

## **Conclusions du 7<sup>ème</sup> Symposium d'Anthropologie Routière sur le thème *Sécurité et Civisme : le grand défi de l'espace routier***

Barcelone, le 9 novembre 2007

1. Avec le grave problème que suppose aujourd'hui le trafic routier sur la voie publique en arrière fond, la question des limites de la croissance s'impose<sup>1</sup>. Il est nécessaire d'établir des limites externes là où l'ambition individuelle est sans limite. Dans ce domaine, tout comme dans d'autres aspects de la vie contemporaine, nous devons appliquer le concept de « développement durable » afin de ne pas tomber dans l'anomie et la destruction du milieu ambiant.
2. Nous devons mettre au point un contrôle social suffisant exercé par les autorités, tout en réglementant légalement l'utilisation des véhicules et en interdisant la circulation ou la mobilité là où cela s'avère nécessaire, en améliorant les sanctions et en élargissant l'application de mesures physiques dissuasives. Le permis à points a été une bonne mesure qu'il convient d'améliorer. Dans tous les cas, ni l'enseignement public, ni les campagnes pour une bonne conduite ne sont suffisants ; la rhétorique de la persuasion est pauvre : il faut renforcer le contrôle social direct de l'espace public.
3. La nouvelle réforme pénale est importante : par exemple, l'importance des travaux d'intérêt public comme alternative aux peines de prison. Il conviendrait de tenir compte de l'expérience portugaise dans le cadre du nouveau régime de sanctions immédiates.
4. Cela ne limite en rien l'importance de l'éducation dont l'objectif est de contribuer à une nouvelle culture routière (prise de conscience du risque, responsabilité, civisme, etc.) et qui, théoriquement, est souhaitée par la majorité. L'éducation routière doit figurer dans les programmes d'enseignement de la période de scolarité obligatoire.

• \_\_\_\_\_  
<sup>1</sup> Cela se traduit par une augmentation exponentielle des dépenses par personne en matière de transport, de mobilité et de trafic routier.

5. L'implication des moyens de communication est également toujours nécessaire, même s'il convient d'améliorer le message. Par exemple, en présentant les accidents de manière plus qualitative (et pas autant en termes de chiffres) : en proposant des reportages sur des cas concrets afin de montrer comment se produisent ces « accidents » dont le terme est mal adapté.
6. L'amélioration des infrastructures et des conditions de circulation est également toujours primordiale, sur la base de la responsabilité publique. L'implication et la collaboration de toutes les administrations sont nécessaires. Les fonds provenant des amendes pourraient être consacrés à l'amélioration de la sécurité routière.
7. Une plus grande implication de tous est urgente pour un meilleur comportement civique sur la voie publique, pour une diminution du nombre d'accidents et pour une amélioration des conditions et des équipements routiers sur les routes et dans les villes. Etant donné la grande dispersion des compétences dans ce domaine, toutes les administrations et tous les partis politiques devraient s'engager dans le cadre d'un Accord d'Etat pour la Sécurité Routière qui pourrait avoir la forme un décalogue.
8. Nous devons également analyser à fond, dans le contexte de l'Union européenne, la persistance du nombre très élevé d'accidents dans notre pays (seuls le Portugal et la Grèce nous dépassent) et qui ne reflète pas le niveau de développement culturel et économique que nous avons atteint au cours des dernières décennies. Dans ce domaine, des mesures pertinentes doivent être recherchées et appliquées.