

# Politique(s) de la sécurité routière

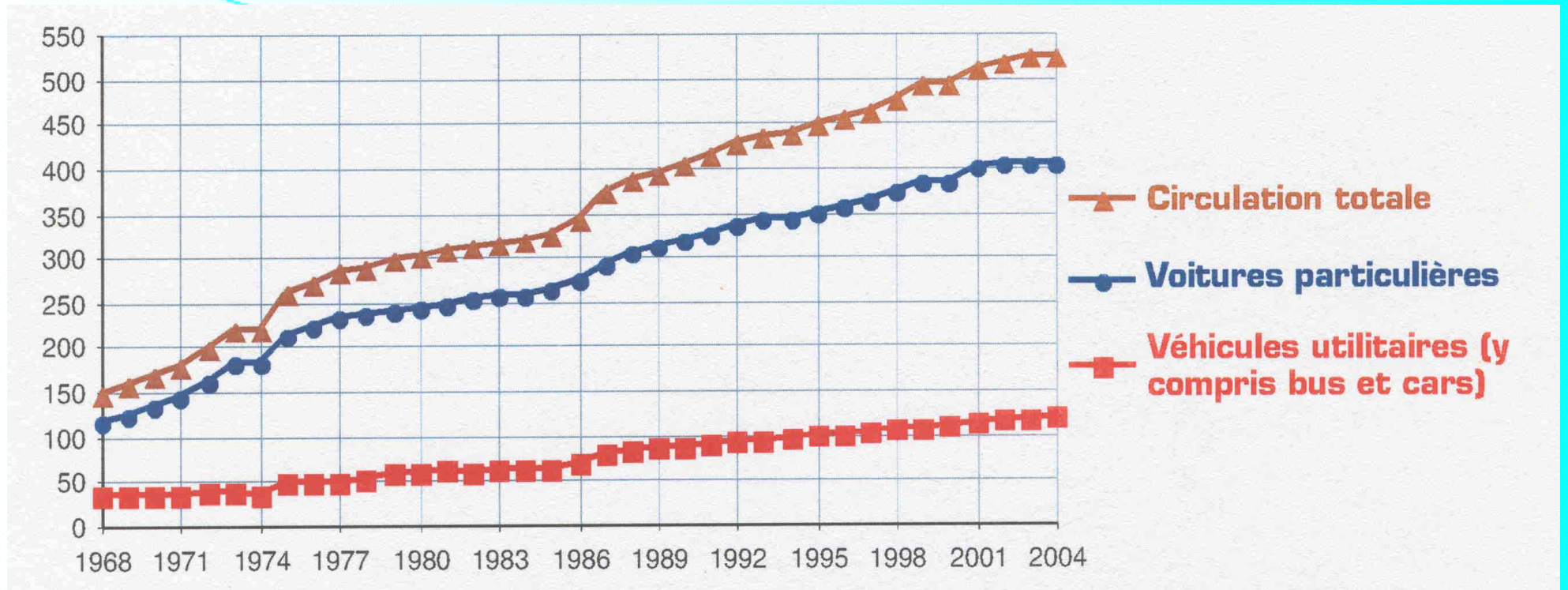
ou

peut-on gérer des risques sociétaux relevant pour  
certains de la fatalité?

Par Yves Bonduelle  
Inspecteur Général de l'Équipement  
Secrétaire général du BEA-TT

5<sup>ème</sup> congrès AFGRIS – 19 octobre 2006

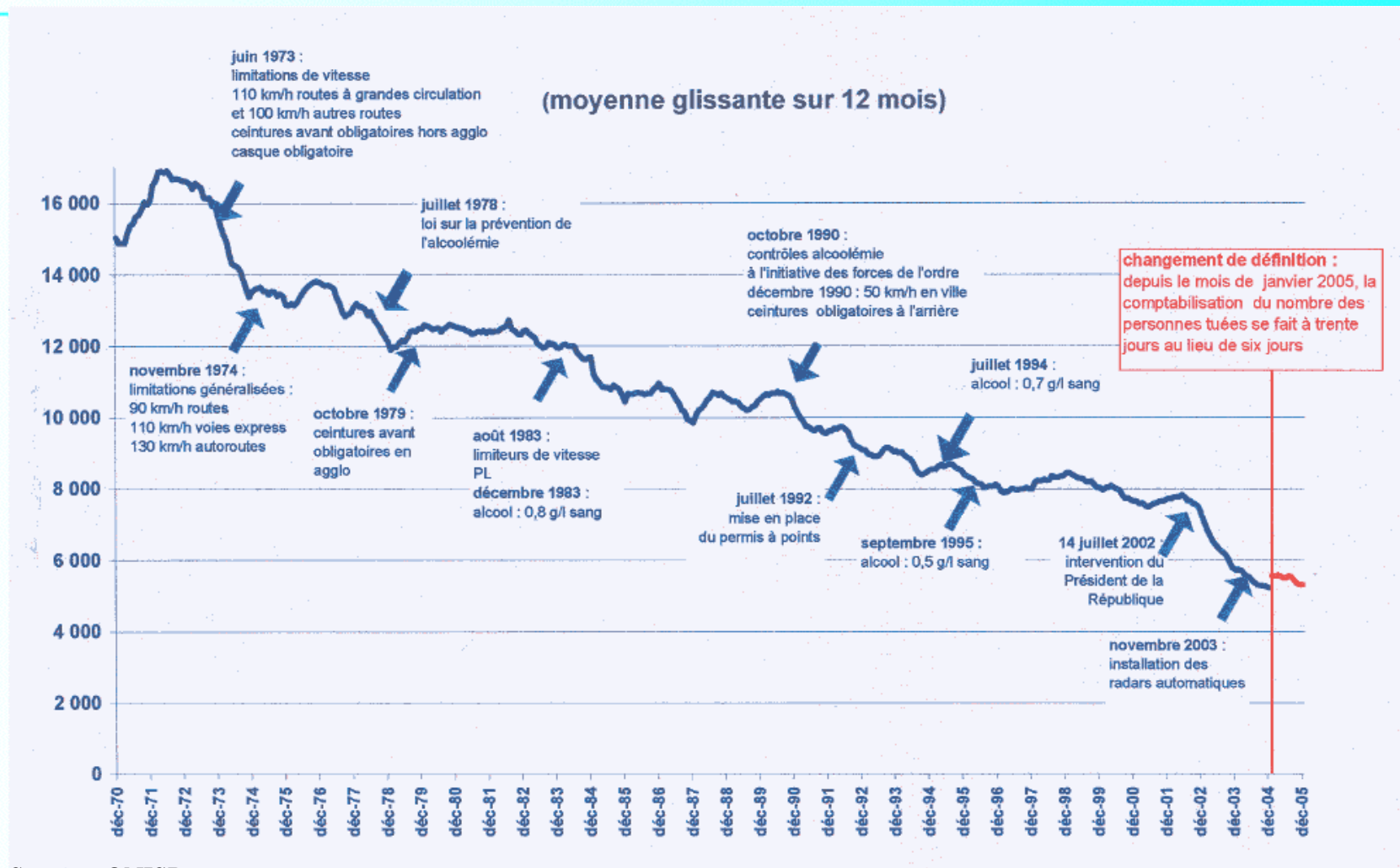
# Évolution du trafic



Circulation des véhicules immatriculés en France en milliards de véhicules par kilomètre

Source : Union Routière de France, Faits et Chiffres, Octobre 2005

# Politiques publiques et évolution des résultats



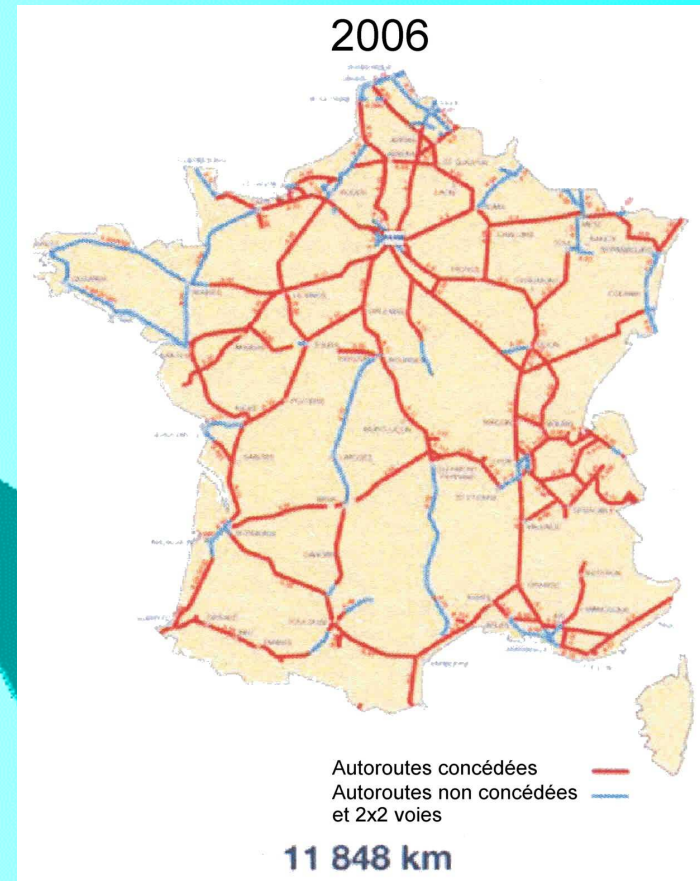
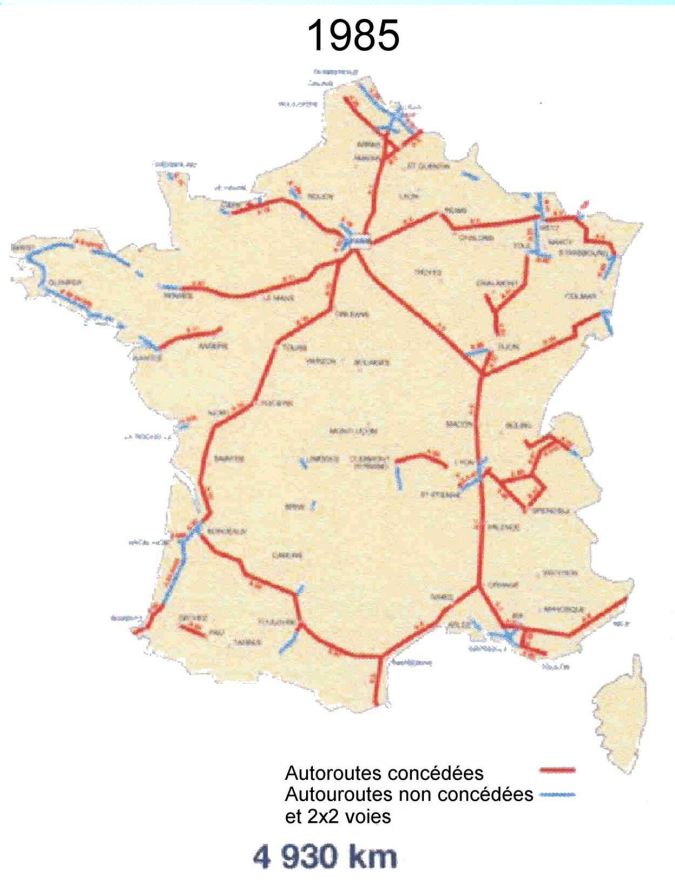
Source : ONISR

# Mais aussi : évolution des infrastructures routières (autoroutes et 2x2 voies)



Source : DGR

# évolution des infrastructures routières



Source : DGR

# Mais aussi les progrès techniques de la construction automobile, entre autres :

- **Obligatoires :**
  - Critères de résistance et de déformation des châssis
  - Normes plus strictes et harmonisées
- **Volontaires (concurrence entre constructeurs) :**
  - ABS
  - Euro N Cap
  - Limiteurs et régulateurs de vitesse
- **Futurs :**
  - LAVIA (limiteur de vitesse « intelligent »)

# Mais aussi,

- Progrès des secours (SAMU...)
- Rôle des associations (Prévention routière, ligue contre la violence routière...)
- Assureurs (bonus...)
- Prévention des risques routiers en entreprise...
- etc...

# Donc,

- Face à un risque dont les causes sont multifactorielles
  - Comportement
  - Formation
  - Charge de travail
  - Défauts de la route et/ou du véhicule...
- Des actions « volontaires » ciblant tous ces paramètres, sur la durée, sont nécessaires, et efficaces!