Article écrit par Laure KEMPF le 8 avril 2020

L'histoire de la sécurité routière et de l'ACA

Les 120 ans de l'Automobile Club Association sont aussi l'occasion de se pencher sur les grandes dates qui ont fait la Sécurité Routière. L'ACA, tout au long de ses 120 années, s'est également engagée pour la sécurité routière et l'a démontré par des actions concrètes.

Un engagement en faveur d'une mobilité plus sûre : petit rappel, non exhaustif, des différentes mesures qui ont marqué l'histoire.

14 AOÛT 1893

Poussé par l'augmentation de la circulation à Paris, le Préfet de police Louis Lépine crée à cette date le "certificat de capacité", sésame obligatoire pour conduire un véhicule à moteur dans le Périmètre de la Préfecture de Police.

L'examen est ouvert aux candidats masculins de plus de 21 ans.

10 MARS 1899

Un décret national réglemente la circulation automobile en rendant obligatoire le certificat de capacité pour tous les conducteurs, dans l'ensemble du pays. La vitesse est alors limitée à 30 km/h en rase campagne, 20 km/h en agglomération et la carte grise est née (récépissé de déclaration de mise en circulation).

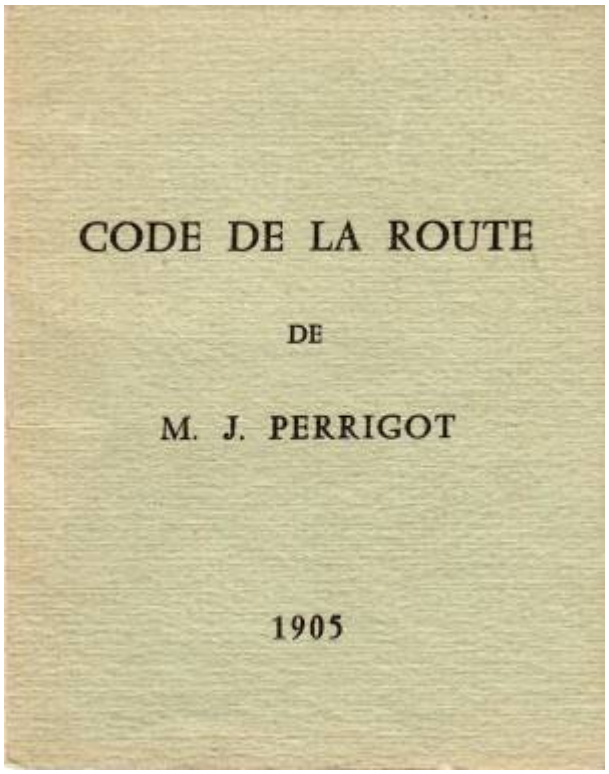
1900-1905

Le 8 avril 1900, "l'Automobile Club von Elsass Lothringen" est créé par Max Schutzenberger à Strasbourg. Le but de l'association est alors d'encourager le développement de la circulation, du tourisme et de l'industrie automobile.

En 1902, le Club comporte 49 membres et a pour mission de délivrer le certificat de capacité qui vient d'être introduit en Alsace. Ce sont les membres de l'association qui font alors passer les épreuves aux candidats. Alors qu'il n'existe à cette époque aucune signalisation spécifique, l'Automobile Club d'Alsace met en place les premiers panneaux de signalisation routière en 1904.

Panneaux de signalisation créés par le Club en 1904.

C'est la même année que Jules Perrigot, alors président de l'Automobile Club des Vosges, commence à rédiger le tout premier Code de la route, qui comporte alors 10 articles.



ANNÉES 1920

Le “Décret concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique” du 27 mai 1921 s'apparente à un premier Code de la route officiel. Le “certificat de capacité” devient “permis de conduire” par décret du 31 décembre 1922 : différentes catégories de permis sont créées et l'âge minimal est abaissé à 18 ans pour la conduite d'automobiles et 16 ans pour les motocyclettes.

Le 5 mai 1923, le premier feu de signalisation est posé à Paris, au croisement des boulevards Saint-Denis et Sébastopol. Il s'agit d'un feu rouge uniquement, muni d'une sonnerie, qui fonctionne à l'électricité et qui est destiné à arrêter la circulation. Il faudra attendre 1933 pour voir apparaître les premiers feux tricolores en France.

ANNÉES 1930

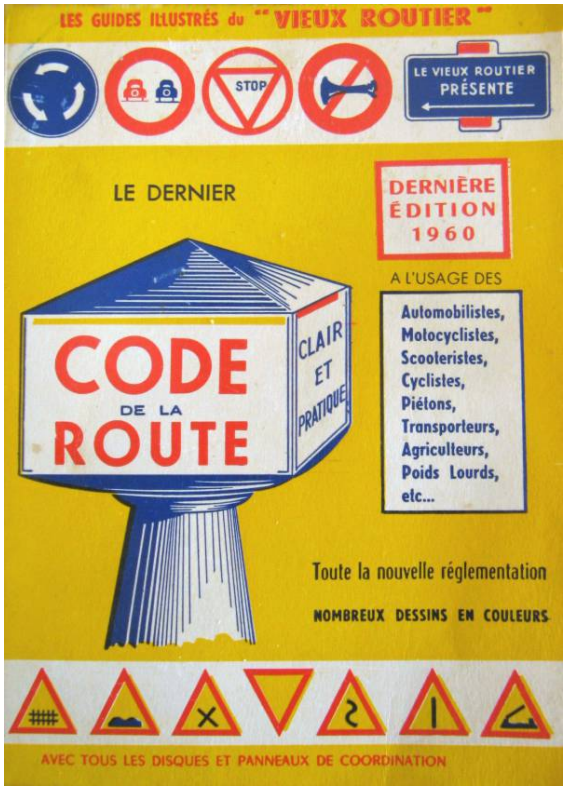
Une Convention sur l'unification de la signalisation routière est signée par de nombreux pays d'Europe à Genève, le 30 mars 1931, et sera ratifiée en France par la loi du 3 juillet 1934. Elle valide, entre autres, les types de signaux règlementaires et les feux tricolores. Dès 1936, l'Automobile Club d'Alsace procède aux premiers contrôles techniques des véhicules, tout en continuant de militer pour un contrôle technique obligatoire pour tous.

ANNÉES 1950

La loi du 15 avril 1954 permet la recherche de la présence d'alcool dans l'organisme en cas d'accident de la circulation. Le 10 juillet de la même année, un décret portant sur la police de circulation routière apporte de nombreuses modifications, comme par exemple la création de 6 catégories de permis de conduire (de A à F) ou la limitation de la vitesse en ville à 60 km/h.

Dans le même temps, l'Automobile Club d'Alsace crée le premier centre mobile de sécurité le 20 mars 1954 et offre dès l'année 1955 deux camionnettes à la Gendarmerie nationale, afin d'améliorer le secours et l'assistance aux automobilistes en difficulté.

Le décret du 15 décembre 1958 crée la base de notre Code de la route : ce dernier réglemente entre autres les auto-écoles au niveau national et crée un titre de moniteur d'enseignement de conduite des véhicules à moteur. Il permet également de sanctionner les automobilistes qui conduisent non seulement en état d'ivresse, mais également “sous l'empire d'un état alcoolique”, créant ainsi une nouvelle infraction.



En 1959, on décompte 9 675 morts sur les routes de France métropolitaine.

ANNÉES 1960

Une loi paraît le 18 mai 1965, permettant le dépistage par l'air expiré de l'imprégnation alcoolique des conducteurs en cas d'infraction grave au Code de la route. Le Décret du 5 février 1969 réglemente la vitesse pour les nouveaux conducteurs : durant la première année de permis, la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h. Entre 1960 et 1970, la mortalité routière a augmenté de 56 % et le trafic a été multiplié par 2,3.

ANNÉES 1970

La lutte contre l'alcool au volant s'intensifie, avec la loi du 9 juillet 1970 qui rend obligatoire le contrôle d'alcoolémie en cas d'accident et fixe les premiers seuils du taux d'alcoolémie à 0,8 g/l de sang pour une contravention et 1,2 g/l de sang pour un délit.

L'équipement des véhicules neufs de ceintures trois points aux places avant devient obligatoire dès 1970. Le pic de mortalité est atteint en 1972, avec 18 034 tués sur les routes. La politique de sécurité routière commence à s'organiser avec la création du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) par décret du 5 juillet 1972 et la création du premier poste de Délégué interministériel à la sécurité routière. M.Christian Gérondeau (actuellement membre du Comité et Président Délégué à la Mobilité et à l'Environnement de l'Automobile Club Association) est nommé à ce poste en 1973. Pour tenter de faire fléchir la courbe de mortalité, il propose différentes mesures :

La limitation de vitesse à 110 km/h sur les routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes (décret du 28 juin 1973) ;

- Le port du casque obligatoire pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs hors agglomération (arrêté du 28 juin 1973) ;
- Le port de la ceinture obligatoire, hors agglomération, pour les occupants des places avant des véhicules mis en circulation au 1er avril 1970 (arrêté du 28 juin 1973) ;
- La limitation de la vitesse à 130 km/h sur les autoroutes, à 110 km/h sur les routes à chaussées séparées et à 90 km/h sur les autres routes (décret du 6 novembre 1974).

En 1979, le port de la ceinture devient obligatoire à l'avant sur tous les réseaux, de jour comme de nuit (arrêté du 1er octobre 1979) et le port du casque devient obligatoire pour tous les usagers de cyclomoteurs (arrêté du 16 octobre 1979). Entre 1972 et 1979, la mortalité routière a chuté de presque 30 % (avec 13 295 personnes tuées sur les routes en 1979), pendant que le trafic automobile a été multiplié par 1,6.

ANNÉES 1980

Des Plans départementaux d'actions de sécurité routière sont mis en œuvre (PDASR), et le CISR crée le 13 juillet 1982 le programme “REAGIR” : réagir par des enquêtes sur les accidents graves des

initiatives pour y remédier. La loi du 8 décembre 1983 baisse le seuil du délit d'alcoolémie à 0,8 g/l de sang et celle du 17 janvier 1986 institue la possibilité d'un retrait de permis immédiat en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Le contrôle technique devient obligatoire par arrêté du 4 juillet 1985 mais uniquement lors de la vente d'un véhicule de plus de 5 ans et sans obligation de réparation en cas de défectuosité. Cette décennie a vu sa mortalité routière diminuer de 16 % avec un trafic toujours à la hausse (x 1,4).

ANNÉES 1990

De nombreuses mesures prises entre 1990 et 2000 aideront encore à faire baisser la mortalité routière de 24 % durant cette décennie. Le décret du 29 novembre 1990 réglemente la vitesse en agglomération en la limitant à 50 km/h et instaure des zones 30 et 70 km/h, sous conditions. Concernant la ceinture de sécurité, on note l'arrêté du 9 juillet 1990 qui rend obligatoire le port de la ceinture à l'arrière. Les systèmes de retenue homologués, eux, deviennent obligatoires pour les enfants de moins de 10 ans à toutes les places équipées de ceintures de sécurité, à partir du 1er janvier 1992.

Le contrôle technique devient obligatoire à partir du 1er janvier 1992 pour les véhicules légers de moins de 3,5 tonnes. C'est un soulagement pour l'ACA qui milite pour cela depuis des années et ouvre son premier centre de contrôle technique indépendant en Alsace sous la bannière du réseau VÉRITAS. Le 1er juillet 1992 le système du permis à points entre en vigueur : chaque conducteur dispose désormais de 12 points sur son permis de conduire, qu'il peut perdre s'il commet des infractions routières ou regagner en effectuant un stage de sensibilisation à la sécurité routière. L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), crée par décret du 24 novembre 1993, a la charge d'assurer la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière. Pour continuer de lutter contre la conduite en état d'ivresse, le taux d'alcool au volant est abaissé à 0,5 g/l de sang par décret du 29 août 1995. Le décret du 4 juillet 1996 réglemente l'accès à la conduite des motos et cyclomoteurs :

- un accès progressif à la conduite des motos à partir de 16 ans et jusqu'à 21 ans ;
- une autorisation de conduire une 125 cm3 si on possède le permis B depuis au moins 2 ans ;
- la création d'un brevet de sécurité routière (BSR) pour les jeunes d'au moins 14 ans qui souhaitent conduire un cyclomoteur.

L'ACA, pour sa part, participe à diverses commissions de sécurité routière, aux travaux d'élaboration des PDASR, à différentes manifestations de sensibilisation (distribution d'éthylotest, voiture géante, telle que vue par les enfants,...), milite pour une formation continue des conducteurs en proposant des stages et séances de sensibilisation aux particuliers et aux entreprises.

ANNÉES 2000

En l'an 2000, la sécurité routière est déclarée “Grande cause nationale” et le décret du 28 août 2001 crée le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), qui a pour mission de proposer des mesures, mener des études et évaluer la politique de sécurité routière.

L'Automobile Club Association est actuellement membre du CNSR et Roger Braun, ancien Directeur

Général de l'ACA, y a également siégé en tant qu'expert à partir de 2012.

Le 18 décembre 2002, le Comité interministériel à la sécurité routière annonce la mise en place d'un système de “contrôle et de sanction automatisés” : le tout premier radar fixe est inauguré le 27 octobre 2003 dans l'Essonne (on en compte aujourd'hui environ 2000). D'autres annonces sont faites par le CISR, notamment l'aggravation des sanctions pour certains comportements dangereux (conduite avec un taux d'alcoolémie, non-port de la ceinture de sécurité et du casque, usage du téléphone portable) ainsi que pour les récidivistes et les multi-infractionnistes et l'instauration du permis probatoire pour les conducteurs novices (mis en application le 1er mars 2004).

Concernant l'alcool au volant, le décret du 11 juillet 2003 prévoit un retrait de 6 points du permis de conduire pour conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang et la sécurité routière lance sa campagne “Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas” avec la création de SAM.

La loi Perben II du 9 mars 2004 donne un caractère délictuel à la conduite sans permis et au défaut d'assurance, tandis que le premier radar de “vitesse embarqué” est mis en service le 26 janvier 2004. Au 1er janvier 2008, chaque enfant transporté en voiture doit occuper seul une place équipée d'une ceinture et être attaché selon le mode le plus adapté à sa morphologie sous le principe “1 personne = 1 place = 1 ceinture”.

Cette décennie voit sa mortalité routière baisser quasiment de moitié, passant de 8 079 morts en 2000 à 4 273 en 2009.

ANNÉES 2010

La sécurité routière reste une politique prioritaire durant cette décennie. Le 25 novembre 2010, la politique de sécurité routière est confiée au Ministère de l'Intérieur. L'objectif fixé par l'Union Européenne est alors de diviser par deux le nombre de morts sur les routes (Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020). Le gouvernement souhaite alors passer sous la barre des 2000 morts en 2020. De nombreuses mesures sont prises afin de faire encore baisser la mortalité routière, notamment le renforcement du dépistage des stupéfiants, l'interdiction de l'usage des avertisseurs de radars, le renforcement des sanctions contre l'usage du téléphone au volant, la mise en service des premiers radars mobiles, la simplification des échanges transfrontaliers d'informations relatives aux infractions routières avec les pays européens…

Malgré cela, les années 2014 et 2015 sont marquées par des hausses de la mortalité routière, d'où la mise en place d'un plan d'urgence ministériel. Le 26 janvier 2015, 26 mesures sont annoncées par le Ministre de l'Intérieur, suivies par 55 mesures annoncées lors du CISR du 2 octobre 2015, qui seront mises en œuvre les années qui suivent. On notera par exemple l'abaissement du taux légal d'alcool à 0,2 g/l de sang pour les conducteurs en permis probatoire (décret du 24 juin 2015), l'expérimentation pour 2 ans de la réduction de la vitesse à 80 km/h sur 80 kilomètres de RN et l'interdiction du port d'oreillettes au volant et pour les deux roues motorisées (à partir du 1er juillet 2015), l'obligation pour les 18 ans et plus, à partir du 31 mai 2016, de détenir le permis A2 depuis au moins 2 ans et de suivre une formation de 7 h pour pouvoir obtenir le permis A (moto de puissance supérieure à 35 kw), le port du casque obligatoire à vélo pour les moins de 12 ans (depuis le 22 mars 2017), l'expérimentation de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation pour lutter contre le défaut d'assurance (décret du 3 novembre 2017)… Le 1er juillet 2018, par décision du CISR du 9 janvier, les vitesses sont limitées à 80 km/h sur une partie du réseau secondaire, mesure assouplie par la loi LOM du 24

décembre 2019.

Entre 2010 et 2019, la mortalité routière a encore baissé de près de 19 %, pour atteindre 3 239 personnes tuées en France en 2019, malheureusement encore loin de l'objectif ambitieux de moins de 2 000 morts sur les routes.

Durant les 2 dernières décennies, l'Automobile Club d'Alsace, devenu entre-temps Automobile Club Action + puis Automobile Club Association, n'a eu de cesse d'œuvrer pour la sécurité routière avec notamment :

- la participation aux enquêtes “REAGIR” ;
- des interventions de sensibilisation dans les lycées et universités ;
- le lancement des premiers stages de “conduite attitude” pour les particuliers ;
- une présence active lors de la semaine nationale de la sécurité sur la route (participations à des forums, animation de stands sécurité routière, contrôles sécurité des véhicules) ;
- la sensibilisation des entreprises au risque routier professionnel ;
- des campagnes de sensibilisation et de contrôles gratuits de l'état des véhicules ;
- la mise en place de circuits ludo-éducatifs pour les enfants ;
- la participation aux différentes Commissions Consultatives des Usagers de la Signalisation Routière et à diverses Commissions Préfectorales ;
- la participation à la “Décennie d'Action pour la Sécurité Routière” (dont le lancement a eu lieu le 11 mai 2011 au Parlement Européen, à Strasbourg) ;
- la promotion de nombreuses campagnes de sécurité routière, la publication des crash-tests EuroNCAP, la participation aux programmes européens EuroTEST et EuroRAP, sous l'égide de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) ;
- la nomination en mai 2013 de Didier Bollecker, Président de l'ACA, au Conseil d'Administration de la Région 1 de la FIA, permettant d'œuvrer pour une meilleure sécurité routière au niveau européen et la promotion d'une mobilité durable pour tous ;
- des stages gratuits pour les conducteurs expérimentés et le lancement du programme national

d'Ateliers de la Mobilité en 2013 (ateliers de remise à niveau du Code de la route, pour piétons, vélos, etc) ;
- la participation à la Plateforme des Communicants de la sécurité routière depuis décembre 2015, à la Commission nationale des experts en automobile (CNEA) depuis septembre 2016 et au CNSR depuis janvier 2017.

Sources : Ministère de l'Intérieur – CCFA - DRIEA Ile-de-France – ONISR – Légifrance - URF

Pour aller plus loin

- 120 ans de mobilité(s) : tribune de Christian Scholly - Directeur Général d'Automobile Club Association
- Automobile Club Association : 120 ans au service des usagers de la route