

## **6EME SYMPOSIUM INTERNATIONAL D'ANTHROPOLOGIE ROUTIERE « LOI, TRANSGRESSION ET SANCTION »**

Barcelona  
27/10/2006

### **CONCLUSIONS**

**1. Nous devons garantir la liberté et l'autonomie, mais en mettant l'accent sur la sécurité.** La liberté de mouvement et de transport apparaît comme l'un des droits fondamentaux des citoyens d'aujourd'hui. Mais cette liberté individuelle est limitée par la préservation des intérêts communs. Les lois relatives à la circulation s'inspirent de deux principes : autonomie et sécurité. Les tensions entre ces deux principes sont à l'origine du dynamisme de ce type de législation. Il convient de garantir la liberté et l'autonomie même si nous privilégions de plus en plus la sécurité. Aujourd'hui, ce fait oblige à repenser le modèle, en accompagnant les sanctions administratives de sanctions pénales.

**2. Le système légal relatif à l'action routière ne se limite pas seulement au code de la route.** L'organigramme légal du système d'action routière est très complexe. La législation va au-delà des lois relatives à la circulation et elle doit s'appliquer de plus en plus aux domaines de la fabrication d'automobiles, aux infrastructures, à la gestion des permis de conduire, à l'éducation et à la formation, au contrôle formel, à la communication, etc. Aujourd'hui, tout le système est fragmenté et la gestion manque bien souvent de dispositifs transversaux et de regroupement.

**3. Pour que les lois soient efficaces, les citoyens doivent les accepter et les assumer.** Il a été démontré que dans le domaine de la sécurité routière, les bonnes lois sont efficaces en termes de réduction du nombre d'accidents et d'amélioration de l'état de la circulation. Pour que les lois et les normes soient efficaces, les citoyens doivent les accepter et les assumer – on dit souvent qu'une mauvaise loi est une loi qui n'est pas respectée. En effet, les lois font l'objet d'une approbation sociale sans laquelle elles ne sont pas efficaces. C'est la raison pour laquelle les lois et les normes doivent être significatives c'est-à-dire crédibles. Dans le cas contraire, une tolérance dangereuse peut se généraliser face à l'infraction, et la loi perd de son efficacité.

**4. Nous devons compléter la sanction par l'éducation.** Il existe un rapport direct entre législation et pédagogie. Si l'on souhaite obtenir une certaine efficacité dans le changement d'attitudes routières et civiques, la

sanction doit être complétée par l'éducation. Cela signifie également allier la répression à la prévention, ou plus généralement, le « contrôle social » (ou « contrôle formel ») avec l'acceptation de normes par les citoyens usagers de la voie publique. Dans ce sens, l'introduction du permis à points est un progrès car il combine deux choses : il pénalise tout en récompensant et offre une aide positive.

**5. Nous devons améliorer les procédures de sanction.** Avant de modifier les lois et d'augmenter les sanctions, il est très important d'améliorer les procédures de sanction. Afin que la sanction contribue de manière efficace à l'amélioration réelle du comportement civique sur les routes, il convient de respecter certaines conditions parmi lesquelles l'immédiateté d'application. Il est également nécessaire de reconsidérer sous différents angles la valeur civique et morale des sanctions économiques, au-delà de leur valeur économique. Il convient d'établir une bonne proportionnalité et d'essayer de ne pas tromper l'infracteur en lui faisant croire que la principale raison est d'ordre économique et non civique.

**6. 40% des attitudes, actions et omissions les plus dangereuses ne peuvent pas être sanctionnées.** La loi, les transgressions et les sanctions se réfèrent uniquement (en grande partie, tout du moins) à la conduite consciente des citoyens et, par conséquent, elles n'ont pas d'influence directe sur un grand nombre de causes d'accidents qui relèvent de l'ordre de l'inconscient. En effet, on estime que jusqu'à 40 % des attitudes, actions et omissions les plus dangereuses ne peuvent pas être sanctionnées : on se réfère ici à la distraction, à l'inconscient, etc. L'amélioration des graves problèmes routiers dépend en premier lieu du modèle de sécurité plus que du modèle légal.

**7. Nous devons modifier le Code Pénal : l'excès de vitesse et la conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de drogues doivent constituer des délits.** Il convient également de modifier le Code Pénal pour inclure certaines conduites à l'origine des accidents graves, et également une typologie de conducteurs à risque (la majorité étant récidivistes, etc.). L'excès de vitesse et la conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de drogues doivent constituer des délits car ils mettent gravement en danger la sécurité de tous. Dans le cas de la conduite sans permis, il convient de distinguer entre la faute (par exemple, lorsque le permis n'est plus valable) et le délit (lorsque le conducteur ne possède pas le permis ou lorsque ce dernier lui a été retiré suite à une résolution judiciaire).