



Partager la route, apprendre à percevoir les risques et à comprendre les autres

Didier Renoux

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

Intervention lors du webinaire du MAP du 15 octobre 2026

Transcription éditorialisée



Agir avant l'accident plutôt que seulement sur ses conséquences

Les propos de Julien Thibault sont particulièrement intéressants, notamment lorsqu'il insiste sur la nécessité de rendre visibles les conséquences des accidents.

Examiner ces conséquences permet de comprendre que quelque chose s'est mal passé. Mais, malheureusement, lorsque nous en sommes à ce stade, il est déjà trop tard.

Le travail essentiel doit donc être réalisé en amont.

Il comporte notamment deux dimensions.

La première est technologique. Nous avons accompli des progrès importants dans ce domaine.

Pour les deux-roues motorisés, nous pouvons notamment citer le casque et les différents équipements de protection. Pour les automobilistes, la ceinture de sécurité constitue un exemple évident.

Ces dispositifs ont permis de réduire les conséquences des accidents.

Mais ils ne permettent pas nécessairement d'empêcher les accidents eux-mêmes.

Pour agir sur leur survenue, il faut s'intéresser à une autre dimension : la différence entre la connaissance du risque et sa perception réelle.

Voir un danger ne signifie pas toujours le percevoir correctement

On peut parfaitement connaître un risque sans en avoir une bonne perception.

Les enquêtes réalisées sur les circonstances des accidents permettent de mesurer l'importance de cette distinction.

Dans environ 40 % des explications recueillies auprès des auteurs d'accidents, on retrouvait cette affirmation : « Je n'ai pas vu. »

Cela signifie que la personne n'a pas perçu l'élément qui a contribué à provoquer l'accident.

Un deuxième type d'explication, également très fréquent, représentait plus de 30 % des réponses : « J'ai cru que... »

Dans ce cas, la personne a vu quelque chose, mais elle a mal interprété la situation.

Elle a cru, par exemple, qu'un autre conducteur allait s'arrêter à une intersection. Mais celui-ci ne s'est pas arrêté, a franchi le carrefour et une collision s'est produite.

Il faut donc distinguer plusieurs niveaux : la connaissance d'un danger, sa perception et l'interprétation que l'on fait de ce que l'on observe.

Ce sont des mécanismes très différents.

On peut voir quelque chose sans en tenir correctement compte.

C'est là que le comportement et l'expérience jouent un rôle essentiel.

Le respect des autres devrait être au cœur du comportement routier

L'expérience dont nous parlons ne se limite pas à la maîtrise technique d'un véhicule.

Elle concerne plus largement notre manière de nous comporter dans l'espace public.

On pourrait imaginer une société dans laquelle chaque personne, en sortant de chez elle, aurait comme première préoccupation de se protéger et de protéger les autres.

Dans une telle société, nous n'aurions presque plus besoin de règles, puisque chacun agirait spontanément dans le respect d'autrui.

C'est évidemment une vision utopique.

Dans la réalité, il existe des débordements et des comportements qu'il faut encadrer.

Mais cette réflexion montre bien que le respect des autres devrait constituer le fondement de notre comportement sur la route.

L'éducation routière ne doit pas se limiter à l'apprentissage des règles

Nous avons beaucoup parlé d'éducation.

Yves Goasdoué a rappelé l'existence de dispositifs de formation à la sécurité routière au sein de l'Éducation nationale.

Le problème est que ces dispositifs sont aujourd'hui insuffisamment mis en œuvre, faute de moyens.

Il manque des personnes capables de dispenser ces enseignements, mais également des référentiels permettant d'en garantir la qualité et la cohérence.

Nous savons qu'il est nécessaire d'éduquer les jeunes à la sécurité routière, mais nous n'avons pas encore suffisamment défini la manière de le faire, ni donné les moyens nécessaires.

C'est un enjeu fondamental pour les générations futures.

Si nous ne commençons pas dès le plus jeune âge, dès la crèche, à apprendre aux enfants à respecter les autres, nous risquons de nous reposer uniquement sur un apprentissage technique qui intervient plus tard, au moment du permis de conduire.

Or, cela ne suffit pas.

Comprendre le sens de la règle plutôt que la mémoriser

À 14 ans, un jeune peut déjà accéder à certains véhicules motorisés, après avoir notamment passé les attestations scolaires de sécurité routière.

Mais, dans de nombreux établissements, ces attestations font surtout l'objet d'un bachotage.

On apprend les réponses attendues sans toujours comprendre le sens des règles.

C'est pourtant essentiel.

Une règle ne peut être correctement comprise et appliquée que si l'on en explique la raison d'être.

Il ne suffit pas de savoir ce qui est autorisé ou interdit. Il faut comprendre pourquoi une règle existe et quels risques elle cherche à prévenir.

Des mineurs circulent depuis longtemps sur la route avec des véhicules motorisés, notamment des deux-roues accessibles à partir de 16 ans.

Nous disposons donc déjà d'une expérience importante de ces pratiques.

Et nous savons que la formation qui leur est proposée ne suffit pas toujours à développer une perception satisfaisante des risques.

La conduite accompagnée montre l'importance de l'expérience

La conduite accompagnée constitue un exemple particulièrement intéressant.

Dans les écoles de conduite, on enseigne nécessairement la technique de conduite du véhicule et les règles du Code de la route.

Je ne reproche pas aux écoles de conduite de consacrer une place importante à ces apprentissages, puisqu'ils sont indispensables à l'obtention du permis.

Mais il manque souvent une dimension supplémentaire : celle du comportement et de la perception du risque.

La conduite accompagnée permet justement d'apporter une partie de cette expérience.

Les résultats observés montrent qu'elle contribue à réduire le risque d'accident. Les assureurs et les acteurs de la prévention le constatent.

Cela démontre qu'il est important de savoir conduire un véhicule et de connaître les règles, mais qu'il est peut-être encore plus important d'adopter un comportement responsable.

Cette éducation doit commencer bien avant le permis.

Elle doit aussi permettre aux jeunes de devenir, plus tard, des parents capables de transmettre à leur tour ces comportements.

Comprendre les pratiques des autres usagers pour mieux partager la route

Depuis sa création, il y a 46 ans, la FPMC défend l'idée que le partage de l'espace public nécessite une meilleure connaissance des pratiques des différentes catégories d'usagers.

Nous demandons notamment que les automobilistes soient davantage sensibilisés à la manière dont circulent les deux-roues motorisés.

Une part importante des accidents mortels impliquant des deux-roues motorisés se produit dans des collisions avec un autre usager.

Cela ne signifie pas nécessairement que cet autre usager est responsable de l'accident.

Mais ces collisions mettent en présence des personnes qui n'ont pas les mêmes pratiques, les mêmes comportements ni les mêmes contraintes.

Et cette difficulté dépasse largement le seul cas des motos.

Les piétons n'ont pas les mêmes usages que les cyclistes.

Les cyclistes traditionnels n'ont pas les mêmes pratiques que les utilisateurs de vélos à assistance électrique.

Les utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés ont encore d'autres comportements.

Il faut également distinguer les deux-roues motorisés selon leur cylindrée, les voitures électriques ou thermiques et les transports en commun.

Tous ces usagers partagent le même espace public, mais chacun possède des pratiques, des contraintes et des risques qui lui sont propres.

Comment pouvons-nous réellement partager cet espace si nous ne comprenons pas les risques auxquels les autres sont exposés et ceux que nous pouvons leur faire courir ?

C'est une dimension essentielle du comportement routier.

L'alcool au volant illustre les limites de la sensibilisation

La perception du risque est également fondamentale lorsqu'on aborde la question de l'alcool.

Depuis de nombreuses années, l'alcool demeure impliqué dans une part importante des accidents.

Pourquoi cette situation perdure-t-elle ?

Je pense qu'en France, contrairement à certains pays comme la Suède ou l'Angleterre, nous n'avons pas suffisamment développé une prise de conscience collective forte sur ce sujet.

Il existe peut-être également des influences économiques et culturelles liées à la place du vin et de l'alcool dans notre société.

Nous avons longtemps entendu qu'il ne fallait pas trop contraindre les automobilistes.

On pourrait presque dire que le même raisonnement a parfois été appliqué aux consommateurs d'alcool.

Mais il ne faut pas oublier que ces comportements provoquent des blessés et des morts sur les routes.

Là encore, il faut que la règle soit comprise pour pouvoir être acceptée.

La sensibilisation doit donc permettre d'expliquer concrètement pourquoi certains comportements sont dangereux et pourquoi les restrictions qui leur sont associées sont nécessaires.

La vitesse doit être appréciée au regard des circonstances

Nous avons accompli d'importants progrès techniques.

Les véhicules actuels, notamment les automobiles, sont beaucoup plus sécurisants qu'autrefois.

Il existe également une meilleure prise de conscience des dangers liés à la vitesse, à laquelle le contrôle-sanction automatisé a probablement contribué.

