. Son respect risque alors de rester associé à une obligation extérieure, particulièrement lorsqu'elle paraît contraignante ou déconnectée de l'expérience de l'utilisateur.

Or les règles de circulation ne constituent pas seulement une succession d'interdictions. Elles organisent les relations entre des personnes qui partagent un espace commun, mais ne disposent ni des mêmes véhicules, ni des mêmes capacités de réaction, ni de la même vulnérabilité.

Comprendre une priorité, une distance de sécurité ou une limitation de vitesse suppose donc d'en saisir la fonction protectrice, au-delà de la prescription elle-même.

Cette approche rejoint une préoccupation exprimée par Yves Goasdoué : les mesures de sécurité routière doivent pouvoir être expliquées et comprises pour être durablement acceptées.

L'expérience des politiques publiques montre qu'une mesure poursuivant un objectif de sécurité légitime peut néanmoins susciter des résistances importantes. Les débats autour de certaines limitations de vitesse en constituent une illustration.

Il serait cependant réducteur de considérer que toute contestation résulte d'un manque de pédagogie. Les désaccords peuvent aussi porter sur les modalités d'application, les effets attendus ou la manière dont une mesure est décidée.

La compréhension de la règle ne supprime donc pas nécessairement toute opposition. Elle permet néanmoins un débat plus éclairé et peut favoriser son appropriation.

Il existe une différence fondamentale entre demander à un usager d'obéir et lui permettre de comprendre ce que son comportement contribue à protéger.

Dans le premier cas, la règle peut demeurer une obligation subie. Dans le second, elle peut progressivement devenir l'expression d'une responsabilité reconnue.

Une règle qui protège aussi les autres

L'un des enseignements transversaux des échanges tient à la dimension collective de la sécurité routière.

Les règles ne visent pas seulement à protéger celui qui les respecte. Elles rendent également les comportements suffisamment prévisibles pour permettre aux autres usagers de circuler en sécurité.

Respecter une priorité, signaler un changement de direction ou adapter sa vitesse ne concerne donc jamais uniquement sa propre exposition au danger. Chaque décision influence les possibilités d'anticipation et de réaction des autres.

Cette dimension collective donne un sens particulier à la règle. Elle rappelle qu'un conducteur ne dispose pas d'une liberté absolue d'apprécier les risques qu'il souhaite prendre dès lors que ses choix peuvent engager la sécurité d'autrui.

La question dépasse ainsi l'opposition entre liberté individuelle et contrainte réglementaire. Dans un espace partagé, certaines limitations apportées à la liberté de chacun permettent précisément de préserver la sécurité et la liberté de tous.

Cette perspective rejoint les réflexions développées pendant le webinaire sur la responsabilité, le respect mutuel et la citoyenneté.

Elle ne signifie pas qu'une meilleure compréhension suffirait à faire disparaître les transgressions. Les habitudes, les circonstances et les influences sociales continuent de peser sur les décisions.

Mais donner à la règle une signification qui dépasse la seule crainte de la sanction peut contribuer à renforcer son acceptation.

Faire évoluer le rapport à la règle

Les contributions des intervenants mettent en évidence une progression possible : de l'obligation imposée à la règle comprise, puis de la règle comprise à la conviction personnelle.

Cette évolution ne rend pas les contrôles et les sanctions inutiles. Jean-Pascal Assailly souligne au contraire leur rôle dans la construction progressive des normes sociales.

Elle rappelle toutefois que la conformité immédiate d'un comportement et son appropriation durable ne sont pas exactement la même chose.

Une politique de sécurité routière doit agir sur ces deux dimensions : faire respecter les prescriptions nécessaires à la protection collective, tout en favorisant leur compréhension et leur intégration dans les pratiques quotidiennes.

La prévention gagnerait ainsi à ne pas opposer réglementation et adhésion. La première fixe un cadre commun ; la seconde peut contribuer à lui donner une portée plus profonde et plus durable.

Reste une question essentielle : comment construire cette adhésion et transmettre, dès le plus jeune âge, une compréhension du risque et des responsabilités qui accompagne chacun tout au long de sa vie ?

C'est précisément le rôle de l'éducation routière, envisagée non comme une préparation ponctuelle à l'examen du permis de conduire, mais comme un apprentissage continu.

Une règle protège d'autant mieux qu'elle n'est plus seulement respectée par obligation, mais comprise et intégrée comme une responsabilité envers les autres.

Chapitre 3

Éduquer au risque, un apprentissage qui ne s'arrête jamais

Connaître le danger ne suffit pas toujours à modifier les comportements. De même, respecter une règle ne signifie pas nécessairement en avoir compris et accepté la finalité. Ces constats conduisent à s'interroger sur la place de l'éducation dans la prévention routière.

Les comportements qui influencent notre rapport au risque se construisent bien avant l'âge de conduire et continuent d'évoluer tout au long de la vie. L'éducation routière ne peut donc être envisagée comme une formation ponctuelle, sanctionnée par un examen. Elle relève d'un processus dans lequel interviennent la famille, l'école, les professionnels de l'enseignement de la conduite et l'environnement social.

Comment construire une véritable culture du risque, capable d'accompagner chacun depuis l'enfance jusqu'à l'âge adulte ?

Cette question a traversé les interventions des participants au webinaire, dont les analyses convergent sur la nécessité de repenser la continuité et les objectifs de l'éducation.

Les comportements se construisent dès l'enfance

Pour Jean-Pascal Assailly, l'éducation au risque doit commencer bien avant les premiers apprentissages de la conduite.

Le psychologue rappelle que la perception du danger se construit dès les premières années de la vie. L'enfant développe progressivement des représentations de ce qui est dangereux, de ce qu'il peut faire et de la manière dont il doit réagir face à une situation incertaine.

Cet apprentissage dépasse la seule circulation routière. Il concerne plus largement la prudence, la responsabilité et les relations avec les autres.

Cette approche rejoint celle de Didier Renoux, qui souligne que l'on apprend très tôt aux enfants les règles élémentaires de la vie collective. Il est également possible de leur transmettre des comportements protecteurs dans leurs déplacements quotidiens.

Apprendre à traverser une rue, à observer la circulation ou à ne pas s'engager lorsqu'une situation paraît dangereuse constitue un premier niveau de cet apprentissage. Mais l'enjeu va au-delà de l'acquisition de gestes et de consignes.

Didier Renoux l'illustre par une situation simple : disposer d'un feu favorable pour traverser ne dispense pas de vérifier qu'aucun véhicule ne s'engage dangereusement.

Cet exemple montre que l'éducation doit préparer l'enfant, en fonction de son âge, à observer son environnement, à identifier les situations potentiellement dangereuses et à adopter les comportements qui lui permettent de se protéger, sans présumer que tous les usagers respecteront systématiquement les règles.

Cette première éducation contribue ainsi à former des réflexes de prudence et une attitude générale face au risque et à la responsabilité.

La famille, premier lieu de transmission des comportements

Jean-Pascal Assailly insiste sur les mécanismes de transmission intergénérationnelle des comportements routiers. Il évoque notamment des travaux montrant des liens entre les pratiques des parents et celles de leurs enfants lorsqu'ils deviennent eux-mêmes conducteurs.

Cette transmission n'est pas une fatalité, mais elle souligne le poids de l'environnement familial dans la construction des habitudes et des représentations.

Un enfant ne découvre pas la sécurité routière uniquement à travers les consignes qui lui sont adressées. Il observe également les comportements des adultes qui l'accompagnent : leur manière de conduire, de réagir à une situation de circulation, de parler des autres usagers ou de justifier une infraction.

L'exemplarité prend ainsi une place particulière dans l'éducation routière.

Il peut être difficile de convaincre un enfant de l'importance d'une règle lorsque les adultes qui l'entourent s'en affranchissent régulièrement. À l'inverse, des comportements cohérents et expliqués peuvent contribuer à installer des habitudes protectrices.

Didier Renoux rejoint cette analyse lorsqu'il souligne la nécessité de donner également aux parents les moyens d'assumer leur rôle éducatif.

L'éducation des enfants ne peut reposer exclusivement sur l'école. Elle suppose que les adultes disposent eux-mêmes de repères suffisamment solides pour transmettre autre chose qu'une succession d'interdictions.

Filles et garçons, une éducation au risque qui interroge

Les différences de comportements face au risque routier entre les hommes et les femmes apportent un autre éclairage sur le rôle de l'éducation.

Jean-Pascal Assailly souligne un paradoxe. Alors que les modes de vie des femmes ont profondément évolué, les différences de comportements routiers entre les sexes n'ont pas disparu.

Les femmes demeurent globalement moins impliquées que les hommes dans les comportements de prise de risque les plus graves. Cette différence ne signifie pas qu'elles seraient à l'abri des accidents, mais elle interroge les mécanismes qui conduisent les hommes à adopter plus fréquemment certaines conduites dangereuses.

Pour le chercheur, les explications sont multiples et font intervenir des facteurs biologiques, psychologiques, culturels et éducatifs. Il met notamment en avant la confiance excessive que certains hommes accordent à leurs propres capacités.

Cette différence peut apparaître très tôt. Jean-Pascal Assailly évoque des observations réalisées auprès de jeunes enfants montrant que, dès quatre ou cinq ans, les garçons expriment généralement davantage de confiance que les filles dans leur capacité à réussir certaines tâches.

Cette assurance peut constituer une qualité. Mais lorsqu'elle conduit à surestimer ses compétences ou à considérer que l'on pourra toujours maîtriser une situation dangereuse, elle devient un facteur de risque.

L'éducation familiale intervient ici à travers les attentes des adultes, les comportements qu'ils encouragent et les représentations qu'ils transmettent.

Jean-Pascal Assailly invite ainsi à repenser certaines différences éducatives entre filles et garçons. Il ne s'agit pas d'opposer les sexes ni de supposer que tous les individus d'un même groupe se comportent de manière identique, mais de s'interroger sur les qualités que l'éducation valorise.

La prudence, la capacité à reconnaître ses limites ou le refus d'une prise de risque inutile ne devraient pas être perçus comme des signes de faiblesse. Ils constituent des compétences essentielles, quel que soit le sexe du futur conducteur.

Cette réflexion peut également nourrir la formation à la conduite et les actions de prévention à l'âge adulte, en tenant davantage compte des différences observées dans les comportements.

L'enjeu est de construire une éducation capable de développer la confiance en soi sans encourager l'illusion de maîtrise.

L'école, un apprentissage encore trop discontinu

Si la famille joue un rôle fondamental, l'école constitue un autre espace essentiel pour transmettre une culture commune de la sécurité routière.

Yves Goasdoué a consacré une partie importante de son intervention à cette question, en s'appuyant notamment sur les réflexions et recommandations du Conseil national de la sécurité routière.

Son constat est celui d'un apprentissage insuffisamment continu et très hétérogène selon les établissements et les territoires.

Des dispositifs existent à différents niveaux de la scolarité, mais leur mise en œuvre ne garantit pas toujours une progression cohérente des connaissances et de la compréhension du risque.

Yves Goasdoué souligne notamment les limites de l'enseignement au collège et une faiblesse particulièrement préoccupante au lycée, alors que les adolescents gagnent en autonomie, multiplient leurs déplacements et approchent de l'âge de conduire.

Il évoque la proposition d'accorder une place plus importante à l'attestation scolaire de sécurité routière dans le parcours éducatif, notamment en renforçant son poids dans l'évaluation des acquis au collège.

Au-delà de cette proposition, la question est celle du statut de l'éducation routière. Doit-elle rester une sensibilisation ponctuelle ou devenir un apprentissage structuré, avec des objectifs et des acquis clairement identifiés ?

Le débat concerne aussi les contenus enseignés et les moyens donnés aux équipes éducatives.

Yves Goasdoué rappelle que l'Éducation nationale ne peut assumer seule l'ensemble des missions de prévention qui lui sont régulièrement confiées. Renforcer l'éducation routière ne signifie donc pas demander aux enseignants de devenir des spécialistes de la conduite ou de la psychologie du risque.

Cela suppose plutôt de définir des objectifs cohérents et d'organiser une complémentarité entre l'école, les collectivités, les associations et les intervenants spécialisés.

Cette coopération peut permettre des actions adaptées aux réalités locales, sans que l'accès à une éducation routière de qualité dépende uniquement des initiatives disponibles dans chaque territoire.

L'enjeu est de garantir à tous les jeunes un socle commun d'apprentissage, tout en permettant des approches pédagogiques adaptées.

Le permis de conduire, une étape plutôt qu'un aboutissement

La formation à la conduite permet d'acquérir les compétences nécessaires pour utiliser un véhicule, comprendre les règles de circulation et faire face à des situations complexes. Mais l'obtention du permis ne peut être considérée comme l'aboutissement de l'éducation au risque.

Didier Renoux souligne le décalage qui peut exister entre les comportements adoptés pendant la formation et ceux qui apparaissent une fois le permis obtenu.

Le candidat respecte les consignes et adopte les attitudes attendues pour réussir son examen. Cette conformité ne garantit toutefois pas que les mêmes comportements seront maintenus lorsque disparaîtra le cadre de l'évaluation.

Cette observation ne remet pas en cause l'utilité du permis. Elle interroge ce que l'examen permet réellement d'apprécier.

Didier Renoux estime que la formation reste trop centrée sur les compétences techniques, au détriment d'une approche plus approfondie des comportements.

Jean-Pascal Assailly rejoint cette analyse à propos de la formation des motocyclistes, dont il a étudié certains aspects avec son équipe. Il souligne l'importance des compétences perceptives : détecter un autre usager, interpréter ses intentions, comprendre une situation et anticiper son évolution.

Ces compétences sont essentielles, car conduire ne consiste pas seulement à maîtriser son véhicule. Cela implique d'évoluer dans un environnement où les réactions des autres ne sont jamais totalement prévisibles.

Yves Goasdoué insiste, pour sa part, sur l'intérêt de préserver une dimension humaine dans l'apprentissage du Code de la route. Il regrette qu'une préparation de plus en plus numérisée puisse réduire les occasions d'échanger avec un formateur sur le sens des règles.

Répondre correctement à une question ne signifie pas nécessairement que l'on comprend pourquoi un comportement est attendu.

La présence d'un interlocuteur capable d'expliquer, de questionner et de confronter l'apprenant à différentes situations conserve donc une valeur particulière.

La conduite accompagnée, apprendre par l'expérience

Parmi les dispositifs de formation, Yves Goasdoué accorde une attention particulière à la conduite accompagnée.

Elle permet aux jeunes conducteurs d'acquérir progressivement de l'expérience dans des situations variées, avant d'accéder à une autonomie complète.

La conduite de nuit, les déplacements sur autoroute ou les conditions météorologiques difficiles constituent autant de circonstances qu'un apprentissage limité à quelques heures de formation ne permet pas toujours de rencontrer suffisamment.

La présence d'un accompagnateur offre également la possibilité d'échanger sur les situations vécues, les décisions prises et les difficultés rencontrées.

L'intérêt du dispositif dépasse donc la simple accumulation de kilomètres : il permet de diversifier les expériences et de mieux comprendre les exigences réelles de la conduite.

Yves Goasdoué estime que cette approche mérite d'être davantage encouragée. Il exprime notamment la crainte que l'accès au permis dès 17 ans ne réduise l'attrait de la conduite accompagnée, alors qu'il considère celle-ci comme un outil particulièrement utile.

L'efficacité de cet apprentissage dépend toutefois de la qualité de l'accompagnement. La présence d'un adulte expérimenté ne garantit pas, à elle seule, la transmission de comportements protecteurs.

Elle constitue une occasion de dialogue et de progression, à condition que l'accompagnateur soit lui-même attentif aux pratiques qu'il transmet.

La conduite accompagnée illustre ainsi la complémentarité entre expérience pratique, transmission familiale et enseignement professionnel.

Ne pas oublier les jeunes adultes après le permis

Julien Thibault attire l'attention sur une population qui demeure, selon lui, insuffisamment prise en compte dans les actions de prévention : les jeunes engagés dans des études supérieures.

Si les lycéens constituent une cible importante des interventions de l'association Victimes & Citoyens, le passage dans l'enseignement supérieur correspond également à une période de changements majeurs.

Les jeunes adultes acquièrent davantage d'autonomie, organisent leurs déplacements, participent à de nouvelles activités sociales et peuvent être amenés à conduire ou à voyager comme passagers avec leurs amis.

L'obtention du permis ne marque donc pas la disparition des besoins de prévention. Elle peut au contraire ouvrir une période pendant laquelle les décisions prises sur la route engagent directement leur responsabilité et celle de leur entourage.

Julien Thibault souligne l'intérêt de poursuivre les actions de sensibilisation à cet âge, notamment en reliant les comportements routiers aux projets personnels et professionnels des jeunes.

Son approche consiste à montrer comment une décision prise dans certaines circonstances peut bouleverser durablement une trajectoire de vie, compromettre des études, une entrée dans la vie professionnelle ou des projets d'avenir.

Les retours recueillis par l'association auprès des jeunes rencontrés lui paraissent encourageants. Ils témoignent d'une capacité d'écoute et d'une sensibilité à ces questions.

Ils ne permettent cependant pas, à eux seuls, de mesurer les effets durables de ces interventions sur les comportements.

Cette distinction est importante : une action peut susciter une prise de conscience immédiate sans que l'on sache dans quelle mesure celle-ci se traduira par une modification des pratiques plusieurs mois ou plusieurs années plus tard.

Une éducation qui doit accompagner toute la vie

Les besoins d'éducation au risque ne disparaissent pas à l'âge adulte.

Les comportements évoluent avec l'expérience, les habitudes et les changements de situation personnelle. Les véhicules se transforment, les infrastructures évoluent, les modes de déplacement se diversifient et de nouvelles interactions apparaissent entre les usagers.

Un conducteur peut ainsi être amené à découvrir de nouveaux équipements, à utiliser un véhicule différent ou à modifier profondément ses habitudes de déplacement.

Ces évolutions rappellent que les compétences acquises à un moment donné ne peuvent être considérées comme définitivement suffisantes.

Jean-Pascal Assailly souligne l'intérêt d'une formation qui se prolonge après le permis, notamment pour favoriser une appréciation plus réaliste des compétences et entretenir une réflexion sur les comportements.

Cette perspective ne signifie pas nécessairement multiplier les examens ou imposer à tous des formations identiques. Elle invite plutôt à identifier les occasions de réactualiser les connaissances, de confronter les habitudes à de nouvelles situations et de renforcer les comportements protecteurs.

Les entreprises, les associations, les collectivités territoriales et les organismes de formation peuvent contribuer à cette démarche.

La prévention des risques routiers professionnels constitue notamment un cadre dans lequel les déplacements peuvent être abordés comme une question de sécurité, au même titre que d'autres risques liés à l'activité.

Les actions locales peuvent également sensibiliser différents publics aux situations rencontrées dans leurs déplacements quotidiens.

Cette diversité d'intervenants renforce toutefois la nécessité d'une coordination. L'enjeu n'est pas seulement de multiplier les messages, mais de créer des occasions régulières de questionner les comportements et de faire évoluer les pratiques.

Construire une véritable continuité éducative

Les interventions du webinaire font apparaître une convergence : l'éducation routière doit être pensée comme un apprentissage continu, dont les objectifs évoluent avec l'âge, l'expérience et les situations rencontrées.

La famille transmet des habitudes et des représentations. L'école peut apporter un socle commun de connaissances. Les professionnels de la formation accompagnent l'acquisition de compétences spécifiques. Les associations et les autres acteurs de la prévention contribuent à rendre les enjeux plus concrets.

Aucun de ces intervenants ne peut assurer seul l'ensemble de cet apprentissage. La difficulté consiste donc à organiser une progression cohérente et à mieux articuler leurs responsabilités.

Mais la question concerne également la finalité de cette éducation.

Former un usager responsable ne consiste pas seulement à lui apprendre à éviter les accidents. C'est aussi lui donner les moyens de comprendre les conséquences possibles de ses décisions, pour lui-même comme pour les autres.

Cette dimension humaine ouvre une nouvelle perspective. Car si les règles, les connaissances et l'expérience sont indispensables, la prise de conscience peut aussi naître de la confrontation à ce que représente réellement un accident dans la vie de ceux qui le subissent.

C'est cette réalité, souvent difficile à percevoir avant qu'elle ne survienne, que le chapitre suivant propose d'explorer.

L'éducation au risque ne commence pas avec le permis de conduire et ne s'achève pas avec son obtention. Elle se construit dès l'enfance et doit accompagner toute une vie de mobilité.

Chapitre 4

Quand le risque devient une réalité humaine

Les politiques de sécurité routière s'appuient sur des indicateurs indispensables pour comprendre l'accidentalité et orienter l'action publique : nombre de personnes tuées ou blessées, évolution des accidents, catégories d'usagers concernés et facteurs de risque.

Mais derrière ces données se trouvent des réalités humaines dont les conséquences dépassent largement le moment de l'accident. Une collision peut durer quelques secondes et bouleverser une existence entière, transformer la vie d'une famille ou affecter durablement un entourage.

C'est cette dimension que Julien Thibault, président de l'association Victimes & Citoyens, a particulièrement mise en lumière au cours du webinaire.

Son intervention soulève une question essentielle : comment faire prendre conscience des conséquences réelles d'un accident à des personnes qui connaissent les dangers de la route, mais continuent parfois à penser qu'elles ne seront pas personnellement concernées ?

Il ne s'agit plus seulement de comprendre pourquoi un risque est pris, mais de rendre perceptibles ses conséquences avant qu'elles ne surviennent.

L'accident, un événement qui ne s'arrête pas au choc

Dans les représentations habituelles de l'accidentalité routière, l'attention se concentre sur l'instant du choc : les véhicules endommagés, l'intervention des secours, les blessures ou le nombre de victimes.

Cette vision demeure nécessairement partielle.

Julien Thibault rappelle que, pour les victimes et leurs proches, l'accident marque souvent le commencement d'un parcours dont la durée et les difficultés sont rarement anticipées.

Selon la gravité des blessures, ce parcours peut s'étendre sur plusieurs mois, plusieurs années ou se poursuivre tout au long de la vie. Il peut comprendre des hospitalisations, des interventions médicales, de longues périodes de rééducation et une réorganisation profonde du quotidien.

La perte d'autonomie constitue l'une des conséquences les plus lourdes. Des gestes auparavant ordinaires peuvent devenir difficiles, voire impossibles, sans assistance.

Les répercussions ne sont pas seulement physiques. Elles peuvent affecter les relations familiales, la vie professionnelle, les ressources économiques et les projets personnels. Les proches sont parfois conduits à modifier leur propre existence pour accompagner la personne blessée.

Cette réalité concerne également les familles endeuillées. Pour elles, l'accident ne se résume ni aux circonstances du drame ni à la date du décès. Il s'inscrit durablement dans la vie de ceux qui restent.

À travers son expérience associative, Julien Thibault souligne ainsi le décalage entre la représentation immédiate de l'accident et la réalité de ses conséquences.

L'accident n'est pas seulement un événement de circulation. Il peut constituer une rupture irréversible dans une trajectoire de vie.

Cette distinction est fondamentale pour la prévention. Elle invite à ne pas limiter les messages aux circonstances de l'accident, mais à montrer également ce qui se joue dans les mois et les années qui suivent.

Des conséquences souvent absentes de la perception du risque

Pourquoi ces conséquences demeurent-elles si difficiles à intégrer dans les décisions quotidiennes ?

Un conducteur peut savoir qu'un accident grave est possible sans parvenir à envisager concrètement ce qu'il signifierait pour lui-même ou son entourage.

La mort représente une issue extrême, mais elle peut aussi apparaître comme une éventualité lointaine, dont la probabilité semble trop faible pour influencer immédiatement le comportement.

Les blessures graves, quant à elles, occupent souvent une place moins importante dans les représentations du risque routier. Le handicap, la perte d'autonomie ou l'impossibilité de poursuivre une activité professionnelle peuvent rester des réalités abstraites pour ceux qui n'y ont jamais été confrontés.

C'est précisément sur ce décalage que Julien Thibault propose d'agir. Pour lui, la prévention doit permettre de comprendre ce qui se passe après l'accident, au-delà des quelques secondes du choc.

Il ne s'agit pas nécessairement de produire des messages plus impressionnants ou culpabilisants, mais de donner une réalité concrète aux conséquences possibles d'un comportement.

Cette approche rejoint les analyses de Jean-Pascal Assailly sur les limites de la perception du risque.

Le chercheur souligne que la menace de mourir, fréquemment utilisée dans les campagnes de prévention, peut rester relativement peu concrète pour certains jeunes adultes. L'évocation d'un handicap grave peut, dans certaines circonstances, rendre les conséquences plus perceptibles.

Mais son analyse introduit également une autre dimension : la représentation du dommage subi par une personne proche peut constituer un levier de prévention particulièrement important.

Le danger pour les autres, un levier parfois plus puissant que le danger pour soi

Jean-Pascal Assailly évoque des travaux menés auprès de jeunes adultes pour comprendre quels messages étaient susceptibles de les amener à modérer certains comportements dangereux.

Ils mettent notamment en évidence une différence entre la manière dont les individus envisagent les conséquences d'un risque pour eux-mêmes et celles qu'il pourrait avoir pour autrui.

Lorsqu'une personne prend un risque, elle peut considérer qu'elle en assume personnellement les conséquences. Cette représentation peut contribuer à justifier certaines décisions au nom de la liberté individuelle.

Mais le raisonnement change lorsque les conséquences possibles concernent une autre personne.

L'idée qu'un ami, un passager ou un proche puisse subir des blessures irréversibles à la suite d'une décision personnelle peut susciter une réaction différente.

Jean-Pascal Assailly souligne ainsi que **la crainte de causer un dommage grave à quelqu'un auquel on tient peut constituer un levier de prévention plus puissant que la seule peur de se mettre soi-même en danger.**

Cette analyse ne signifie pas que les individus seraient indifférents à leur propre sécurité. Elle montre que les ressorts émotionnels et moraux d'une décision peuvent varier selon les personnes exposées à ses conséquences.

Un conducteur peut relativiser un danger pour lui-même tout en refusant d'en faire courir les conséquences à ses proches.

Cette distinction ouvre des perspectives pour les messages de prévention. Plutôt que de rappeler exclusivement à l'individu qu'il risque sa vie, il peut être pertinent de l'amener à considérer les personnes qu'il transporte, celles qu'il croise et celles dont l'existence pourrait être bouleversée par ses décisions.

Le risque routier cesse alors d'être envisagé comme une affaire strictement personnelle.

Il devient une question de responsabilité à l'égard des autres, y compris de personnes qui n'ont pris aucune part à la décision initiale.

La parole des victimes, rendre visible ce qui ne l'est pas

L'association Victimes & Citoyens intervient notamment auprès des jeunes à travers des actions de sensibilisation auxquelles participent des personnes directement confrontées aux conséquences des accidents.

Julien Thibault explique que ces témoignages donnent une réalité humaine à des dangers souvent connus de manière théorique.

Leur intérêt ne réside pas seulement dans l'émotion qu'ils peuvent susciter. Ils permettent de décrire ce que les chiffres ne montrent pas toujours : la durée d'une rééducation, les difficultés du retour à la vie quotidienne, les changements imposés à une famille ou les projets devenus impossibles.

L'association accompagne des victimes d'accidents causés par un tiers, mais aussi des personnes blessées dans des accidents qu'elles ont elles-mêmes provoqués.

Cette diversité de situations est importante. Elle permet de dépasser une représentation trop simple opposant des conducteurs imprudents à des victimes qui leur seraient toujours étrangères.

Une même personne peut avoir adopté un comportement dangereux et en subir ensuite des conséquences irréversibles. D'autres peuvent être frappées sans avoir commis de faute.

Pour Julien Thibault, rendre ces situations visibles doit contribuer à faire évoluer la manière dont les risques sont appréciés.

L'objectif n'est pas de culpabiliser systématiquement les publics auxquels s'adresse la prévention, mais de leur permettre de comprendre, avant qu'un accident ne survienne, la portée réelle de certaines décisions.

Cette démarche suppose une attention particulière à la manière dont les témoignages sont présentés.

La parole des victimes ne devrait pas être réduite à un instrument destiné à provoquer une réaction émotionnelle immédiate. Elle possède aussi une valeur d'expérience, de transmission et de compréhension.

C'est précisément cette dimension qui peut lui donner une place particulière dans une démarche éducative.

Parler aux jeunes de leur avenir plutôt que de leur seule vulnérabilité

Cette approche prend une signification particulière dans les actions menées auprès des jeunes adultes.

Julien Thibault explique que les interventions de son association cherchent à établir un lien entre les comportements routiers et les projets de vie des personnes rencontrées.

À 18 ou 20 ans, les préoccupations sont souvent tournées vers l'avenir : poursuivre des études, accéder à un emploi, gagner en indépendance, construire des relations personnelles ou préparer de nouveaux projets.

Le risque d'accident peut sembler éloigné de ces perspectives.

L'association cherche donc à montrer qu'une décision prise lors d'un déplacement ou d'une soirée peut compromettre durablement ce qui est en train de se construire.

Le message ne repose pas uniquement sur la possibilité de mourir ou d'être gravement blessé. Il porte aussi sur la fragilité d'un parcours de vie et sur les conséquences qu'un événement brutal peut avoir pour soi-même et ses proches.

Cette manière d'aborder la prévention présente un intérêt particulier : elle part des aspirations des jeunes plutôt que de les considérer exclusivement comme une population exposée à des comportements dangereux.

Julien Thibault précise que l'objectif n'est pas de leur faire partager la douleur des victimes ou de leurs familles, mais de leur donner des raisons de protéger leur avenir et celui de leurs amis.

Les retours recueillis lors de ces rencontres lui paraissent positifs. Ils témoignent d'une écoute et d'un intérêt pour les situations présentées.

Ces réactions immédiates ne permettent toutefois pas, à elles seules, de conclure à une transformation durable des comportements.

Cette limite ne retire pas son intérêt à la démarche. Elle rappelle que la sensibilisation constitue une étape d'un processus plus large, dont les effets doivent être distingués de l'émotion ressentie au moment de l'intervention.

Entre émotion et compréhension, trouver le bon équilibre

Les campagnes de sécurité routière ont régulièrement recours à des images fortes ou à des récits destinés à provoquer une prise de conscience.

Cette approche peut attirer l'attention et rendre visibles des conséquences que le public tend à sous-estimer. Mais elle soulève également une question : jusqu'où faut-il chercher à susciter la peur pour obtenir un changement de comportement ?

Les échanges du webinaire invitent à dépasser une opposition trop simple entre émotion et pédagogie.

Jean-Pascal Assailly montre que toutes les représentations du danger n'ont pas la même portée. La peur de mourir, celle de subir un handicap ou celle de causer un dommage irréversible à un proche ne mobilisent pas nécessairement les mêmes mécanismes.

Julien Thibault insiste, de son côté, sur la nécessité de rendre les conséquences compréhensibles plutôt que de rechercher uniquement un effet de culpabilisation.

Ces approches se rejoignent sur un point : l'efficacité d'un message dépend aussi de la manière dont son destinataire peut se l'approprier.

Un danger présenté de façon trop abstraite risque de ne pas modifier les comportements. À l'inverse, un message exclusivement fondé sur le choc émotionnel peut susciter une réaction intense sans aider à comprendre les décisions qui permettraient d'éviter le danger.

L'enjeu consiste donc à établir un lien entre les conséquences possibles d'un accident et les situations concrètes dans lesquelles chacun peut agir.

La prévention ne doit pas seulement faire ressentir qu'un accident serait dramatique. Elle doit aussi permettre de comprendre comment certaines décisions peuvent contribuer à le provoquer ou, au contraire, à l'éviter.

Le témoignage prend toute sa valeur lorsqu'il s'inscrit dans cette démarche de réflexion et d'éducation.

Il ne remplace ni l'apprentissage des règles, ni la formation à la conduite, ni le développement des capacités d'anticipation. Il peut cependant donner à ces apprentissages une signification humaine plus profonde.

Faire de la réalité des victimes un enjeu collectif de prévention

L'intervention de Julien Thibault complète les analyses développées dans les premiers chapitres.

Les mécanismes psychologiques permettent de comprendre pourquoi un danger connu peut être sous-estimé. L'éducation et la formation cherchent à développer les compétences nécessaires pour mieux l'anticiper.

La parole des victimes rappelle, quant à elle, ce que représente concrètement l'échec de cette prévention.

Cette réalité peut nourrir une démarche qui cherche à rendre les risques plus perceptibles avant qu'ils ne se réalisent, sans installer les usagers dans la peur permanente d'un accident.

Il s'agit plutôt de permettre à chacun de mesurer ce qui peut être engagé dans une décision apparemment ordinaire.

Les échanges conduisent ainsi à une idée essentielle : **rendre le risque concret, c'est aussi rendre visibles les vies qu'il peut bouleverser.**

Cette prise de conscience peut renforcer le sens des comportements protecteurs et rappeler que la sécurité routière concerne toujours une communauté de personnes.

Elle pose cependant une autre question. Lorsque la prévention n'a pas suffi et qu'un comportement dangereux a entraîné des conséquences, quelle place la société doit-elle accorder à la sanction ?

Doit-elle principalement punir, dissuader, faire comprendre la gravité des actes ou contribuer à modifier durablement les comportements ?

C'est cette articulation entre responsabilité, sanction et prévention qui constitue le sujet du chapitre suivant.

Faire comprendre le risque, c'est aussi rendre visibles les conséquences humaines d'un accident, bien au-delà de l'instant du choc et des chiffres de l'accidentalité.

Chapitre 5

Sanctionner, mais pour quels effets sur les comportements ?

La sanction occupe une place centrale dans les politiques de sécurité routière. Elle rappelle le caractère obligatoire des règles, permet de réagir aux comportements dangereux et contribue à protéger les usagers.

Mais son efficacité ne se mesure pas uniquement au nombre de contrôles effectués, d'infractions relevées ou de peines prononcées.

Une sanction peut punir un comportement sans nécessairement empêcher qu'il se reproduise. À l'inverse, la perspective d'une sanction suffisamment probable peut modifier les pratiques avant même qu'une infraction soit commise.

Les échanges du webinaire ont permis d'aborder cette question sous plusieurs angles : les mécanismes de dissuasion, les attentes des victimes à l'égard de la justice, le sens des règles et les possibilités d'agir en amont des comportements dangereux.

Les intervenants n'accordent pas tous la même priorité à ces dimensions. Leurs contributions soulèvent néanmoins une interrogation commune : **à quelles conditions la sanction peut-elle contribuer réellement à la prévention, au-delà de sa seule fonction punitive ?**

La sanction, un instrument nécessaire mais insuffisant

Le recours à la sanction repose sur un principe simple : la transgression d'une règle doit pouvoir entraîner une conséquence suffisamment crédible pour inciter à la respecter.

Cette logique est particulièrement importante en sécurité routière, où certaines décisions individuelles peuvent mettre immédiatement en danger d'autres personnes.

Yves Goasdoué souligne toutefois qu'il serait réducteur d'opposer l'éducation à la sanction, comme si la première devait convaincre et la seconde intervenir uniquement lorsqu'elle a échoué.

Les deux participent d'une même politique de sécurité routière.

L'éducation cherche à développer la compréhension du risque et l'adhésion aux règles. La sanction rappelle les limites qui s'imposent à chacun et les conséquences de leur transgression.

Mais pour contribuer à une prise de conscience, la réponse apportée doit aussi être compréhensible.

Une sanction perçue comme arbitraire, disproportionnée ou sans rapport avec le comportement reproché risque de ne pas produire les effets attendus. À l'inverse, une réponse expliquée, proportionnée et suffisamment rapide peut aider à faire comprendre la gravité d'une infraction.

Yves Goasdoué insiste ainsi sur la dimension potentiellement éducative de la sanction, sans considérer que toute peine serait, par nature, pédagogique.

Cette analyse rejoint une préoccupation exprimée par Didier Renoux : la sanction ne peut être totalement dissociée de la légitimité de la règle à laquelle elle se rapporte.

Pour être durablement acceptée, celle-ci doit pouvoir être comprise et considérée comme juste.

La sanction s'inscrit donc dans un ensemble plus large, associant réglementation, contrôle, prévention et compréhension des comportements.

Ce qui dissuade réellement, la sévérité ou la probabilité d'être sanctionné ?

Jean-Pascal Assailly apporte un éclairage issu des travaux de criminologie auxquels il s'est intéressé au cours de sa carrière.

Il distingue trois caractéristiques de la sanction : sa sévérité, sa rapidité et la probabilité qu'elle soit effectivement appliquée.

Ces dimensions ne produisent pas nécessairement les mêmes effets sur les comportements.

L'intuition pourrait conduire à penser que l'augmentation de la gravité des peines constitue le moyen le plus efficace de dissuader les infractions.

Or, selon les recherches évoquées par Jean-Pascal Assailly, **la probabilité perçue d'être sanctionné joue généralement un rôle dissuasif plus important que le seul niveau de sévérité de la peine.**

Autrement dit, une sanction relativement certaine peut peser davantage sur les décisions qu'une peine très lourde dont l'application paraît improbable.

La rapidité de la réponse constitue également un facteur important. Lorsque les conséquences d'une infraction interviennent longtemps après les faits, le lien entre le comportement et la sanction peut devenir moins perceptible.

Ces observations invitent à distinguer la force symbolique d'une sanction de son efficacité préventive.

L'annonce d'un durcissement des peines peut traduire la volonté des pouvoirs publics de réagir à des comportements particulièrement dangereux. Elle ne garantit pas pour autant leur diminution.

La question devient alors celle de la crédibilité du dispositif : un conducteur doit pouvoir comprendre qu'une infraction n'est pas seulement interdite en théorie, mais qu'elle est susceptible d'être effectivement détectée et sanctionnée.

Cette approche ne signifie pas que la gravité des peines serait indifférente, notamment lorsqu'il s'agit de répondre à des faits ayant entraîné des conséquences dramatiques.

Elle rappelle simplement que la dissuasion et la réponse pénale à un dommage ne poursuivent pas exactement les mêmes objectifs.

Une politique de sécurité routière doit donc articuler plusieurs exigences : prévenir les comportements dangereux, garantir l'application des règles et apporter une réponse adaptée à la gravité des faits commis.

Pour les victimes, une sanction qui doit aussi reconnaître la gravité des faits

L'intervention de Julien Thibault introduit une autre dimension : celle du sens de la réponse judiciaire pour les victimes et leurs proches.

À travers l'accompagnement assuré par l'association Victimes & Citoyens, il constate que la sanction ne représente pas uniquement une peine infligée à l'auteur d'une infraction.

Elle constitue également un signal adressé à la victime, à sa famille et, plus largement, à la société.

Cette fonction prend une importance particulière lorsque l'accident a entraîné des blessures irréversibles ou un décès.

Julien Thibault souligne les incompréhensions que peuvent provoquer certaines décisions judiciaires lorsqu'un décalage important est perçu entre les conséquences subies et la sanction prononcée.

Des procédures longues ou des peines jugées insuffisantes peuvent rendre difficile la compréhension de la réponse pénale.

Pour les personnes concernées, la question ne se limite pas à savoir si l'auteur a été sanctionné. Elle porte aussi sur la manière dont la justice reconnaît la portée de ce qui a été causé.

Cette préoccupation ne doit cependant pas être assimilée à une demande systématique d'alourdissement des peines.

Julien Thibault insiste également sur la nécessité d'une sanction crédible, effectivement appliquée et capable de faire comprendre à son destinataire la gravité de son comportement.

La réponse pénale doit ainsi pouvoir remplir plusieurs fonctions : sanctionner l'acte, reconnaître ses conséquences et contribuer à prévenir de nouvelles infractions.

Cette approche introduit une distinction importante.

Les recherches sur la dissuasion invitent à ne pas surestimer les effets d'un durcissement des peines. Mais la réponse judiciaire ne peut être appréciée uniquement à travers son efficacité sur les comportements futurs.

Elle doit aussi répondre à des exigences de justice et de reconnaissance pour les personnes touchées.

Ces deux perspectives ne sont pas contradictoires. Elles rappellent que la sanction possède une fonction préventive, mais également une portée sociale et humaine.

Homicide routier, quand les mots participent à la reconnaissance des responsabilités

La question du sens de la sanction a trouvé une illustration particulière dans les échanges consacrés à la qualification d'« homicide routier ».

Yves Goasdoué a évoqué l'importance de cette évolution terminologique, tout en soulignant qu'elle ne se traduisait pas, selon son analyse, par une augmentation du niveau des peines encourues par rapport aux qualifications antérieures correspondantes.

Son propos portait principalement sur la portée des mots.

La qualification d'« homicide involontaire » pouvait être ressentie par certaines familles comme une manière d'atténuer la responsabilité de l'auteur, notamment lorsque le décès résultait d'un comportement routier particulièrement dangereux.

L'expression « homicide routier » permet de désigner plus explicitement la nature des faits et leur contexte.

Yves Goasdoué reconnaît avoir initialement été réservé sur l'intérêt de cette évolution, avant d'en mesurer davantage la dimension symbolique.

Julien Thibault rejoint cette analyse à partir de l'expérience des victimes. Il souligne que les termes employés pour qualifier les faits ont une importance réelle pour les familles confrontées à la perte d'un proche.

Le langage juridique ne sert pas uniquement à classer les infractions. Il participe également à la manière dont les actes et leurs conséquences sont reconnus par la société.

Il convient néanmoins de distinguer cette portée symbolique des effets concrets de la sanction.

Modifier une qualification ne suffit pas, à lui seul, à transformer les comportements routiers. Mais cette évolution peut contribuer à renforcer la reconnaissance de la gravité de certaines violences routières.

Elle rejoint ainsi les réflexions sur les normes collectives : **la manière dont une société nomme et condamne certains actes participe aussi à la perception de leur gravité.**

Comprendre un comportement ne signifie pas l'excuser

L'analyse des comportements dangereux soulève une difficulté lorsqu'elle cherche à identifier les raisons qui conduisent une personne à commettre une infraction.

Jean-Pascal Assailly insiste sur la nécessité de distinguer la compréhension psychologique d'un comportement, de sa justification.

Le rôle du chercheur consiste à identifier les mécanismes qui influencent les décisions. Les forces de l'ordre et la justice exercent d'autres missions, notamment constater les infractions et établir les responsabilités.

Ces approches peuvent se compléter, mais elles ne doivent pas être confondues.

Pour illustrer son propos, Jean-Pascal Assailly évoque les échanges auxquels donnent lieu les stages de sensibilisation à la sécurité routière.

Les participants peuvent y faire état de difficultés personnelles, professionnelles ou familiales qui influencent leur état émotionnel et leur manière de conduire.

Le stress constitue, selon lui, un facteur important pour comprendre certains comportements. Des situations de précarité, des tensions personnelles ou des préoccupations professionnelles peuvent peser sur l'attention et les décisions prises au volant.

Mais reconnaître ces influences ne signifie pas que les conséquences d'un comportement dangereux deviennent acceptables.

Jean-Pascal Assailly le souligne explicitement : **comprendre n'est pas excuser.**

Cette distinction permet d'éviter deux écueils.

Le premier consisterait à réduire les comportements dangereux à de mauvaises intentions individuelles, sans chercher à comprendre les mécanismes qui les favorisent.

Le second serait, à l'inverse, de transformer toute explication psychologique ou sociale en justification de la transgression.

Une approche plus exigeante consiste à identifier les facteurs de risque pour agir sur eux, tout en maintenant clairement la responsabilité des personnes lorsque leurs actes mettent autrui en danger.

La prévention a besoin de cette connaissance des comportements. La justice conserve, quant à elle, sa fonction propre.

Les limites du durcissement des peines, l'exemple des rodéos

Didier Renoux apporte une perspective différente en insistant sur les limites d'une réponse reposant principalement sur la sanction.

Celle-ci intervient après la commission d'une infraction. Elle peut dissuader des comportements futurs, mais elle ne peut effacer le danger auquel les usagers ont déjà été exposés.

Pour illustrer les difficultés rencontrées lorsque l'on privilégie le durcissement des peines, Didier Renoux prend l'exemple des rodéos motorisés.

Selon lui, les renforcements successifs de la réponse répressive n'ont pas suffi à faire disparaître ces pratiques.

Son analyse s'intéresse notamment aux motivations de certains jeunes : recherche de sensations, besoin de reconnaissance ou volonté de défier l'autorité.

Dans ces situations, l'interdiction et la menace d'une sanction ne constituent pas nécessairement des réponses suffisantes.

Didier Renoux prend soin de distinguer les rodéos motorisés des démonstrations d'acrobaties à moto, communément appelées *stunt*.

Dans son analyse, les rodéos relèvent notamment d'une logique de défi à l'autorité, pouvant aller jusqu'à rechercher la confrontation ou la poursuite avec les forces de l'ordre. Les figures acrobatiques répondent à une autre logique, davantage liée à la maîtrise technique et à la recherche de sensations.

Cette distinction lui permet de souligner que les réponses préventives doivent tenir compte des motivations des jeunes concernés.

Il évoque ainsi l'intérêt de proposer un accompagnement et des activités motorisées sportives encadrées, plutôt que de s'en remettre exclusivement à l'aggravation des sanctions.

Cette proposition ne vise ni à banaliser les infractions ni à supprimer la nécessité d'une réponse lorsque des comportements mettent autrui en danger.

Elle repose sur l'idée qu'une prévention efficace doit également chercher à modifier les conditions qui favorisent l'apparition de ces pratiques.

L'exemple permet de poser une question plus générale : lorsqu'un comportement dangereux persiste malgré les interdictions et les sanctions, faut-il uniquement renforcer la réponse répressive ou développer aussi des interventions adaptées à ses causes ?

Didier Renoux privilégie une action plus importante en amont.

Cette position introduit une nuance par rapport aux préoccupations exprimées par Julien Thibault sur la réponse pénale.

L'un souligne l'intérêt d'éviter que les comportements dangereux ne se produisent ; l'autre insiste sur la nécessité de reconnaître et de sanctionner les conséquences des actes.

Ces exigences poursuivent des objectifs différents, mais peuvent être articulées dans une politique de sécurité routière cohérente.

Une sanction qui contribue à la prévention

Les contributions des intervenants permettent de dépasser l'opposition habituelle entre fermeté et pédagogie.

La question n'est pas de choisir entre sanctionner et éduquer, mais de déterminer comment les différents instruments de la sécurité routière peuvent contribuer à réduire durablement les comportements dangereux.

Jean-Pascal Assailly met en avant la crédibilité et la rapidité de la sanction. Yves Goasdoué souligne l'importance d'une réponse proportionnée et expliquée. Julien Thibault rappelle les exigences de justice et de reconnaissance des victimes. Didier Renoux insiste sur la nécessité d'agir également sur les motivations des comportements.

Ces approches montrent qu'une sanction ne peut être évaluée selon un critère unique.

Elle doit être suffisamment crédible pour dissuader, proportionnée pour être comprise et adaptée à la gravité des faits. Mais elle ne peut, à elle seule, transformer les représentations et les habitudes qui influencent les décisions.

L'enjeu n'est donc pas d'opposer prévention et répression, mais de les articuler dans une action cohérente et durable.

Cette articulation renvoie à une question plus large : comment faire évoluer les comportements dans un espace où chacun doit constamment tenir compte des décisions, des capacités et de la vulnérabilité des autres ?

Car la route n'est pas seulement un espace réglementé. Elle est aussi un espace partagé, dans lequel la sécurité dépend de la manière dont les usagers se comprennent, s'anticipent et se respectent.

C'est cette dimension des relations entre usagers que nous aborderons dans le chapitre suivant.

L'efficacité d'une sanction ne se mesure pas seulement à sa sévérité, mais à sa capacité à dissuader, à être comprise et à prévenir de nouvelles prises de risque.

Chapitre 6

Partager la route, apprendre à comprendre les autres

La route est un espace collectif dans lequel se rencontrent des usagers aux caractéristiques, aux pratiques et aux niveaux de vulnérabilité très différents.

Automobilistes, motocyclistes, cyclistes, piétons, utilisateurs d'engins de déplacement personnel ou conducteurs de transports collectifs doivent y cohabiter, alors qu'ils ne disposent ni des mêmes capacités de déplacement, ni des mêmes protections, ni toujours de la même perception des dangers.

Chaque usager connaît généralement les règles qui s'appliquent à son propre mode de déplacement. Mais connaît-il suffisamment les contraintes et les comportements des autres ?

Les échanges du webinaire ont mis en évidence une dimension parfois insuffisamment prise en compte dans la prévention : les accidents peuvent résulter non seulement d'une infraction ou d'une mauvaise décision individuelle, mais également d'une incompréhension entre plusieurs usagers.

Didier Renoux, représentant de la Fédération française des motards en colère (FFMC), a particulièrement insisté sur cette question, prolongée par les analyses de Jean-Pascal Assailly sur les mécanismes de perception.

Leurs contributions invitent à dépasser une conception du partage de la route fondée uniquement sur le respect des règles. **Partager la route suppose aussi d'apprendre à comprendre les autres, à anticiper leurs comportements et à tenir compte de leur vulnérabilité.**

Des usagers différents dans un même espace

La circulation routière réunit des modes de déplacement dont les caractéristiques sont profondément différentes.

Un automobiliste bénéficie de la protection de l'habitacle de son véhicule. Un motocycliste dispose d'une capacité d'accélération et de déplacement particulière, mais demeure directement exposé aux conséquences d'une collision.

Un cycliste ou un utilisateur de trottinette évolue avec d'autres contraintes de stabilité, de visibilité et de vitesse. Le piéton reste particulièrement vulnérable face aux véhicules motorisés.

Ces différences concernent également la manière d'occuper l'espace, d'aborder une intersection, de se positionner dans la circulation ou d'anticiper les mouvements des autres.

Didier Renoux rappelle que les usagers ne disposent pas tous des mêmes références.

Le conducteur d'une voiture peut avoir du mal à comprendre certaines trajectoires d'un deux-roues motorisé. À l'inverse, le motocycliste doit constamment tenir compte de la manière dont il peut être perçu par les automobilistes.

Cette diversité s'est encore accentuée avec le développement de nouveaux modes de déplacement, notamment les vélos à assistance électrique et les engins de déplacement personnel motorisés.

Pour Didier Renoux, la question centrale est celle de la connaissance mutuelle.

Comment partager correctement un espace si l'on ne comprend pas suffisamment les comportements et les risques propres aux autres catégories d'usagers ?

Cette interrogation conduit à considérer la circulation comme un ensemble d'interactions dans lesquelles chaque décision peut influencer la sécurité des autres.

Voir un usager ne signifie pas comprendre son comportement

L'une des contributions les plus éclairantes du webinaire concerne la distinction entre la détection d'un autre usager et la compréhension de son comportement.

Jean-Pascal Assailly l'illustre à partir de travaux consacrés aux accidents impliquant des motocyclettes et des voitures.

Il distingue deux difficultés.

La première relève de **la détection physique**. Un automobiliste peut ne pas avoir aperçu un motocycliste avant qu'une collision ne se produise.

La seconde concerne ce que le chercheur appelle **la détectabilité comportementale**.

Dans ce cas, l'autre usager a bien été vu, mais son comportement n'a pas été correctement anticipé.

Un conducteur peut avoir identifié la présence d'une moto sans imaginer qu'elle allait emprunter une trajectoire particulière ou arriver aussi rapidement à proximité de son véhicule.

L'accident ne résulte donc pas nécessairement d'une absence de perception visuelle. Il peut provenir d'une interprétation erronée de ce qui a été observé.

Cette distinction rejoint les observations formulées par Didier Renoux à propos des circonstances des accidents.

Il évoque deux explications fréquemment rencontrées dans les analyses auxquelles il a participé : « **Je n'ai pas vu** » et « **J'ai cru que** ».

La première traduit une difficulté à détecter un danger. La seconde révèle une mauvaise interprétation du comportement d'autrui.

Un conducteur peut croire qu'un autre véhicule va s'arrêter, qu'il lui laissera la priorité ou qu'il poursuivra sa trajectoire. Lorsque cette anticipation est erronée, le temps disponible pour éviter la collision peut devenir insuffisant.

Ces situations montrent que la sécurité routière ne repose pas uniquement sur la capacité à percevoir son environnement. Elle dépend également de la manière dont les informations recueillies sont interprétées.

Voir un autre usager ne signifie pas nécessairement comprendre ce qu'il va faire.

Cette distinction constitue un enjeu important pour la formation et la prévention.

La perception du risque, une compétence à développer

Les analyses de Jean-Pascal Assailly et de Didier Renoux convergent sur un point : les compétences techniques ne suffisent pas à garantir une bonne compréhension des situations de circulation.

Savoir maîtriser son véhicule est indispensable. Mais la conduite implique également d'identifier les dangers potentiels, d'interpréter les comportements des autres et d'anticiper les évolutions possibles d'une situation.

Jean-Pascal Assailly souligne notamment les limites d'une formation motocycliste encore très centrée sur le pilotage.

La maîtrise de la machine constitue une compétence essentielle, mais elle ne garantit pas que le conducteur saura correctement interpréter les intentions des autres usagers.

Il estime donc que les compétences perceptives mériteraient d'occuper une place plus importante dans cet apprentissage.

L'enjeu n'est pas seulement d'apprendre à réagir lorsqu'un danger apparaît. Il est aussi de développer la capacité à reconnaître les situations dans lesquelles un danger pourrait survenir.

Cette compétence repose sur l'expérience, mais elle peut également être travaillée pendant la formation.

Elle suppose notamment de comprendre que les autres usagers peuvent avoir une perception différente de la même situation.

Un motocycliste peut considérer sa trajectoire comme parfaitement lisible, alors qu'un automobiliste ne l'a pas anticipée. De même, un conducteur peut estimer qu'il a été suffisamment visible sans avoir vérifié que les autres ont réellement compris son intention.

Ces décalages peuvent produire des situations dangereuses sans qu'il y ait nécessairement une volonté délibérée de transgresser les règles.

Ils rappellent que la prévention doit aussi s'intéresser aux erreurs d'interprétation et aux limites de la communication entre usagers.

Il ne suffit donc pas d'évaluer correctement ses propres capacités. **Il faut aussi tenir compte des limites de perception et d'anticipation des autres.**

Les usagers vulnérables sont-ils toujours plus conscients du danger ?

La question de la vulnérabilité a donné lieu à un échange intéressant entre Laurent Hecquet et Didier Renoux.

La vulnérabilité physique d'un motocycliste pourrait laisser penser qu'il possède nécessairement une conscience plus aiguë du risque routier.

Didier Renoux invite à nuancer cette hypothèse.

Il rappelle que la vulnérabilité ne garantit pas, à elle seule, une meilleure perception du danger.

Un cycliste peut être particulièrement exposé aux conséquences d'une collision sans mesurer pleinement tous les risques auxquels il est confronté. De même, les motocyclistes ne constituent pas une catégorie d'usagers systématiquement plus prudents ou plus responsables que les autres.

Didier Renoux estime néanmoins que leur formation et leur expérience peuvent favoriser une certaine sensibilisation aux dangers.

Il souligne notamment que de nombreux motocyclistes utilisent également d'autres modes de déplacement, ce qui peut leur donner une expérience diversifiée de la circulation.

Cette expérience ne constitue pas une garantie, mais elle peut contribuer à mieux comprendre certaines situations rencontrées par d'autres usagers.

L'exemple des équipements de protection illustre les limites de cette conscience du risque.

Didier Renoux rappelle que les motocyclistes sont sensibilisés, pendant leur formation, à la nécessité de porter des équipements adaptés.

Pourtant, certains continuent à circuler avec des protections insuffisantes, notamment lorsqu'il fait chaud.

La connaissance du danger ne se traduit donc pas toujours par un comportement cohérent.

Cet exemple met en évidence une distinction importante : **être vulnérable, connaître sa vulnérabilité et adapter effectivement son comportement sont trois réalités différentes.**

Cette observation invite à éviter les représentations simplificatrices selon lesquelles certaines catégories d'usagers seraient naturellement prudentes et d'autres intrinsèquement dangereuses.

Les comportements varient au sein de chaque catégorie, et la sécurité dépend aussi des situations dans lesquelles les usagers se rencontrent.

Apprendre à circuler avec les autres, pas seulement parmi les autres

Pour Didier Renoux, l'amélioration du partage de la route passe notamment par une évolution de la formation.

Il rappelle que la FFMC demande depuis longtemps que les automobilistes soient davantage sensibilisés aux particularités de circulation des deux-roues motorisés.

Cette revendication repose sur une idée simple : on ne peut anticiper correctement un comportement que si l'on possède un minimum de connaissances sur les contraintes et les pratiques de celui qui l'adopte.

Cette approche peut être élargie à l'ensemble des modes de déplacement.

Un conducteur automobile gagnerait à mieux connaître les situations de vulnérabilité des cyclistes et des piétons. Un cycliste pourrait également bénéficier d'une meilleure compréhension des contraintes de visibilité et de manœuvre des véhicules plus volumineux.

De même, les utilisateurs de nouveaux modes de déplacement doivent apprendre à évoluer dans un environnement où les autres usagers ne connaissent pas toujours leurs caractéristiques.

Il ne s'agit pas d'exiger que chacun maîtrise techniquement tous les modes de transport.

L'objectif serait plutôt de développer une connaissance suffisante des comportements, des contraintes et des risques propres aux différentes catégories.

Une telle évolution modifierait la manière d'envisager l'apprentissage de la conduite.

Celui-ci ne porterait plus seulement sur les règles applicables à son propre véhicule, mais également sur les interactions avec les autres.

Les situations de circulation pourraient être abordées sous plusieurs points de vue.

Que voit réellement un conducteur depuis son véhicule ? Quelles difficultés rencontre un usager moins protégé ? Pourquoi certaines trajectoires sont-elles difficiles à anticiper ? Comment éviter qu'une intention soit mal interprétée ?

Ces questions peuvent contribuer à développer une lecture plus complète des situations routières.

Elles prolongent les réflexions sur l'éducation abordées au chapitre 3, avec un objectif particulier : **améliorer la compréhension réciproque entre les usagers.**

Le respect mutuel, au-delà d'un principe de bonne conduite

Le partage de la route est souvent présenté comme une question de respect.

Cette notion est essentielle, mais elle mérite d'être précisée.

Respecter les autres usagers ne consiste pas uniquement à adopter une attitude courtoise ou à éviter les comportements agressifs.

Cela suppose aussi de tenir compte de leurs contraintes et de ne pas présumer qu'ils perçoivent les situations de la même manière.

Un comportement peut paraître anodin à celui qui l'adopte tout en créant une difficulté importante pour un autre usager. À l'inverse, une manœuvre jugée incompréhensible peut s'expliquer par des contraintes que l'on ne connaît pas.

La compréhension mutuelle ne dispense évidemment personne de respecter les règles de circulation.

Elle permet cependant de dépasser une approche dans laquelle chaque catégorie d'usagers considérerait principalement les autres comme une source de danger ou de gêne.

Cette évolution est d'autant plus importante que l'espace routier est partagé entre des personnes dont les intérêts immédiats ne sont pas toujours identiques.

Les différences de vitesse, de protection et de maniabilité peuvent créer des tensions. La sécurité dépend alors de la capacité de chacun à adapter son comportement aux situations rencontrées.

Didier Renoux résume cette exigence en évoquant la nécessité de se préserver soi-même tout en cherchant à préserver les autres.

Cette conception introduit une dimension collective dans la responsabilité individuelle.

Il ne s'agit pas seulement d'éviter de commettre une infraction ou de provoquer un accident, mais de contribuer, par ses décisions, à rendre les déplacements plus sûrs pour l'ensemble des personnes présentes.

Cette responsabilité partagée ne signifie pas que tous les usagers disposent des mêmes moyens d'action ou qu'ils sont exposés aux mêmes conséquences.

Elle suppose au contraire de reconnaître les différences de vulnérabilité et d'en tenir compte dans les comportements.

Faire du partage de la route une compétence collective

Les échanges du webinaire montrent que les difficultés de cohabitation entre usagers ne peuvent être résolues uniquement par une multiplication des règles.

Celles-ci demeurent indispensables pour organiser la circulation et définir les responsabilités. Mais leur respect ne garantit pas, à lui seul, que chacun interprétera correctement les comportements des autres.

La sécurité routière exige également des capacités d'observation, d'anticipation et d'adaptation.

Les analyses de Jean-Pascal Assailly montrent l'importance de la compréhension des situations et des intentions d'autrui. Didier Renoux souligne, de son côté, la nécessité de mieux connaître les particularités des différents modes de déplacement et de développer une culture du respect mutuel.

Ces deux approches se rejoignent autour d'une même exigence : apprendre à circuler dans un environnement dont on ne maîtrise jamais entièrement les comportements.

Cette réalité invite à enrichir les objectifs de la formation et de la prévention.

Il ne s'agit plus seulement de préparer chaque usager à utiliser correctement son mode de déplacement, mais aussi de lui permettre de comprendre les interactions qui rendent la circulation possible et les incompréhensions qui peuvent la rendre dangereuse.

Partager la route ne consiste donc pas simplement à occuper un même espace dans le respect de règles communes. C'est apprendre à tenir compte de ce que les autres voient, comprennent, anticipent et risquent.

Cette approche donne une dimension concrète à la responsabilité partagée.

Elle constitue également l'un des enseignements transversaux de ce Cahier : les progrès futurs de la sécurité routière ne dépendront pas uniquement des performances des véhicules, de la qualité des infrastructures ou de l'efficacité des contrôles.

Ils dépendront aussi de notre capacité collective à mieux comprendre les comportements humains et à faire évoluer les relations entre usagers.

Partager la route ne consiste pas seulement à voir les autres usagers, mais à comprendre leurs contraintes, anticiper leurs comportements et reconnaître leur vulnérabilité.

Conclusion

Faire de la sécurité routière une responsabilité partagée

Les progrès accomplis en matière de sécurité routière au cours des dernières décennies démontrent qu'une politique publique volontariste, associant réglementation, prévention, amélioration des infrastructures et évolution des véhicules, peut transformer durablement les conditions de circulation.

Mais le ralentissement de ces progrès invite aujourd'hui à s'interroger sur les leviers qui permettront de franchir une nouvelle étape.

Les échanges du webinaire organisé par le MAP ont mis en évidence une réalité essentielle : malgré les avancées techniques et les connaissances accumulées sur les risques, les comportements humains demeurent au cœur des enjeux de sécurité routière.

La connaissance du danger ne garantit pas son évitement. L'existence d'une règle ne suffit pas à assurer son respect. Et la maîtrise technique d'un véhicule ne permet pas toujours d'anticiper correctement les décisions des autres usagers.

Ces constats ne signifient pas que les politiques de prévention aient atteint leurs limites. Ils invitent plutôt à mieux comprendre les mécanismes qui influencent les comportements pour agir plus efficacement sur eux.

Les contributions des quatre intervenants ont éclairé cette question sous des angles complémentaires : la perception du risque et les mécanismes psychologiques, les conséquences humaines des accidents, les interactions entre usagers et les conditions de l'action publique.

Elles montrent que les progrès futurs nécessiteront une approche capable d'agir simultanément sur les connaissances, les représentations, les habitudes et le sens des responsabilités.

Passer de la connaissance du risque à une véritable culture de prévention

L'un des principaux enseignements de ces échanges tient à la distinction entre savoir et agir.

Les dangers de la vitesse excessive, de l'alcool, des distractions ou des comportements imprudents sont largement connus. Pourtant, cette connaissance ne suffit pas toujours à modifier les pratiques.

L'enjeu ne consiste donc pas seulement à diffuser davantage d'informations, mais à développer une capacité à apprécier les situations, à reconnaître ses limites et à mesurer les conséquences de ses décisions.

Cette ambition suppose de renforcer l'éducation au risque tout au long de la vie, sans considérer l'obtention du permis de conduire comme l'aboutissement définitif de l'apprentissage.

Elle invite également à mieux prendre en compte les mécanismes psychologiques et sociaux qui influencent les comportements, ainsi que les difficultés de perception et d'anticipation rencontrées dans les interactions entre usagers.

Mais une culture de prévention ne peut reposer exclusivement sur la protection de soi.

Un comportement dangereux peut engager la sécurité de passagers, d'autres usagers et de personnes qui n'ont pris aucune part à la décision initiale.

La responsabilité routière commence aussi par la conscience des conséquences que nos choix peuvent avoir pour les autres.

Cette dimension collective constitue l'un des fondements d'une prévention capable de dépasser la seule application des règles pour favoriser leur appropriation durable.

Redonner un nouvel élan à la sécurité routière, au plus près des territoires

Les échanges ont également ouvert une perspective importante concernant l'organisation des politiques publiques.

Yves Goasdoué a défendu la nécessité de dépasser une approche reposant principalement sur de grandes décisions nationales, pour développer des actions davantage adaptées aux réalités territoriales.

Il a notamment évoqué le renforcement des documents généraux d'orientation et des plans d'action locaux, ainsi que l'accompagnement des associations et des municipalités.

Cette orientation repose sur un constat : les enjeux de sécurité routière ne se présentent pas partout dans les mêmes conditions.

Les caractéristiques des réseaux, les habitudes de déplacement, les catégories d'usagers et les situations de risque peuvent varier sensiblement d'un territoire à l'autre.

Une politique nationale demeure indispensable pour fixer les objectifs, garantir un cadre commun et assurer la cohérence des actions. Mais son efficacité peut être renforcée par une mobilisation plus importante des acteurs de proximité.

Yves Goasdoué distingue à cet égard deux dimensions complémentaires : **la déconcentration de l'action des services de l'État et la décentralisation des politiques relevant des collectivités territoriales**, notamment en matière d'infrastructures.

Cette articulation peut ouvrir de nouvelles possibilités d'action.

Les collectivités, les établissements scolaires, les associations, les entreprises et les autres acteurs locaux disposent d'une connaissance directe des pratiques et des difficultés rencontrées sur leur territoire.

Leur mobilisation peut permettre de mieux identifier les situations de risque, de concevoir des actions adaptées aux publics concernés et d'inscrire la prévention dans la durée.

Cette perspective mérite une attention particulière dans le contexte actuel.

La sécurité routière a longtemps bénéficié d'une forte visibilité politique, notamment lors de l'adoption des grandes mesures qui ont accompagné la baisse historique de la mortalité.

On peut aujourd'hui s'interroger sur la place qu'elle occupe encore parmi les priorités de l'action publique.

Le ralentissement des progrès ne devrait pas conduire à considérer les résultats obtenus comme un niveau désormais difficilement dépassable. Il appelle, au contraire, un renouvellement de la mobilisation.

La territorialisation pourrait constituer l'un des moyens de redonner un nouvel élan à la sécurité routière, à condition de ne pas se traduire par une dispersion des responsabilités.

Elle suppose une impulsion nationale claire, des objectifs partagés, des moyens adaptés et une capacité à évaluer les actions entreprises.

Elle offre surtout la possibilité de replacer la prévention au cœur de la vie quotidienne, là où les comportements se construisent et où les risques se manifestent.

Faire de la sécurité routière une exigence collective

En conclusion du webinaire, Yves Goasdoué a rappelé que la sécurité routière relevait également de la citoyenneté et de l'attention portée aux autres.

Cette dimension résume une grande partie des enseignements de nos échanges.

La route est un espace dans lequel les libertés individuelles s'exercent nécessairement en présence d'autrui. Chaque usager doit pouvoir se déplacer, mais aucun ne peut considérer ses décisions comme indépendantes de leurs conséquences pour les autres.

La sécurité routière ne peut donc être réduite à une succession d'interdictions, de contrôles ou de recommandations.

Elle repose aussi sur une conception partagée de la responsabilité, qui suppose de comprendre le sens des règles, de reconnaître sa propre vulnérabilité et de tenir compte de celle des autres.

Les avancées technologiques continueront de contribuer à la protection des usagers. Les infrastructures devront poursuivre leur adaptation et les politiques de contrôle conserveront leur rôle.

Mais ces progrès ne dispenseront pas d'agir sur les comportements.

L'enjeu est désormais de mieux relier les connaissances scientifiques, l'expérience des victimes, les attentes des usagers et l'action des pouvoirs publics.

Il est également de faire de la prévention une démarche continue, présente dans l'éducation, la formation, les politiques locales et les pratiques quotidiennes.

Il n'existe aucune fatalité à voir les progrès de la sécurité routière ralentir durablement.

Leur poursuite dépendra de notre capacité à renouveler les approches, à mieux comprendre les comportements et à mobiliser l'ensemble des acteurs autour d'une ambition commune.

Car, au-delà des règles et des dispositifs techniques, la sécurité routière demeure fondamentalement une responsabilité partagée.



Le regard du MAP

La sécurité routière doit-elle changer de méthode pour continuer à progresser ?

La sécurité routière est l'une des politiques publiques qui ont obtenu les résultats les plus significatifs au cours des cinquante dernières années. Mais le ralentissement des progrès nous invite aujourd'hui à questionner non seulement les mesures mises en œuvre, mais aussi notre manière d'aborder la prévention.

Les échanges de ce webinaire mettent en lumière un paradoxe. Nous n'avons jamais disposé d'autant de connaissances sur les risques, de véhicules aussi protecteurs et de moyens pour encadrer les comportements. Pourtant, la connaissance du danger ne suffit toujours pas à empêcher sa prise.

Pour le MAP, cette situation appelle une évolution de notre approche. **Il ne s'agit pas d'abandonner les politiques qui ont fait leurs preuves, mais de mieux comprendre pourquoi elles ne produisent pas les mêmes effets sur tous les individus et dans toutes les situations.**

Mieux comprendre les comportements pour mieux agir

Cela suppose notamment de faire une place plus importante aux sciences du comportement dans la conception et l'évaluation des actions de prévention. Comment mesurer l'évolution réelle des perceptions du risque ? Comment identifier les démarches éducatives qui modifient durablement les pratiques ? Comment apprécier les effets des sanctions au-delà de leur seule application ?

Les échanges de ce webinaire apportent déjà plusieurs pistes de réponse. Rendre plus visibles les conséquences humaines des accidents, développer une éducation au risque dès le plus jeune âge et tout au long de la vie, renforcer les capacités d'auto-évaluation des conducteurs ou encore mieux former les usagers à comprendre les comportements des autres constituent autant de leviers à approfondir.

Pour le MAP, l'enjeu est désormais de mieux mesurer l'efficacité de ces approches et leur capacité à transformer durablement les comportements. Ces dimensions mériteraient de devenir des objets

d'observation à part entière, au même titre que l'accidentalité ou les performances des équipements de sécurité.

Les territoires, un levier pour relancer la mobilisation

Un second enjeu concerne les territoires. Le développement d'actions de proximité pourrait constituer un levier pour relancer une mobilisation en faveur de la sécurité routière qui semble progressivement s'essouffler, tant dans les priorités gouvernementales que dans l'attention du grand public.

En rapprochant la prévention des réalités quotidiennes, la territorialisation offrirait l'occasion de remobiliser les élus, les associations, les acteurs locaux et les citoyens autour d'objectifs concrets. Cette dynamique suppose toutefois un cadre national cohérent, des moyens adaptés et une évaluation des résultats.

L'expérimentation locale pourrait ainsi contribuer non seulement à renouveler les actions de prévention, mais aussi à redonner à la sécurité routière la place qu'elle mérite dans le débat public.

Technologies de sécurité, quels bénéfices réels et à quel coût ?

Enfin, les technologies embarquées et les aides à la conduite ouvrent un nouveau champ d'interrogation. Leur développement, notamment sous l'impulsion des réglementations européennes, constitue une avancée importante dans la recherche d'une meilleure sécurité routière. Mais leur efficacité réelle, leurs limites et leur influence sur les comportements des conducteurs méritent encore d'être évaluées dans la durée.

L'intégration croissante de dispositifs de sécurité obligatoires soulève également une question économique et sociétale. Si ces équipements participent aux progrès de la sécurité routière, leur développement constitue aussi l'un des facteurs susceptibles de contribuer à l'augmentation du coût des véhicules, parmi d'autres évolutions techniques, réglementaires et industrielles. Cette question mérite d'autant plus d'être examinée que les petites voitures accessibles tendent à se raréfier dans les gammes des constructeurs. La complexification technologique peut également augmenter le coût de certaines réparations et, indirectement, peser sur celui de l'assurance automobile.

Sans remettre en cause l'intérêt de ces équipements de sécurité, une interrogation essentielle demeure : **quels bénéfices mesurables ces nouvelles obligations apportent-elles réellement à la réduction des accidents et de leur gravité, au regard des coûts qu'elles induisent pour les automobilistes ?**

Pour le MAP, cette question mérite une évaluation objective, fondée sur des données d'accidentalité et sur l'observation des performances des systèmes en conditions réelles. Il ne s'agit pas d'opposer sécurité et accessibilité économique de l'automobile, mais de s'assurer que les progrès réglementaires et technologiques produisent des bénéfices démontrables et proportionnés aux contraintes qu'ils entraînent.

Un autre enjeu, encore insuffisamment pris en compte, concerne le maintien des performances de ces technologies tout au long de la vie du véhicule. La fiabilité des systèmes dépend aussi de leur entretien, de leur réparabilité et de la qualité des interventions réalisées, notamment après un accident.

Le contrôle, le diagnostic et, lorsque cela est nécessaire, le recalibrage des capteurs ou la mise à jour des logiciels exigent des compétences et des équipements adaptés au sein des réseaux de maintenance et de réparation. L'expert en automobile, en tant qu'acteur de la sécurité routière et tiers de confiance, a également un rôle essentiel à jouer dans l'évaluation du bon fonctionnement de ces technologies, le contrôle de la conformité des réparations et la vérification de leur capacité à restituer au véhicule l'ensemble de ses fonctions de sécurité.

La sécurité apportée par les nouvelles technologies ne doit donc pas seulement être évaluée au moment de la mise sur le marché des véhicules, mais aussi dans leur capacité à conserver durablement leurs fonctions de protection. Cette dimension mérite de devenir un véritable sujet d'observation, associant les constructeurs, les professionnels de la maintenance et de la réparation, les experts en automobile et les acteurs de la sécurité routière.

Faire évoluer les méthodes pour poursuivre les progrès

La prochaine étape de la sécurité routière ne sera probablement pas celle d'une mesure unique ou d'une nouvelle rupture réglementaire. Elle reposera davantage sur notre capacité à croiser les connaissances, à évaluer les pratiques et à adapter les réponses aux comportements réels.

Cela suppose également de mieux apprécier les bénéfices des innovations technologiques, leurs conséquences économiques et les conditions nécessaires au maintien de leur efficacité dans le temps.

Comprendre les comportements, mesurer les résultats, mobiliser les territoires et garantir la sécurité des véhicules tout au long de leur vie constituent autant de dimensions complémentaires d'une même ambition : poursuivre les progrès de la sécurité routière.

C'est dans cette perspective que le MAP entend poursuivre son travail d'observation, de dialogue et de prospective sur les transformations de la mobilité et leurs conséquences pour la sécurité de tous.