

Rapport de l'Académie des Sciences morales et politiques

*Sous la direction de
Marianne Bastid-Bruguière*

Rapporteur : Catherine Deschamps

L'INSECURITE ROUTIERE

LES ACCIDENTS DE LA ROUTE SONT-ILS UNE FATALITÉ ?

Préface

« La liberté n'existe que là où l'intelligence et le courage parviennent à mordre sur la fatalité »,

Roger Caillois

Il n'y a pas de fatalité à ce que, chaque année, sur les routes de France, disparaisse l'équivalent d'une petite ville de province. En 1999, 8 029 personnes furent tuées, dont plus d'un quart n'avait pas atteint leur vingt-cinquième année. Si l'on y ajoute les 167 572 blessés, dont plus d'un tiers de jeunes gens, c'est l'équivalent de toute la population d'une ville comme Saint-Étienne qui aurait été touchée directement par un accident de la route. Et si l'on y ajoute les familles et les proches, qui doivent faire le deuil d'une fille, d'un frère, d'un ami, ou vivre aux côtés d'une personne souffrant des séquelles d'un accident, c'est la métropole nantaise qui se trouve concernée.

Et cela dans l'indifférence générale... du moins, jusqu'à l'an dernier, lorsque, dans son discours du 14 juillet 2002, le Président de la République fit de la lutte contre les accidents de la route une priorité nationale. Les résultats ne se sont pas fait attendre, puisque le nombre des tués sur la route a reculé de 20 % dès le début de l'année 2003.

Cette baisse doit se poursuivre et les résultats progresser encore. Devrait-on se satisfaire du chiffre de 7 242 tués sur les routes en 2002, sous prétexte qu'il est moins élevé ? Non, bien entendu.

C'est dans le cadre de cette action nationale que l'Académie des Sciences morales et politiques a décidé de réfléchir à ce sujet, dans la ligne des préoccupations de notre Compagnie, dont l'objectif intellectuel, tel qu'il a été fixé par ses fondateurs, consiste à proposer des solutions qui améliorent la vie des hommes en société.

Dès les années 80, l'Académie s'est penchée sur les problèmes de sécurité routière, grâce à la Ligue contre la Violence routière, association pionnière créée par Madame Geneviève Jurgensen, qui créa un prix destiné à récompenser les actions menées en faveur de la sécurité routière.

C'est lors de la remise du Prix 2001 à l'Association *La Route des Jeunes* que l'idée de ce rapport est née. Mes confrères et moi-même fûmes impressionnés par la maturité et la détermination de ces jeunes gens qui menaient régulièrement des actions concrètes à l'entrée des discothèques, actions de prévention aussi bien que d'éducation. La présidente de l'association résumait ainsi l'esprit de leur mouvement :

« Ce qui nous caractérise sans doute le mieux est notre discours toujours ouvert, non moralisateur tout en responsabilisant : des jeunes qui parlent aux jeunes pour ne pas brusquer ni braquer, mais qui sont capables de toujours se mettre à la place des jeunes, de les comprendre et donc d'apporter des solutions et un discours clair... afin de faire entrer dans les mœurs de véritables comportements de sécurité routière qui deviennent des habitudes et faire de la

prévention un discours toujours plus efficace ».

Pour faire diminuer le nombre des victimes de la route, il est indispensable de modifier les mentalités et, en particulier, en rompant avec l'attitude fataliste face à l'accident. Il est donc nécessaire de ne plus l'appréhender de manière événementielle, mais comme le résultat de facteurs multiples sur lesquels il est possible d'intervenir.

C'est à l'analyse de ces causes complexes que s'est attachée Mme Marianne Bastid-Bruguière, membre de l'Académie, en compagnie de Catherine Deschamps, jeune sociologue, spécialiste de la prévention des risques.

Leurs conclusions sont éclairantes. L'arsenal juridique français est comparable — sauf en matière d'usage de drogues — à celui des pays voisins qui, pourtant, obtiennent de meilleurs résultats dans la prévention des accidents de la route. La solution ne se trouve donc pas dans la promulgation de lois nouvelles — travers bien français — mais dans l'application stricte des lois existantes. La répression accrue des délits — notamment ceux liés à l'abus d'alcool et à la vitesse excessive — porte déjà ses fruits. Nécessaire, la répression n'est cependant pas suffisante ; elle doit s'accompagner d'une responsabilisation de tous les conducteurs. Le présent rapport présente, en conclusion, des propositions pour améliorer la prévention : développement des études sur les accidents de la route, messages de prévention spécifiques pour les catégories les plus touchées par l'hécatombe routière (les hommes jeunes), développement d'études d'impact des messages de prévention...

Ces propositions rappellent que l'effort doit être soutenu pour éviter que ne continuent à mourir tant de nos concitoyens sur les routes. Il doit l'être avec courage et intelligence, vertu des citoyens libres qui dénie à la seule destinée d'être maîtresse de leur vie.

Jean CLUZEL
Secrétaire perpétuel de l'Académie

INTRODUCTION

La France, mauvaise élève de la sécurité routière

La route décime la jeunesse. De 10 à 25 ans, en France, les accidents de la circulation sont la première cause de mortalité des garçons ; il en va de même pour les filles entre 15 et 25 ans. Ces accidents provoquent aussi un nombre conséquent de handicaps pour les jeunes des deux sexes. Si le lourd tribut payé à la route par la jeunesse s'observe dans tous les pays motorisés, la situation de la France au regard de la sécurité routière, toutes tranches d'âge confondues, n'en demeure pas moins parmi les plus catastrophiques du monde occidental.

Au vu du mauvais bilan français de l'accidentologie depuis plus de quarante ans, les réponses apportées par les pouvoirs publics aux dangers représentés de la route ont toujours été parcellaires. Les gouvernements successifs sont intervenus sur différents types de causes, sans jamais faire de la route un sujet global, sans articuler ensemble la totalité des facteurs impliqués. Ainsi, dans les années 1960, c'est l'aménagement du territoire qui a constitué la trame principale de la politique de lutte contre l'insécurité routière. On était alors majoritairement dans une logique de "l'utopie technique", pour reprendre une expression de Hervé Léon, où l'amélioration des réseaux devait suffire à réduire les coûts humains de la route. A l'époque, les conducteurs n'étaient pas vus comme responsables des accidents. Ils étaient perçus comme de simples révélateurs de l'imperfection des infrastructures.

1972 marque un sursaut gouvernemental : le nombre des victimes de la route n'a jamais été aussi élevé en France et il s'agit de repenser une politique apte à améliorer efficacement le bilan de la sécurité routière avant qu'il ne devienne trop scandaleux. De cette période date une batterie de mesures législatives qui réglementent les comportements des usagers de la route. Une rupture apparemment radicale s'est opérée, où les attitudes incorrectes des conducteurs requièrent toute l'attention de l'Etat. Si, dans les premières années, cette nouvelle politique est salubre et réduit sensiblement les coûts humains de la circulation, elle marque toutefois des signes d'essoufflement et, dès le début des années 1980, on observe une stagnation du nombre des victimes de la route. Différentes solutions sont tentées ensuite, impliquant les conducteurs et les collectivités locales, mais qui s'avèrent peu fructueuses.

Aujourd'hui encore, la complexité des prises de risque dans la conduite reste largement méconnue. Les logiques de répression ne s'articulent pas toujours efficacement avec des logiques de prévention qui tiennent compte des réalités de la représentation de la route et des inégalités entre les groupes de conducteurs. **On continue amplement de considérer les accidents comme une fatalité face à laquelle l'Etat serait pour partie impuissant.**

Pourtant, d'autres pays, proches de la France, ont réussi à réduire efficacement les coûts de l'insécurité routière ; il n'est qu'à regarder de l'autre côté de la Manche pour s'en convaincre.

Certes, la France, au delà des seules questions de circulation, affiche un retard en matière de réduction des risques et de prévention. Mais les exemples étrangers ou les progrès accomplis en France sur d'autres terrains que la route doivent encourager au changement plutôt qu'à l'immobilisme. Car le principal danger serait de continuer à interpréter les mauvais bilans français de l'accidentologie comme de l'ordre de la destinée et de se satisfaire de discours incantatoires. La sécurité routière est bel et bien un sujet complexe ; elle n'est pas pour autant une frontière infranchissable pour l'action et la réflexion.

Mais s'attaquer au sujet nécessite de ne pas le réduire par crainte de l'ampleur de la tâche. La gestion du risque routier et la multitude des variables en cause sont d'autant plus difficiles à cerner que la mobilité à laquelle la route permet d'accéder s'apparente très nettement dans la plupart des sociétés à la notion de pouvoir ; ceux et celles qui peuvent se déplacer, sortir hors de la sphère domestique sont généralement les personnes à qui est accordé le plus d'autonomie et de liberté. Dès lors, si la route est un lieu possible de rencontre avec la mort ou la détérioration physique, elle est aussi perçue comme l'espace où s'exprime un sentiment de puissance. Cette représentation explique d'ailleurs peut-être pourquoi, partout dans le monde occidental, les hommes payent un tribut à la route plus lourd que les femmes, et les conducteurs jeunes sont proportionnellement plus souvent victimes d'accidents que leurs aînés.

Toutefois, si les représentations et les comportements individuels interviennent pour une large part dans la survenue des dégâts corporels ou matériels, ils ne sont pas les seuls facteurs à prendre en compte. Entre les causes humaines et les causes techniques des accidents, il n'y a pas à faire de choix : il faut traiter les deux. Le caractère plurifactoriel de l'insécurité routière se doit donc d'être abordé dans sa diversité, même si la situation française témoigne surtout d'un retard dans la manière d'appréhender les perceptions individuelles et sociales du risque routier. *"S'il est important de se fixer des objectifs de réduction des risques, ceux-ci doivent être réalistes. La sécurité routière ne dépend pas uniquement de l'usager qu'il s'agirait de responsabiliser. C'est un processus à l'œuvre au sein du système de transport routier, qui est gouverné par des forces structurellement ancrées évoluant lentement, où les facteurs de risque dominants voisinent désormais avec de nouveaux types de risque."* (Lassarre, 2000 : 72).

La synthèse constituée par ce livre a donc pour ambition d'articuler les termes de la question de l'insécurité routière en France, de rendre visible et d'ouvrir la discussion sur le sujet, et de proposer des pistes raisonnables de réflexion pour l'action. Afin que l'accident n'arrive plus inopinément, ne survienne plus par hasard, il convient d'identifier les variables, qu'elles soient techniques, sociales, économique ou comportementales, sur lesquelles il est possible d'intervenir pour faire décroître le coût humain, matériel et financier des dangers inhérents aux déplacements.

Pour avancer dans la discussion, un plan en deux chapitres a été adopté :

Tout d'abord, sont présentés les résultats statistiques de la sécurité routière en France afin de poser les réalités dont pourra ensuite se nourrir la réflexion. Ce chapitre comprend un état des lieux aujourd'hui, une présentation de l'évolution de la sécurité routière depuis 50 ans, et une comparaison de la situation française avec les autres pays européens.

Dans un second temps, la route est examinée comme un sujet global de société. Pour ce faire, deux axes principaux d'analyse ont été retenus, un premier qui insère les conséquences des

dangers représentés par la route dans les questions de santé publique, le second qui aidera à une compréhension des logiques de risque, en général et dans la circulation en particulier.

En complément de ces développements, on trouvera en annexe, outre un récapitulatif des sources utilisées, une présentation des différents acteurs publics ou privés qui gèrent la sécurité routière en France, et un rappel de l'historique des réglementations de la route et des lois actuellement en vigueur.

I

ÉTAT DES LIEUX

Introduction

Il s'agit à la fois de chiffrer les coûts en vie humaine, en nombre de blessés, en dégâts matériels et d'évaluer les causes d'accidents, d'en poser les diagnostics. On pourra ainsi observer combien les causes humaines et les causes techniques de l'insécurité routière sont parfois davantage imbriquées les unes aux autres qu'il n'est coutume de le dire, ce dont se ressentent les conséquences économiques et sociales des accidents.

Par rapport à la plupart des pays occidentaux, la France paye un lourd tribut à la route en nombre absolu de morts et de blessés sur la voie publique, en dégâts matériels, lequel tribut est réductible. C'est par une présentation précise des diagnostics d'accidents et par une mise en lumière de leurs interrelations qu'il sera possible ensuite de réduire le coût de la dangerosité des routes françaises. Il est parfois des effets pervers d'avancées techniques dont les incidences en terme d'accidents ont été peu discutées, en même temps que sont parfois valorisés par les médias des comportements qui, associés à la conduite courante, deviennent dangereux, comme par exemple le défi de vitesse illustré par les retransmissions de courses automobiles.

Mais si la situation française en matière d'accidents de la route est souvent décrite comme scandaleuse, cette situation doit être comparée à celle existant dans les pays européens mitoyens. En effet, seule cette comparaison pourra faire ressortir les particularités françaises et, dès lors, déterminer ce sur quoi il serait le plus pertinent d'intervenir, que ce soit en terme de prévention ou de répression.

Rapportée à la mobilité des conducteurs et aux caractéristiques du réseau routier, la position de la France, par rapport à celle des autres pays européens, alterne entre médiocrité et désastre. Des différences existent, dans les types de risques pris et leurs représentations, les sanctions contre ces risques et surtout, dans l'application des sanctions. Une attention particulière sera portée à une comparaison entre la France et l'Allemagne.

Ce premier chapitre propose ainsi de présenter les différentes variables connues intervenant dans les accidents de la circulation, une discussion rapide de ces variables et une présentation

succincte des coûts. Certaines données seront ensuite reprises et abordées plus en détail dans le chapitre suivant. Notamment, dans la partie consacrée aux accidents de la route comme question de santé publique, la question des conséquences économiques et sociales sera davantage fouillée.

Les définitions nécessaires à la compréhension

La plupart des données statistiques, en particulier celles de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), reprennent les terminologies suivantes et leurs définitions :

La **sécurité primaire** concerne l'ensemble des comportements, des équipements, des mesures, etc, qui jouent un rôle avant l'accident, dans le but de l'éviter.

La **sécurité secondaire** vise à réduire la gravité des accidents (par exemple, les ceintures de sécurité, les casques, la rapidité des systèmes d'urgence...).

L'exposition au risque est fonction à la fois du nombre de kilomètres parcourus et de l'encombrement de l'ensemble des réseaux routiers. Elle augmente plus le kilométrage parcouru est important et plus la circulation est dense, mais ne présente toutefois pas une courbe exponentielle.

Sont comptabilisés dans les statistiques routières l'ensemble des accidents qui surviennent sur une **voie ouverte à la circulation publique**, à l'exclusion des accidents qui se produisent sur une voie privée.

Les accidents pris en compte impliquent **au moins un véhicule motorisé**. Ils peuvent aussi, mais non exclusivement, impliquer des piétons ou des cyclistes.

Parmi l'ensemble des accidents, on distingue les **accidents matériels sans victime**, qui endommagent les véhicules, des **accidents corporels**, qui provoquent au moins une victime.

Lors des accidents, on distingue les personnes **indemnes** des personnes **victimes**.

Les victimes se divisent elles-mêmes entre les **tués** et les **blessés**.

Les blessés se distinguent entre les **blessés graves** (plus de six jours d'hospitalisation) et les **blessés légers**.

La **gravité** est le nombre de personnes **tuées pour 100 victimes**. Cette définition de la gravité est spécifique au domaine de la sécurité routière.

De quelques biais dans les statistiques routières et leur médiatisation

La France n'adopte pas les mêmes amplitudes temporelles pour définir les tués et les blessés graves que certains de ses voisins européens : en France, sont comptabilisées au nombre des personnes tuées sur la route celles qui meurent dans les six jours consécutifs à l'accident et comme blessés graves les personnes qui nécessitent plus de six jours d'hospitalisation. Dans d'autres pays, les statistiques sont faites à trente jours, ce qui augmente le nombre des morts mais

diminue celui des blessés graves. Dans les statistiques qui proposent des comparaisons européennes, les données sur chacun des pays sont toutefois pondérées afin d'être juxtaposables.

Dans l'ensemble des pays cependant, si théoriquement des résultats sont disponibles tant sur le nombre de morts que de blessés, lors de leur diffusion, **on insiste sur les décès et on tend à évacuer les dégâts corporels non létaux**. Le calcul d'un taux de gravité qui renvoie au nombre de personnes tuées pour 100 victimes est un indice de la focalisation sur les morts de la route : comparativement, aucun indicateur de mesure n'est nommé pour qualifier le taux des victimes (blessés graves ou légers) pour 100 personnes impliquées dans un accident de la circulation. Le désintérêt pour le nombre des blessés est toutefois plus flagrant encore dans les comptes-rendus des études statistiques que font la presse écrite et les journaux télévisés même si, récemment, on voit se développer des reportages qui portent sur les personnes handicapées suite à un accident de la route. Ce relatif oubli du nombre des blessés sur la route a deux conséquences : 1) on obtient moins d'informations sur les blessés que sur les morts, ce à quoi nous avons dû nous confronter lors de l'élaboration de ce présent document de réflexion ; 2) les représentations des accidents de la route produisent un sentiment de fatalité, la mort survenant toujours de quelque manière que ce soit. La médiatisation de l'insécurité routière a alors des effets pervers : à insister sur les morts, on en oublie tous les autres coûts humains pour ceux qui restent, ceux qui gardent des séquelles physiques ou psychologiques et leurs proches. Or si la mort peut toujours être réduite à une fatalité (nous sommes tous mortels), il en va très différemment du handicap, de la perte d'emploi, des séparations, tous événements non systématiques, potentiellement évitables, et pouvant être la conséquence d'un accident. Si les morts de la route sont tout aussi scandaleux que les blessés, du moins les façons de rendre compte des dangers de la circulation se doivent de réfléchir à une communication susceptible de d'éveiller au mieux la conscience individuelle, afin de réduire les prises de risque.

Dans ce document, quand nous parlerons de "victimes", nous garderons en mémoire qu'il s'agit plus souvent de personnes blessées lors d'un accident que de personnes tuées.

EVOLUTION DES COÛTS HUMAINS ET ECONOMIQUES DE LA ROUTE AU FIL DU TEMPS EN FRANCE

1955 est la première année pour laquelle on dispose en France de **statistiques nationales** sur la sécurité routière, en particulier en ce qui concerne les coûts humains. On peut donc dater de cette époque la volonté des pouvoirs publics de gérer et de contrôler la route. Toutefois, la mesure statistique du phénomène ne donnera pas immédiatement lieu à de nouvelles mesures de réglementation inscrites dans la durée. On peut simplement signaler deux expériences de limitation de vitesse en 1959 et en 1969, et la création en 1958 de l'infraction pour Conduite en Etat Alcoolique (CEA), pour laquelle on ne fixera cependant un seuil à ne pas dépasser que plus de dix ans plus tard¹.

Dans les années 1950 et 1960, à propos des comportements humains, seules des expériences relevant de la prévention primaire ont donc été tentées.

Ce n'est qu'après **1972, qui représente le pic de l'insécurité routière en France**, qu'il est possible de parler d'une prise de conscience massive du problème par le gouvernement en place. Cette prise de conscience produira une **série de mesures en 1973**, réglementant la vitesse, le port de la ceinture de sécurité et du casque. Certaines des mesures proposées correspondaient pour la première fois à une logique de **sécurité secondaire**.

Ces mesures produiront des résultats visibles dès les statistiques des années suivantes, avec une **diminution des coûts humains**, preuve que les pouvoirs publics ont un moyen d'agir sur le nombre des victimes de la route et que les accidents **ne relèvent pas de la fatalité**. C'est en raison précisément d'une corrélation évidente au fil du temps entre réglementation de la route, des comportements des conducteurs et mesures préventives ou répressives primaires ou secondaires qu'il y a non seulement espoir mais aussi devoir d'améliorer le bilan français de l'accidentologie. Si, depuis 1973, on observe en France une diminution du nombre des accidents, et donc des victimes (revenu au niveau des années 1950), en même temps que, pourtant, l'exposition au risque a doublé, c'est bien que, malgré un environnement routier *a priori* plus dangereux (en tout cas très différent), il est possible d'agir.

Avant d'analyser justement ces moyens d'agir dans les chapitres suivants, une présentation des évolutions en coûts humains permet de poser le débat.

Evolution du nombre des victimes depuis 1955 en France

Depuis la naissance de la statistique nationale sur la sécurité routière en 1955, une donnée a été systématiquement documentée, celle, générale, qui comptabilise le nombre des tués et des blessés.

¹ Pour un historique de la réglementation de la route en France, on se rapportera à l'Annexe n°3. Pour des compléments d'information, on pourra lire Picard, P. (2000), Léon, H. (2000) et les bilans proposés par l'ONISR (2001). Voir la bibliographie en fin d'ouvrage pour les livres cités en note et dans le corps du texte.

On observe que dans la présentation des résultats d'enquêtes, la quantification des tués précède toujours la quantification des blessés. Nous inversons ici volontairement le processus, afin de provoquer l'indignation et l'effet d'annonce sur le nombre des blessés, très élevé et souvent méconnu.

Comme le parti est pris dans ce document de réflexion d'insister sur le cas des jeunes au regard de la sécurité routière, lesquels payent un tribut particulièrement lourd, les deux tableaux suivants permettent à la fois de chiffrer les coûts humains globaux et de les comparer avec les coûts des plus jeunes par tranche d'âge.

Tableau 1 : Evolution du nombre de personnes blessées sur la route en France :

	Tous âges	0-14 ans	15-19 ans	20-24 ans
1955	176 329	12 804	22 595	22 861
1965	290 256	16 557	53 630	49 851
1972	371 818	39 864	69 044	66 551
1973	366 310	39 432	70 743	64 721
1980	335 818	35 338	74 152	59 702
1985	270 745	27 025	43 374	50 096
1990	225 860	20 500	35 246	41 054
1995	181 403	16 127	27 035	30 921
1999	167 572	14 455	26 852	25 077

Tableau 2 : Evolution du nombre de personnes tuées sur la route en France :

	Tous âges	0-14 ans	15-19 ans	20-24 ans
1955	8058	511	549	714
1965	12150	964	1503	1716
1972	16545	1248	2085	2470
1973	15469	1232	1998	2320
1980	12510	834	1806	2129
1985	10447	616	1173	1790
1990	10289	481	1091	1862
1995	8412	391	847	1381
1999	8029	333	922	1201

Ces deux tableaux permettent de montrer que le **nombre des blessés** reste au fil du temps autour de **vingt fois supérieur au nombre des tués**, montrant un rapport de grandeur qui paraît perdurer.

Ils permettent aussi de visualiser la situation dramatique qui prévalait en 1972 en France, et la diminution progressive du nombre des victimes qui s'est ensuivie, avec un ralentissement de cette diminution après 1985.

Pourtant, en comparant l'évolution en population générale du nombre des blessés et des tués à celle des jeunes de 15 à 24 ans, on observe que si, sur l'ensemble des accidents de la route, les chiffres de 1999 correspondent à peu près à ceux de 1955, par contre, ce n'est pas le cas pour les 15-24 ans : **les adolescents et les jeunes adultes ont donc moins bénéficié du réajustage du nombre des victimes au cours des dernières cinquante années.**

Il est vrai toutefois que c'est surtout entre 1955 et 1972, année du pic de l'insécurité routière en France, que les victimes de 15 à 24 ans augmentent le plus en comparaison de l'ensemble de la population. En outre, le décalage entre les différentes tranches d'âge est sensible quand on regarde le nombre de morts, plus faible si on s'attache au nombre de blessés.

Ce sont les jeunes de **20 à 24 ans** qui payent toujours le plus fort tribut en terme de morts, signifiant l'entrée dans la conduite automobile. Ils **représentent en 1999 près de 15% des décès liés à la route, alors qu'ils ne constituent qu'un peu plus de 6% de la population générale (les 15-24 ans, plus de 26% des décès par accidents, pour 13% de la population générale).**

Par contre, pour ce qui est des blessés, leur plus grand nombre varie de la classe d'âge des 15-19 ans à celle de la tranche suivante, signifiant que l'âge où la route devient dangereuse ne coïncide pas seulement avec l'obtention du permis mais aussi avec le fait de devenir passager de jeunes conducteurs, de presque pairs, ou avec le fait de pouvoir conduire des deux roues motorisées, lesquelles ne nécessitent pas d'avoir le permis de conduire. **En 1999, les 15-24 ans représentent près de 31% des personnes blessées sur la route (pour toujours 13% de la population générale).**

Evolution des victimes selon les catégories d'usagers

Un changement de perspective permet de distinguer le coût humain en termes de victimes selon les catégories d'usagers de la route (piétons, cyclistes, cycles à moteur, voitures particulière...). Cette approche facilite l'observation des catégories qui encourent le plus de risque et, par là-même, amène à préciser les points sensibles sur lesquels intervenir.

La distinction fine entre les différentes catégories d'usagers n'a pas toujours été documentée dès 1955, aussi ne montrons-nous l'évolution que de 1970 à nos jours.

- Les piétons

	Accidents avec piétons	Piétons tués	Piétons blessés	Dont blessés graves	Gravité : tués pour 100 victimes	%accident avec piétons dans total accidents
1970	ND	3202	40 939	16 714	7,3	ND
1980	42 189	2200	42 036	13 672	5	17,4
1990	26 881	1407	26 666	7368	5	16,5
2000	18 475	793	18 398	3532	4,1	15,2

Le **nombre** des accidents impliquant des piétons **a fortement diminué** au cours des trente dernières années, et de manière régulière.

Pour autant, la **gravité** des accidents pour les piétons **tend à stagner** depuis vingt ans et, en outre, **un accident impliquant un piéton laisse rarement ce dernier indemne** de séquelles, parfois graves. En atteste que si le nombre de piétons tués à décru plus vite ces trente dernières années que celui de l'ensemble des catégories d'usagers tués sur la route, le nombre des piétons blessés a suivi une courbe semblable à la moyenne de la somme des usagers blessés.

La présence de **piétons lors d'accidents de la circulation** est plus **fréquente** qu'il n'est coutume de le dire : en 2000, elle intervient encore dans plus de 15% de l'ensemble des accidents.

Si les **piétons** peuvent parfois adopter des comportements inappropriés (on pense aux traversées de voies en dehors des passages réservés à cet effet ou alors que les feux tricolores sont verts pour les voitures), en raison du poids et du volume qu'ils représentent, ils sont moins dangereux pour les autres usagers de la route que l'inverse. Ils se trouvent donc, de fait, en situation de plus grande **vulnérabilité**.

Des informations complémentaires à celles fournies dans le tableau précédent insistent encore sur la vulnérabilité : on apprend ainsi que ce sont les personnes de moins de 15 ans et celles de plus de 65 ans qui sont proportionnellement les plus souvent victimes d'accident en tant que piétons², à des âges où la motricité et l'attention peuvent être moins bonnes qu'au cours de la vie adulte.

- *Les cyclistes*

	Bicyclettes impliquées	Cyclistes tués	Cyclistes blessés	Dont blessés graves	Gravité
1970	14 978	795	13 157	4 363	6
1980	14 904	659	13 418	4 100	4,9
1990	9 283	401	8 257	2 286	4,6
2000	6 520	255	5 927	1 039	4,1

Comparativement aux piétons, les cyclistes payent un tribut moins lourd à la route, que ce soit en nombre de blessés ou de tués.

La sécurité des cyclistes n'a cessé de s'améliorer ces trente dernières années, dans un contexte où après avoir sensiblement décru, le nombre des cyclistes tend aujourd'hui à réaugmenter légèrement, notamment dans les villes. Cette évolution a été plus rapide que celle de la sécurité routière en général, tous usagers confondus. Le nombre des victimes tuées a en effet été divisé par 3 en 30 ans, et le nombre des victimes blessées a également décru plus vite (bien que moins sensiblement) que pour l'ensemble des usagers de la route.

² Pour des compléments d'informations sur les plus jeunes et les plus âgés : Assailly, J.-P. (2001).

Toutefois, la gravité des accidents de cyclistes reste, à peu de chose près, constante au fil des ans. Ce taux de gravité stagnant témoigne de la **difficulté à protéger le cycliste en cas d'accident**. Nous sommes alors dans une situation de vulnérabilité comparable à celle des piétons (gravité identique aux cyclistes pour 2000), bien que l'âge soit moins une variable d'explication pertinente. On observe aussi que la proportion des blessés graves par rapport à l'ensemble des blessés est comparable pour les cyclistes et pour les piétons.

Le développement récent du recours à la bicyclette comme loisir dont témoignent les achats ou la location par des particuliers de Vélos Tout Terrain ou Tout Chemin, et le redéploiement de la bicyclette comme moyen de transport dans les villes, nécessitent toutefois de porter un regard nouveau sur la situation des cyclistes au regard des enjeux de circulation. A ce jour, **les études ou les recherches manquent en France pour évaluer précisément les incidences des changements récents dans l'utilisation des vélos** sur la sécurité routière³.

- *Les cyclomotoristes*

Précisons que les cyclomotoristes pris en compte dans le tableau suivant représentent l'ensemble des passagers et conducteurs de deux roues à moteur, à l'exclusion des motocyclettes (plus communément appelées "motos"), qui font l'objet de statistiques distinctes.

Il convient en outre de lire le tableau suivant à la lumière de la **diminution du parc des cyclomoteurs depuis 25 ans en France**.

Entre 1990 et 2000, les cyclomoteurs en circulation ont baissé de 36%⁴.

	Cyclomoteurs impliqués	Cyclomotoristes tués	Cyclomot. Blessés	Dont blessés graves	Gravité
1970	77 834	2 637	70 546	22 325	3,6
1980	59 536	1271	55 596	14 991	2,24
1990	26 623	657	25 484	6 254	2,51
2000	19 993	431	19 956	3 604	2,11

Comme pour l'ensemble des usagers de la route, la sécurité des cyclomotoristes s'est améliorée depuis 1970.

Cette amélioration a été parmi les plus sensibles puisque le nombre des morts et des blessés n'a pas fait qu'être divisé par un peu plus de deux comme c'est le cas en moyenne. Le nombre des blessés cyclomotoristes est 3,5 fois moins élevé en 2000 qu'en 1970, et le nombre des morts est 6 fois moins important.

Les cyclomotoristes partagent donc avec les cyclistes une évolution favorable plus rapide que celle qui prévaut pour la sécurité routière, tous usagers confondus. Ils obtiennent même la baisse du nombre de l'ensemble des victimes la plus significative. En outre, la gravité des

³ A propos des politiques cyclables européennes, on pourra lire un rapport du CERTU (2001).

⁴ Pour ce qui est de données complémentaires sur les cyclomotoristes : Filou, C. (2001).

accidents pour les cyclomotoristes est parmi les plus basses de celles observées parmi l'ensemble des catégories de personnes concernées par la circulation.

Comprendre les raisons de cette amélioration plus rapide aurait dès lors le mérite de déterminer si les mesures répressives et les campagnes de prévention ont eu plus d'efficacité sur les cyclomotoristes que sur d'autres types d'usagers, ou s'il s'agit simplement d'un déplacement du lieu des prises de risque consécutif de la baisse du parc des cyclomoteurs en circulation.

A notre connaissance, les recherches existantes ne permettent pas de se prononcer avec certitude sur ce sujet, en particulier pour cause d'une lacune de travaux qui interrogent les effets des messages de prévention et de la médiatisation de la route sur le respect des consignes de sécurité⁵.

Puisque le présent document de réflexion a largement été initié par une volonté de réduire le lourd tribut que les jeunes payent à la route, dans la mesure où se sont ces jeunes qui sont le plus souvent conducteurs de cyclomoteurs, une investigation sur les motifs de la baisse plus rapide du nombre des victimes parmi les cyclomotoristes pourrait être riche d'enseignement, y compris si cette baisse n'est due qu'à la diminution du parc des cyclomoteurs. Dans ce cas en effet, il s'agit de comprendre ce qui a conduit à une désaffection de ce mode de transport.

- *Les conducteurs de motocyclettes*

Pour relativiser la lecture à faire du tableau suivant, signalons en préalable que **le parc en circulation des motocyclettes a subi une augmentation très rapide et continue** au cours des dernières trente années.

De 1995 à 2000, le nombre des motocyclettes en état de circuler s'est accru de 33%, ce qui est considérable.

	Motocyclettes impliquées	Motocyclistes tués	Motocyclistes blessés	Dont blessés graves	Gravité
1970	7 875	306	7 864	2 681	3,75
1980	34 219	1 059	35 316	10 345	2,91
1990	21 074	946	21 072	5 705	4,30
2000	19 838	886	19 311	3 604	4,39

A la différence des autres catégories d'usagers, du nombre de véhicules impliqués au nombre des victimes, la situation au regard de la sécurité routière se dégrade nettement entre 1970 et 1980 pour les conducteurs de **motocyclettes**. C'est en outre le **seul cas de figure** où, quelles que soient les variables prises en compte, on remarque une **détérioration** des coûts humains entre 1970 et aujourd'hui.

⁵ Pour une discussion des campagnes de prévention et de la médiatisation de la route, on pourra lire Delhomme, P. et Meyer, T. (2000). Les auteurs constatent la lacune de travaux sur le sujet en France.

D'autres résultats d'enquête apprennent par ailleurs que les motocyclettes sont, avec les transports en commun, les seuls véhicules pour lesquels le nombre des accidents est en augmentation entre 1999 et 2000 (ONISR).

Les conducteurs de motocyclettes représentent plus de 10% du nombre total des personnes blessées et tuées sur les routes françaises.

Si comprendre les raisons de l'amélioration tangible de la situation des cyclomotoristes au regard de la sécurité routière peut aider le débat, par comparaison, analyser les causes de la dégradation pour les conducteurs de motocyclettes est tout aussi indispensable.

Nous verrons dans la partie suivante les parallèles qu'il est possible d'établir entre d'un côté les cyclomoteurs et les petites voitures particulières et de l'autre, les motocyclettes et les grosses cylindrées.

- *Les accidents avec des voiturettes, des poids lourds et des transports en commun*

C'est seulement depuis janvier 1993 que les **voiturettes** sont prises en compte dans les bilans d'accidentologie ; il n'est donc pas possible de montrer l'évolution à moyen terme des coûts humains.

Les observateurs de la route supposent toutefois que **leur incidence dans les accidents est minime et tend à diminuer**, en particulier depuis que leur immatriculation, rendue obligatoire le 1^{er} mars 1992, en a responsabilisé les conducteurs. Si ces moyens de transport intermédiaires entre les deux roues motorisés et les voitures de tourisme classiques s'adressent à un public bien particulier (des personnes plutôt âgées qui n'utilisent plus de deux roues et se jugent trop vieilles pour passer le permis), des questions se posent cependant pour en améliorer la sécurité : à défaut d'obliger les conducteurs de voiturettes à passer le permis de conduire (ce dernier coûte cher et les possesseurs de voiturettes paraissent souvent avoir des revenus modestes), des stages de conduite pourraient leur être proposés pour améliorer leurs capacités de circulation et, à partir d'un certain âge, des visites médicales pourraient être suggérées afin de tester leur vigilance.

Si les conducteurs de voiturettes peuvent être perçus comme maîtrisant mal la route (ils n'ont pas obligation à passer le permis), il en va à l'inverse pour les **conducteurs de camions et de transports en commun**, lesquels doivent passer un permis de catégorie supérieure. Ces derniers, qui font partie de ceux dont **l'exposition au risque routier est la plus élevée** (leur travail, c'est la route), sont pourtant en proportion rarement impliqués dans des accidents graves. En tout cas, ils payent personnellement un tribut en vie humaine ou en handicap assez modeste.

Les conducteurs de poids lourds causent par contre des dégâts en vies humaines et en matériel particulièrement importants quand ils interviennent dans les accidents, notamment pour les véhicules tiers et leurs passagers s'agissant des camions, à quoi s'ajoutent pour les transports en commun les personnes présentes en masse à leur bord. En 2001, les accidents impliquant des camions ont causé un millier de morts sur la route ; les morts étant en grande majorité les passagers des voitures tiers, de tourisme en général (ONISR).

Deux débats sociétaux contradictoires se télescopent à propos des poids lourds et des transports en commun, qui séparent d'un côté le **transport de marchandises**, de l'autre le **transport des**

hommes et des femmes. Ainsi, le développement du ferroutage pourrait diminuer la présence des camions sur les routes françaises (mais ce ferroutage suppose des coûts qu'il faut évaluer par comparaison à ceux du déplacement des marchandises par la route, et les infrastructures ferroviaires existant actuellement en France se prêtent mal au ferroutage) ; tandis que le développement des transports en commun tend aujourd'hui à être préconisé pour réduire le nombre des voitures particulières en circulation, les risques d'encombrement et de pollution.

Il s'agit donc dans le premier cas de réfléchir à l'intérêt d'une **diminution du parc des poids lourds**, dans le second de penser les avantages d'une **augmentation des offres de transport en commun**. Ces deux modes de transports ne sont toutefois pas comparables terme à terme, déjà parce que, comme il vient d'être dit, ils ne véhiculent pas les mêmes choses, ensuite parce que c'est plus souvent en dehors des villes que les camions créent problèmes, alors que les **transports en commun** symbolisent majoritairement un mode de **déplacement urbain**.

En outre, **les contrôles routiers devraient s'appliquer avec équité quel que soit le type de véhicule**. Or à ce jour, les voitures de tourisme sont davantage contrôlées que les camions, comme en attestent les bilans annuels publiés par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

- Les conducteurs de voitures de tourisme

Avant de proposer la lecture des chiffres, signalons que le **parc des voitures de tourisme a été multiplié par 2,4 entre 1970 et 2001**.

En outre, le **nombre de kilomètres total parcouru** par les voitures de tourisme **s'est accru de 60% entre 1980 et 2000**.

En 1999, le kilométrage annuel moyen parcouru par ces véhicules est de 13 930 km.

	Voitures de tourisme impliquées	Tués dans les voitures de tourisme (conducteur et passagers)	Blessés dans les voitures de tourisme	Dont blessés graves	Gravité
1970	255 903	7 522	177 798	47 455	4,06
1980	282 864	6 699	176 984	42 244	3,65
1990	205 693	6 295	135 173	28 809	4,45
2000	149 180	5006	92 961	14 522	5,11

Bien que le nombre de voitures de tourisme en circulation se soit énormément accru au cours des trente dernières années, on observe à la fois que ces **voitures sont aujourd'hui nettement moins souvent impliquées dans des accidents** qu'auparavant, et que le nombre des victimes a sensiblement diminué.

La **diminution du coût humain depuis 1970 est particulièrement tangible pour les blessés**, notamment pour les blessés graves : leur nombre a été divisé par 3,3.

Par contre, si le **nombre des morts** a aussi bénéficié d'une **baisse**, elle reste **modérée**, puisque entre 1970 et 2000 ce nombre n'a été divisé que par 1,5.

Ceci s'accompagne d'une **gravité en augmentation** au cours des trente dernières années.

Ainsi, la lecture des chiffres montre que si les passagers et conducteurs de voiture de tourisme sont moins souvent victimes ou déclencheurs d'accidents aujourd'hui, pour autant, les **accidents** dans lesquels ils sont impliqués sont proportionnellement **davantage meurtriers** qu'auparavant. La baisse sensible du nombre des blessés graves laisse cependant espérer que le coût en vies humaines des accidents de la circulation reste nettement réductible.

Dernière remarque, ce sont les **voitures de tourisme**, toutes catégories de véhicules confondues, qui sont **le plus souvent impliquées dans des accidents de la circulation**. Quels que soient les indices observés, ce sont elles qui provoquent le plus de dégâts matériels et le plus grand nombre de victimes.

En 2000, plus de 62% des morts et plus de 55% des blessés sur la route étaient conducteurs ou passagers de voitures particulières.

Cette observation doit nous inciter à porter toute notre attention sur cette catégorie de transport, laquelle est responsable des principaux coûts humains de l'insécurité routière.

Le prix des coûts humains et matériels de la route en France

Coût total de l'insécurité routière en 2000	186,6 Milliards de Francs
Coût du nombre de tués à 30 jours en 2000	53,8 Milliards de Francs
Coût du nombre de blessés graves en 2000	27 Milliards de Francs
Coût du nombre de blessés légers en 2000	23,8 Milliards de Francs
Estimation du coût des accidents matériels en 1999	82 Milliards de Francs

Les calculs des coûts utilisés pour ce récapitulatif tiennent compte des remboursements par la sécurité sociale des journées d'hospitalisation, de l'ensemble des soins et des journées non travaillées, ainsi que des dédommagements effectués par les sociétés d'assurance auprès des particuliers ou des sociétés victimes d'accidents.

Ces **coûts** doivent donc se lire comme largement sous-évalués, puisque non seulement ils **ne prennent pas en compte les pertes à longs termes pour les victimes et leur entourage**, mais aussi ils **se contentent d'évaluer les coûts directs**.

Certes, une évaluation complète, horizontale et verticale, des coûts de l'insécurité routière est quasiment impossible à mener. Il conviendrait malgré tout d'étendre le calcul des coûts aux pertes

à moyen terme pour les familles et, de distinguer les coûts institutionnels, les coûts pour les assurances et les coûts privés.

Une médiatisation de ce que coûtent concrètement les accidents de la route aux familles pourrait produire un effet d'annonce susceptible de concourir à une meilleure responsabilisation des conducteurs face aux dangers de la circulation routière.

FACTEURS DES ACCIDENTS EN FRANCE

Il ne s'agit pas de nier les progrès accomplis dans la sécurité routière en France : le tribut payé à la route n'a jamais été aussi bas depuis que des statistiques fiables existent. Il ne s'agit pas non plus de tomber dans l'utopie d'une route qui ne créerait aucune forme de dégâts : le risque zéro paraît ne pas pouvoir exister dans ce domaine.

Pour autant, les progrès récents (et ceux à venir) ne doivent pas conduire à se reposer sur des résultats encourageants et à s'en contenter. On s'est trop vite satisfait, après les mesures du début des années 1970, de la baisse de la mortalité sur la route pour ne pas en tirer aujourd'hui de leçons : faute d'une vigilance constante, l'amélioration s'est essoufflée ; elle ne s'est pas pérennisée. Il reste possible de gagner des vies et de tomber bien en dessous de la barre des 7000 ou 8000 tués annuels, de même que les handicaps créés par la route sont réductibles.

Pour appréhender les moyens d'actions à développer, une observation des principales causes des accidents de la circulation est indispensable. On pourra alors remarquer que les causes techniques et humaines sont souvent davantage imbriquées qu'il n'y paraît, que des avancées techniques peuvent avoir des effets pervers dans les prises de risque des conducteurs.

Les facteurs généraux

Le prix du carburant

Au cours des trente dernières années, le nombre des kilomètres parcourus par les automobilistes a toujours eu tendance à s'accroître.

Les années où la **progression de la circulation** a été **moindre** coïncident à des périodes où le **prix du carburant** a subi une forte **inflation**⁶ ; en France, ça a été le cas par exemple en 2000 par comparaison à 1999. Or les experts s'accordent à voir une corrélation entre le nombre des victimes et le nombre total des kilomètres parcourus, même si cette corrélation n'est pas exactement symétrique.

Dès lors, **l'état de la sécurité routière n'est pas entièrement du ressort des politiques nationales**, elle s'inscrit aussi dans les tensions et les négociations internationales, que ce soit avec certains pays comme ceux de l'OPEP ou avec les multinationales qui distribuent et commercialisent l'essence. La politique internationale fait ainsi partie des causes, même infimes, d'augmentation ou de diminution du tribut payé à la route.

Tenant compte de cette relation, un Etat pourrait *a priori* choisir de taxer le carburant, comme il le fait des cigarettes, pour alimenter ensuite les fonds des coûts économiques et sociaux des accidents de la route. A cette différence, de taille, que les fumeurs prennent effectivement tous des risques connus pour leur santé, voire pour celle des autres, alors que les conducteurs qui respectent les règles de la sécurité routière ne constituent théoriquement ni un danger pour eux-mêmes ni pour les autres usagers de la route. Il serait donc **abusif de faire reposer sur chacun la responsabilité des erreurs et infractions de quelques-uns seulement**.

⁶ Sur les effets des crises de l'énergie sur les bilans de l'accidentologie : Lassare, S. (2000). Voir la bibliographie.

En outre, se déplacer est pour certains une nécessité économique et sociale alors que fumer est un choix personnel qui relève du plaisir, en dépit de la dépendance qui peut s'instaurer. **On ne peut pas légiférer de la même façon sur des activités indispensables** (le déplacement via la route) **que sur des activités non nécessaires à la survie.**

Enfin, **taxer le carburant conduirait à limiter la circulation des personnes les moins favorisées.** Or aucune statistique n'indique que ces personnes constitueraient un plus grand danger sur les routes françaises ; à l'inverse, des recherches montrent plutôt que les voitures neuves et les grosses cylindrées, que ne peuvent pas toujours s'acheter les plus bas revenus, sont plus souvent cause d'accidents que les autres véhicules, comme nous le verrons plus bas.

Si l'état des échanges internationaux influe donc sur les bilans nationaux de l'accidentologie, en tirer des conclusions hâtives peut donc s'avérer contre-productif. L'augmentation du prix de l'essence, notamment, est une solution injuste pour réduire le nombre des victimes.

On peut par contre retenir de la relation de cause à effet entre l'augmentation du prix du carburant et la moindre utilisation des véhicules, qu'**il existe une marge entre les kilomètres parcourus par nécessité et la totalité des kilomètres effectivement parcourus.** Inciter les automobilistes à moins prendre leur véhicule est donc possible. Encore faut-il que ce ne soit pas par des mesures ou effets discriminatoires.

L'augmentation de la densité de circulation

Nous venons de voir que l'état des échanges internationaux pouvait avoir une incidence sur le nombre de kilomètres parcourus en France. Voyons maintenant de manière plus générale dans quelle mesure "l'exposition au risque"⁷ est cause d'accidents.

En France, le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules s'élève aujourd'hui à un peu moins de 14 000 km. Il a eu tendance à augmenter au cours des trente dernières années en même temps que le bilan de l'accidentologie s'améliorait. **Le nombre des victimes de la route a donc diminué dans un contexte où pourtant la densité de circulation, potentiellement facteur d'accidents, était plus forte.** On peut donc en déduire que les progrès de la sécurité routière ont été suffisamment importants dans certains domaines pour annuler un facteur de risque en augmentation.

Si l'accroissement du taux des accidents est à mettre en relation avec l'augmentation de l'exposition au risque, signalons toutefois que les dégradations ou les progrès de la sécurité routière ne sont pas absolument proportionnels au nombre moyen de kilomètres parcourus par les automobilistes. Ainsi, des **recherches anglaises**, dont il n'existe hélas pas l'équivalent en France, ont montré que **si le plus fort kilométrage était 28 fois supérieur au plus faible, pour autant la fréquence de l'accident parmi les conducteurs à fort kilométrage n'était que deux fois supérieure à celle des conducteurs à faible kilométrage.**

Autrement dit, parcourir dix fois plus de kilomètres ne signifie pas encourir dix fois plus de risque d'être victime d'un accident ou d'en provoquer un.

⁷ Il s'agit de la terminologie employée par les spécialistes de la sécurité routière.

En dépit du fait qu'il n'y a pas un rapport exponentiel entre le nombre total de kilomètres parcourus et le nombre des accidents, quand le premier augmente, le second augmente aussi, certes moins vite. **Toutes choses égales par ailleurs, une réduction du kilométrage moyen et du parc des véhicules en circulation** (les deux conjugués déterminant l'exposition au risque) **conduirait donc à faire décroître le coût de la route en termes de victimes.**

Car si les conducteurs qui parcourent le plus de route dans l'année ne sont pas ceux qui, proportionnellement (mais non en valeur absolue), encourent ou font encourir le plus de dangers, leurs "capacités" à maîtriser la route étant souvent meilleures que celles des conducteurs occasionnels, ils ne sont pourtant pas à l'abri des baisses de vigilance, consécutives de la fatigue par exemple. En outre, les conducteurs occasionnels, parce qu'ils ont exceptionnellement à conduire sur de longues distances et qu'ils ont peu de pratique de la route, peuvent développer involontairement des comportements à risque, sans nécessairement entrer en infraction au code. Nous sommes donc ici face à un **paradoxe**, où d'un côté il faudrait **inciter les gros utilisateurs de la route à réduire leur consommation** de ce moyen de transport (pour reprendre une terminologie usitée dans le domaine des drogues), et de l'autre **encourager les conducteurs novices ou occasionnels à parfaire leur connaissance** de la route.

Si l'exposition au risque est donc une variable non directement liée aux déficiences humaines qui entrent dans les causes d'accidents de la route, potentiellement, elle peut produire aussi des **erreurs individuelles**, liées à la fatigue, à la panique, à l'agacement...

Dans notre volonté de porter une attention particulière à la situation des jeunes, une des questions que pose alors l'exposition au risque, est celle de ses imbrications avec l'apprentissage de la route, au travers de l'obtention du permis de conduire, entre autres.

La répartition du trafic et les routes du danger

Les risques d'avoir un accident sont variables selon le type de routes empruntées. **Connaître les routes du danger permet ensuite de relativiser d'autres causes d'insécurité**, comme la vitesse. En effet, selon les infrastructures routières, les dépassements de vitesse n'ont pas les mêmes conséquences ensuite en terme de tribut payé à la circulation.

Ainsi, **modifier ces infrastructures** pourrait s'inscrire dans le cadre d'une **prévention primaire** des accidents de la route.

Hypothèses pour l'année 1999 sur la répartition du trafic en France :

Réseaux	Part du trafic
Autoroutes de liaison	12%
Autoroutes de dégagement	7,5%
RN 2 fois 2 voies	6,8%
RN 2 ou 3 voies	10,6%
Autres routes	36,7%
Voies urbaines	26,2%
TOTAL	100%

On observe à la lecture de ce tableau que **la part la plus importante de la circulation a lieu sur les routes départementales et autres petites routes de campagne, chemins parfois**, du moment qu'ils dépendent du linéaire public et non privé. Ces routes additionnées aux routes nationales représentent plus de la moitié du trafic routier en France. Ensuite seulement viennent les voies urbaines (mais il est vrai que nombre de routes nationales traversent de part en part des villes), et en dernier, l'ensemble des autoroutes.

Cet état effectif de la répartition du trafic en France a de quoi étonner par comparaison avec ce qui est fréquemment médiatisé des routes françaises : quand des points sur l'encombrement des routes sont faits à la radio ou à la télévision, on ne parle souvent que des autoroutes et des villes, des "grands axes". Cette **médiatisation ponctuelle**, usuelle lors des grands flux de migration que sont par exemple les retours de week-end ou les départs en vacances, s'inscrit **à contre-courant de ce qu'est l'occupation de la route au quotidien**. Elle est aussi la conséquence d'une observation et d'un contrôle plus aisés des autoroutes et des villes. Par opposition, les autres routes représentent tant de kilomètres qu'il paraît plus difficile d'en rendre compte en toute exhaustivité ; de même qu'il est plus compliqué pour la gendarmerie d'y faire respecter les règles de la sécurité routière.

Mais **cette médiatisation qui se focalise sur les "grands axes" a aussi des effets pervers** : elle semble ignorer que ce sont sur les petites routes qu'il y a le plus d'accident en France, et dès lors incite moins à la vigilance sur ces dernières.

Or en 2000, comme pendant les années précédentes, la part des accidents qui surviennent sur les autoroutes est relativement faible, et ce non exclusivement du fait qu'elles représentent une part limitée du trafic. En effet, **le nombre des tués pour 100 millions de kilomètres parcourus est 4 fois moins élevé sur les autoroutes que sur les routes nationales**. On peut supposer que le rapport est équivalent pour le nombre des blessés, mais, fait significatif d'une médiatisation parcellaire comme nous l'avons déjà vu, cette variable n'est pas renseignée dans les statistiques utilisées.

On aura déjà compris que, par comparaison, c'est sur les routes nationales et départementales qu'ont lieu la majorité des accidents. Or, et il s'agit là d'une singularité française au regard de ses proches voisins européens, le linéaire de ce type de route est considérable dans notre pays. Ce n'est toutefois pas exclusivement l'étendue de ce linéaire qui explique que ces routes soient davantage causes d'accidents que les autoroutes ou les voies urbaines. Certes, **l'étendue du réseau des routes nationales et départementales rend malaisé sa surveillance et sa sécurisation**, mais il n'en reste pas moins qu'en terme de taux et non seulement de nombre (donc en valeur relative comme absolue), ce réseau produit plus de morts et plus de blessés. Bien sûr, l'état de la route n'est pas exclusivement à incriminer dans la survenue des accidents, les **conducteurs aussi peuvent commettre sur certaines routes davantage de fautes que sur d'autres**. Mais dans ce cas, si la responsabilité ne doit pas se déplacer des personnes à l'infrastructure (au risque de déresponsabiliser les conducteurs), il n'en reste pas moins que des modifications de l'état du réseau peuvent conduire à une plus grande vigilance des automobilistes.

Préconiser à la fois le **développement** des grands axes routiers, comme les **autoroutes**, et la **diminution de l'utilité (donc de la fréquentation) des routes nationales et surtout départementales** ou du moins leur réfection, leur élargissement, leur sécurisation quand elles

traversent des agglomérations apparaît alors comme une conclusion évidente. Le fait que la France ait développé plus tardivement les réseaux autoroutiers que ses voisins européens immédiats explique sans doute en partie son mauvais bilan de l'accidentologie au cours des trente dernières années. Le retard laborieusement rattrapé depuis 1970 du linéaire autoroutier doit se conjuguer avec une baisse de l'attraction pour les routes de mauvaise qualité afin de maximiser les efforts de la sécurité routière en France.

La rase campagne

Dans la droite file du questionnement précédent sur les lieux du danger en fonction du linéaire routier, voyons maintenant en quoi les villes ou les campagnes représentent des causes différentielles d'accidents.

En comparaison des moyennes du bilan de l'accidentologie en France, ce sont les **départements urbains et de montagne qui présentent le risque le moins élevé**, tandis que dans les départements de plaine (qui constituent la majorité du paysage géographique français), on observe un sur-risque. Les départements de plaine dont il est question ici sont essentiellement des zones rurales.

On remarque en outre un **gradient Nord/Sud dans la répartition des risques routiers**, c'est-à-dire que les villes et les campagnes du Nord de la France payent proportionnellement et en valeur absolue un tribut moins lourd à la route que celles du bassin méditerranéen. Dans le même temps, quelle que soit la latitude, les zones rurales sont toujours plus risquées que les villes au regard de la sécurité routière.

Dans une large mesure, **les observations du bilan de l'accidentologie selon la densité d'habitants confirment ce qui vient d'être vu : les campagnes sont, à quelques exceptions près, plus dangereuses que les villes** ; or les routes nationales ou départementales ont de plus longs linéaires dans les zones rurales que dans les centres urbains. Dès lors, les conclusions à en tirer et les mesures à développer sont pour partie communes. Elles ne seront pas répétées ici mais doivent rester en mémoire.

Quelques chiffres pour se convaincre de la dangerosité supérieure des campagnes :

En 2000, 82% des tués en voiture de tourisme le sont en rase campagne (le pourcentage des blessés est très élevé aussi, bien que non renseigné avec précision). Rappelons que pour la même année, 65% des morts des routes de France sont des usagers de voitures particulières.

La gravité (nombre de morts pour 100 victimes) est toujours plus forte dans les zones rurales que dans les agglomérations, quelles que soient les catégories d'usagers de la route ; plus généralement, **plus la densité en nombre d'habitants est faible, plus la gravité des accidents est élevée**. Le port du casque pour les conducteurs de deux roues motorisées diminue toujours la gravité d'un accident, quel que soit le lieu, mais cette gravité, pour les personnes casquées, est de 7,3 en rase campagne alors qu'elle est de 1,1 en agglomération. En outre, en zone rurale, 95,8% des morts et des blessés de deux roues motorisées portaient malgré tout un casque de protection.

La **baisse de la gravité des accidents en milieu urbain** s'explique avant tout par **l'encombrement supérieur des routes, empêchant** dans une certaine mesure les vitesses

excessives susceptibles de provoquer **les accidents graves**. Il ne semble donc pas ici y avoir de corrélation entre une plus grande occupation automobile de l'espace et un nombre élevé d'accidents corporels. Par contre, l'encombrement routier est davantage à même que la fluidité automobile de provoquer de petits dégâts matériels bénins.

Une **exception** toutefois dans la dangerosité plus grande des campagnes : en nombre absolu, une catégorie encoure plus de risque d'être victime d'un accident dans les agglomérations qu'en zone rurale, il s'agit des **piétons**. Près des deux tiers des piétons victimes de la route sont tués en milieu urbain (la proportion des blessés n'est pas renseignée). Comme nous l'avons déjà vu, les piétons tués sont en majorité des enfants et des personnes âgées de plus de 65 ans. Alors qu'en 2000, ces dernières représentaient 16% de la population française, elles comptaient dans leurs rangs 40% de l'ensemble des piétons tués et plus de 50% de ceux tués en ville.

Mais cette mortalité routière des piétons plus forte dans les agglomérations que dans les campagnes est très logiquement consécutive des espaces où se meuvent ces piétons. Outre qu'ils sont rares dès qu'on s'éloigne des habitations et des commerces, on sait que dans les grandes villes, les habitants se déplacent plus souvent à pied sur d'assez longues distances (contre toute attente, les Parisiens sont les plus grands marcheurs de France) que dans les zones rurales et les petites villes, où pour parcourir une distance pourtant équivalente, ils auront plus fréquemment recours à un véhicule. On assiste donc à un déplacement du danger plutôt qu'à une augmentation ou une diminution.

Cette observation ne doit pas pour autant enfreindre la **recherche d'une meilleure protection des piétons dans les villes** ; de même que **la marche à pied pourrait être encouragée dans les campagnes pour les courtes distances** : un piéton est toujours moins dangereux pour autrui qu'une automobile.

L'effet nocturne

Après avoir décrit les lieux du danger routier, il importe d'observer une dernière variable non directement liée à des déficiences humaines (mais pouvant les provoquer) qui influe sur les bilans de l'accidentologie : celle relative au temps ; d'abord, le temps qui passe, et dans la sous-partie suivante, le temps qu'il fait.

Comme transition avec la sous-partie précédente, notons que si les piétons sont majoritairement tués en ville, constituant en l'espèce une exception, les accidents mortels dont ils sont victimes dans les campagnes se produisent à plus de 70% la nuit, ce qui cette fois les fait quitter leur singularité : **la nuit, proportionnellement et toutes catégories d'usagers confondues, est plus dangereuse que le jour au regard des statistiques routières**. Cette dangerosité plus forte de la nuit est vérifiée aussi bien dans les zones urbaines que dans les zones rurales.

Quelques chiffres pour se convaincre de la dangerosité plus forte de la nuit :

En 2000, le tiers des accidents se produit la nuit, occasionnant 47 % des tués alors que la circulation de nuit ne représente que 10% de la circulation totale.

La nuit est donc proportionnellement davantage productrice d'accidents que le jour, et d'autant plus d'accidents létaux. Ainsi, la gravité des accidents, toujours exprimée en nombre de tués pour 100 victimes d'accidents corporels, est 1,8 fois plus élevée la nuit que le jour.

Entre 1990 et 1995, la diminution du nombre d'accidents corporels a été sensible comme nous l'avons déjà vu, presque équivalente de jour (-17,8 %) et de nuit (-19 %). Pendant cette période toutefois, la baisse du nombre de tués a été plus forte de nuit (-21,6 %) que de jour (-15 %), tandis, en conséquence, que la baisse du nombre des blessés (toujours plus nombreux que les tués) suivait des courbes parallèles. Entre 1995 et 2000, le nombre d'accidents corporels diminue plus lentement qu'au cours des cinq années passées : il se réduit de 9,7% le jour et de 7,1% la nuit. Le nombre de tués continue à baisser légèrement plus la nuit (-10 %) que le jour (-8,4 %), alors que c'est l'inverse pour le nombre des blessés.

Les efforts pour réduire l'insécurité routière paraissent donc s'être essouffés depuis 1995 ; en outre, et c'est ici ce qui intéresse, **les efforts n'ont pas réussi à produire une baisse significative des victimes de nuit par comparaison aux victimes du jour**, les courbes, blessés et tués confondus, suivant une inflexion quasi similaire.

Contrairement à l'état des routes où une intervention directe de l'Etat et des collectivités locales est possible pour apporter des changements, **il n'est pas possible pour les pouvoirs publics de modifier la succession des jours et des nuits, tout juste est-il possible de mieux éclairer les routes de campagne**. Il faut donc en ce domaine faire porter la majorité de l'effort sur une **meilleure responsabilisation des automobilistes**, en particulier des jeunes puisqu'ils occupent proportionnellement plus souvent la route la nuit que les personnes des tranches d'âges supérieures.

Car pour comprendre la dangerosité plus forte de la nuit et agir sur cette dangerosité, il faut prendre en compte quelques facteurs matériels mais surtout les facteurs humains. De fait, la **visibilité est moins bonne la nuit** que le jour et les routes étant plus désertes, **les vitesses**, sans dépasser nécessairement les limites autorisées, **sont plus élevées** qu'en cas d'encombrement (excepté sur les autoroutes de liaison, les vitesses de nuit sont supérieures aux vitesses de jour quel que soit le réseau), provoquant possiblement des **chocs plus meurtriers**. Mais c'est aussi plus souvent la nuit, de **retour de soirées** par exemple, que les conducteurs ont consommé de **l'alcool** ou encore qu'ils sont davantage **fatigués** et donc moins vigilants.

"L'effet météo" : un prétexte pour discuter la perception du danger

Si l'absence de statistiques représentatives ne permet pas de tirer de conclusions définitives, pour autant, **"l'effet météo", par sa complexité, incite à proposer des pistes de réflexion**.

De même que **l'Etat ne peut intervenir sur** le cours naturel du temps, il ne peut choisir **le climat**. Tout juste peut-il améliorer les revêtements des routes françaises afin de parfaire leur adhérence. Dans ce domaine comme dans le précédent, c'est donc essentiellement sur le **meilleur respect des consignes de prévention par les conducteurs** qu'il faut compter pour réduire l'effet des intempéries dans les causes d'accidents.

En France, on ne dispose pas de statistiques fiables sur les incidences de la pluie, du vent ou de la neige sur l'augmentation ou la diminution du nombre des victimes de la route. Les experts tendent cependant à décrire **l'effet de la météorologie** sur la sécurité routière comme assez **complexe**.

A long terme, le mauvais temps pourrait avoir des **conséquences positives** en réduisant le nombre des véhicules en circulation, mais **le tout début des intempéries** (les premières phases de pluie par exemple) pourrait à l'inverse avoir des effets **accidentogènes**.

Si les conséquences positives observées par certains d'un mauvais temps qui dure sont avérées, on peut s'interroger sur leurs raisons. La réduction du nombre des automobiles en circulation a déjà été évoquée, mais elle ne suffit peut-être pas à comprendre. On peut alors **se demander si conduire dans des conditions a priori dangereuses n'enjoint pas les conducteurs à davantage de prudence** et de respect des règles de la sécurité routière.

On touche sans doute là un des **points sensibles de la prévention**. Car à l'exception de quelques chauffards que la dangerosité excite et conduit à prendre toujours plus de risques pour eux-mêmes et pour les autres, la grande majorité des conducteurs n'est pas mue par une volonté consciente d'attenter à sa vie et à celle de l'ensemble des usagers de la route. Dès lors, les risques pris sont pour partie des risques non mesurés, pour partie des risques considérés comme inférieurs à d'autres s'ils n'étaient pas pris. Dans cette optique, réévaluer à la hausse les dangers de la route dans les représentations pourrait conduire à réduire les risques pris dans la circulation.

Il s'agit en somme **de ne plus faire percevoir la route comme un lieu pertinent où se mettre en danger** ou du moins, dans une optique moins ambitieuse mais sans doute plus réaliste, de **rehausser la barre au-dessus de laquelle on prendra malgré tout des risques**.

S'il s'agit certes d'une **entreprise à long terme puisqu'elle consiste à modifier les mentalités** et des représentations fortement inscrites, elle est la seule susceptible de changer les comportements routiers durablement, en accompagnement des lois.

Nous ne développerons pas davantage cet aspect de la question ici : elle fait l'objet principal d'une grande partie du deuxième chapitre de ce livre.

Caractéristiques des voitures en circulation

Parmi les causes d'accident déjà évoquées, nombre d'entre elles mêlent des raisons techniques, ou du moins extérieures, avec des éléments de comportements humains. Les conducteurs, à titre individuel, n'ont toutefois aucun moyen d'action sur l'état des routes, le parc des automobiles en circulation, la succession des jours et des nuits, ou encore le climat. Certes, ils peuvent adapter leurs attitudes sur la route à leur contact, mais ils ne sont pas responsables de faits de structure qui les dépassent.

Par contre, pour les deux aspects qui vont être abordés maintenant, **les automobilistes ont une prise directe, que ce soit le par choix de leur véhicule ou leur apprentissage de la route**.

Si la technique ou ses formes peuvent là encore se confondre avec des déficiences humaines pour expliquer les accidents de la route, du moins deviennent-elles contingentes et non plus inhérentes.

On a déjà vu la **part largement majoritaire qu'occupent les usagers de voitures de tourisme dans les victimes** d'accidents corporels sur la route.

Cette forte proportion des véhicules de tourisme impliqués dans les accidents s'explique à la fois par leur **présence massive et croissante** sur la route, par leur **relative fragilité matérielle** au regard des obstacles divers ou d'autres types de moyens de transport (comme les fourgonnettes

d'entreprise, les poids lourds ou encore les bus et autres cars), enfin par le fait que leurs conducteurs, indépendamment de leur respect du code de la route, n'ont pas nécessairement une maîtrise parfaite de la circulation. Certains de ces points ont déjà été développés ; et nous reviendrons ultérieurement sur les questions relatives à **l'apprentissage de la route**.

Mais **parmi les voitures de tourisme, il en est qui plus que d'autres paraissent sujettes aux accidents** de la circulation. C'est cette différenciation interne qui va retenir l'attention.

A cet endroit, ce ne sont plus tant les organismes publics d'observation et de contrôle de la route qui fournissent des statistiques que **les sociétés d'assurance** qui indiquent des tendances, lesquelles sociétés remboursent les dégâts causés aux véhicules.

La **variable retenue** ne mesure donc plus l'existence de victimes, comme c'était souvent le cas dans les données présentées jusqu'ici, mais la **détérioration des voitures**. La nuance peut être de taille, **un accident matériel ne causant heureusement pas toujours de tués ou de blessés**. Malgré tout, une réduction de l'insécurité routière passe évidemment par une réduction du nombre des accidents, quelle qu'en soit la nature. En outre, plus il y a d'accidents, plus on compte de victimes corporelles ou au moins sociales et économiques : la perte ou l'immobilisation d'un véhicule peut avoir pour certains, les plus défavorisés en particulier, des conséquences désastreuses pour l'entourage. Nous avons à ce propos déjà souligné combien il fallait **prendre en compte l'ensemble des coûts** de la route et ne pas se contenter de ne médiatiser que les plus exceptionnels ou sanglants.

Une fois posés ces préalables nécessaires, voyons ce qu'apprennent les études conduites par la fédération des sociétés d'assurance sur les types de voitures de tourisme les plus souvent impliquées dans des accidents.

Contre toute attente, **les voitures les plus performantes et puissantes sont plus fréquemment accidentées** que les autres.

De même, **plus les véhicules sont récents, plus ils ont des risques d'être sinistrés dans l'année**.

Les grosses cylindrées

Il semble donc que **la possession de voitures particulières de gros calibre crée un sentiment d'immunité** chez leur conducteur : pensant avoir une voiture qui "tient le choc", ils prennent davantage de risques et enfreignent plus que les autres le code de la route. Il s'agit là d'un comportement éminemment égoïste puisque la variable qui conduit à ne pas respecter les règles se fonde sur la croyance que sa propre vie au moins est protégée par l'épaisseur de la tôle, la taille de l'habitacle, l'existence d'airbag, voire le prix élevé qui a été investi dans l'achat du véhicule. **Se sentant protégé, on se préoccupe peu alors de la protection des autres conducteurs**. Une fausse impression de puissance, voire d'immortalité, pousse les propriétaires de grosses cylindrées à exploiter les capacités de leur véhicule à leur maximum, entre autres, en dépassant les vitesses autorisées. Ils peuvent en outre affirmer ne pas se rendre compte des risques pris : combien de fois n'a-t-on entendu dire un conducteur de voiture puissante qu'il ne s'était pas rendu compte qu'il roulait si vite. "La pédale d'accélération est tellement sensible" est une des phrases les plus récurrentes à cette occasion. Dès lors, si les voitures les plus performantes résistent souvent mieux, à choc égal, que les véhicules les plus légers, leur conduite provoque aussi des effets pervers qui finissent par mettre en cause les sentiments de fiabilité que leur possession provoque.

On peut à ce propos s'interroger sur les **effets involontairement contre-productifs pour la sécurité routière des avancées techniques** censées mieux protéger la vie des passagers des véhicules de tourisme. On pense ici notamment aux coussins d'air qui s'enflent en cas de choc. Si leurs avantages pour gagner des vies en cas d'accident n'est pas à mettre en cause, les sentiments d'immunité qu'ils renforcent le reste du temps sont davantage problématiques, d'autant plus quand ils sont associés à des grosses cylindrées qui provoquent déjà un sentiment de toute puissance. Dès lors, si les airbags ont prouvé leur efficacité comme mesure de prévention secondaire, ils posent plus de problèmes dans la prévention primaire puisqu'ils modifient les perceptions de façon contraire à la réduction des risques routiers.

Pour le moins, **afin que ces airbags ne contribuent pas à renforcer les sentiments d'immunité des uns au détriment des autres, il faudrait encourager leur développement sur l'ensemble des véhicules, petits ou gros**, et en équiper toutes les voitures neuves, sans distinction de catégorie.

Cette recommandation rejoint d'ailleurs dans une large mesure une des préoccupations qui sous-tend notre réflexion, puisque les jeunes conducteurs, qui payent un si lourd tribut à la sécurité routière, ont rarement les moyens financiers, lors de leur entrée dans la circulation comme conducteur, de s'acheter des voitures puissantes munies de protection.

Les voitures neuves

La valence différentielle qui existe entre les voitures de tourisme selon leur âge joue en partie sur le même tableau que celle relative à la puissance des véhicules.

Si c'est particulièrement lors de leur **première année d'existence que les voitures encourent le plus de risque d'être sinistrées, c'est qu'il s'agit alors pour beaucoup de leurs propriétaires de "tester" les capacités de la machine**, d'en sentir les limites. Ensuite seulement la voiture cesse d'être un gadget dangereux pour devenir, dans le meilleur des cas, un simple moyen de transport.

On remarquera que contrairement à une idée reçue, **les voitures anciennes**, que certains journalistes décrivent comme des bombes roulantes, **provoquent finalement assez peu d'accidents, et notamment peu d'accidents corporels graves**. Il est vrai que n'étant pas ou plus performantes, leurs conducteurs ne peuvent plus tenter d'excès. En outre, le sentiment de dangerosité que peuvent provoquer ce que d'aucun appellent les "poubelles roulantes", est susceptible de produire sur leurs possesseurs une plus grande vigilance, de même que nous avons vu que "l'effet météo" pouvait enjoindre à une conduite plus responsable.

Ainsi donc, que ce soit pour les voitures neuves ou pour les voitures puissantes, la part importante qu'elles jouent dans les accidents matériels a partie liée avec leur utilisation abusive, avec le sentiment qu'elles sont des jouets, et avec les fausses impressions d'immunité que leur possession semble induire.

S'il ne s'agit en aucun cas de décourager leur achat. Du moins faut-il changer le sens que les acheteurs attribuent à cet achat pour que ces véhicules redeviennent d'abord et avant tout des outils, en l'occurrence des moyens de transport possiblement confortables et agréables à conduire, et non des excroissances de l'ego. A cet effet, les publicitaires qui œuvrent aux campagnes des différentes marques automobiles, principaux vecteurs des discours sur les voitures neuves et parfois puissantes, pourraient jouer un rôle sur le changement d'image des véhicules dont ils vantent les mérites, sans pour autant en réduire l'attractivité.

Les infractions des conducteurs

En 2000, on a retiré +8 % de points aux permis par rapport à 1999, et l'invalidation du permis a augmenté de 11,5 % (ONISR).

Ces pourcentages sont des indicateurs de l'existence d'infractions ou de délits commis sur la route, mais ils ne sont pas forcément significatifs d'une augmentation équivalente en l'espace d'une année de ces infractions ou délits.

A ce propos, il convient d'apporter une précision pour la lecture des statistiques, précision régulièrement soulignée par les chercheurs en sciences sociales mais que les journalistes paraissent souvent ignorer quand ils rendent compte sans nuances des bilans de la sécurité routière. En effet, si des protocoles de mesure permettent de recenser avec une certaine exhaustivité le nombre des accidents, leurs catégories et souvent leurs causes (les "événements" ayant eu lieu), il en va différemment du dénombrement réel des non-respects des règles de sécurité (ces derniers ne donnant pas forcément lieu à un "événement").

Ainsi, l'augmentation du nombre des points retirés sur l'ensemble des permis ou du nombre des permis suspendus ou annulés peut être seulement la conséquence de l'augmentation des contrôles routiers et non le signe d'un accroissement des infractions ou délits effectivement commis. En ce domaine, il est donc difficile de prétendre mesurer des évolutions toutes choses égales par ailleurs.

On pourrait alors encourager la création d'instances de mesure totalement indépendantes des structures qui dispensent des contraventions, surveillent les routes et fournissent ensuite des chiffres à partir de leurs seules activités (lesquelles peuvent varier selon les contraintes et faire l'objet de changements d'objectifs prioritaires). Mais la création d'une structure indépendante ne permettrait toutefois que de corriger les évolutions statistiques au regard des modulations de l'activité des gendarmeries ou de la police.

Si cette formule serait à même de rendre plus fiables et lisibles les tendances à la baisse ou à la hausse des infractions commises, elle ne serait pas apte pour autant à fournir un tableau exhaustif et détaillé de la totalité de ces infractions. **En matière de contravention à la loi, la règle officielle du "pas vu, pas pris" empêche toujours une recension complète.**

Les causes d'accidents ou les résultats de contrôles routiers dont il va être question maintenant ne sont alors que l'arbre qui cache la forêt : elles insistent sur les cas où l'infraction a causé "l'événement", et ignorent les autres cas où l'infraction est passée au travers les mailles du filet. Il convient donc de garder en mémoire que les données mentionnées dans les lignes suivantes ne disent qu'une partie de l'étendue du problème.

En 2000, les excès de vitesse représentent 47,5 % des infractions traitées, contre 24,9 % pour le non-port du casque ou de la ceinture, et 8,8 % pour l'alcoolémie.

Ces infractions rendent compte des résultats de l'ensemble des contrôles routiers (contrôles dont il faut encourager le développement pour réduire la part du "pas vu, pas pris" et faire cesser le sentiment d'immunité), et non des parts respectives jouées par la vitesse, l'alcool, les non-ports du casque ou de la ceinture dans les accidents et le nombre des victimes qu'ils provoquent.

Observons donc plus en détail le rôle de chacun de ces facteurs sur l'insécurité routière et la survenue des accidents.

Le casque et la ceinture de sécurité⁸ comme mesure de prévention secondaire

Les non-ports du casque et de la ceinture de sécurité ne sont pas en eux-mêmes des facteurs d'accidents. Lors des accidents, **ils sont par contre cause de l'augmentation du nombre des victimes**, tuées ou blessées.

Le casque :

En 2000, la quasi-totalité des motocyclistes victimes portait le casque (99 % en rase campagne et 98 % en milieu urbain). Ce constat ne doit cependant pas conduire à relâcher la vigilance : même si les motocyclistes semblent aujourd'hui convaincus quasi unanimement de l'intérêt du casque pour leur sécurité, restent **quelques rares récalcitrants à convaincre**.

Or le non-port du casque multiplie la gravité des motocyclistes par un facteur égal à 2,1 hors agglomération. En milieu urbain, où la gravité est beaucoup plus faible, la différence est légèrement plus importante : le facteur multiplicatif est égal à 2,2.

La **médiatisation de risques de décès**, multipliés par plus de deux en cas d'accident corporels si le casque n'est pas mis, devrait marquer les esprits. Il faudrait aussi produire des chiffres équivalents (et en faire la publicité) par rapport aux **risques de blessures corporelles** si le casque n'est pas porté : seule cette statistique adjointe à la première permettrait **d'éviter** que les récalcitrants se disent **qu'ils préfèrent mourir plutôt qu'être handicapés à vie**.

En outre, si les motocyclistes portent quasi unanimement leur **casque de protection, les cyclomotoristes, souvent plus jeunes, paraissent légèrement moins convaincus de l'intérêt de cette mesure de protection**, comme le montrent les deux tableaux suivants. Pourtant, la gravité est pour eux aussi doublée en l'absence de casque. Les cyclomotoristes restent donc une cible pertinente à convaincre, d'autant plus que, portant le casque, il leur arrive plus fréquemment qu'aux motocyclistes de ne pas le boucler. Or **ne pas attacher un casque annule son effet en cas de gros choc**.

Port du casque en circulation en rase campagne :

	Cyclom 1997 (%)	Cyclomo 1998	Cyclomo 1999	Cyclomo 2000	Moto 1997	Moto 1998	Moto 1999	Moto 2000
Autorout es de liaison	–	–	–	–	98	100	98,3	95,5
Autorout es de	–	–	–	–	96,9	97,4	98,7	97,4

⁸ Ce qu'en termes techniques les experts nomment "les systèmes de protection et de maintenance".

dégagement								
RN 2 fois 2 voies	–	–	–	–	91	97,4	88,4	96,9
RN 2 ou 3 voies	84,8	86,5	91,7	93	96,6	97,8	97,7	99,5
Routes départementales	97,8	95,9	96,7	92,7	96,4	98,6	92,2	95,4

Port du casque en circulation en milieu urbain :

	Cyclomo 1997 (%)	Cyclomo 1998	Cyclomo 1999	Cyclomo 2000	Moto 1997	Moto 1998	Moto 1999	Moto 2000
RN dans aggro de moins de 5000 habitants	92	93,1	98,5	89,1	97	97	97,9	97,5
Agglo parisienne	98,1	96,4	95,8	97,5	98,7	98,2	98,6	98
Villes province plus de 80 000 hab	93,6	93,5	91,8	91,5	96,3	97,3	95,7	97,1

Dans les deux tableaux précédents, les statistiques portent sur le port du casque exclusivement. Il n'est pas toujours possible de vérifier que les casques portés sont effectivement bouclés.

On observera, par comparaison avec le port du casque par les motocyclistes accidentés, que le port du casque en circulation paraît légèrement inférieur, que ce soit en milieu urbain ou rural. Bien que la différence ne soit pas très significative, on peut alors s'interroger sur d'infimes effets pervers du port du casque, qui en provoquant un sentiment de plus grande sécurité conduirait à adopter un comportement routier plus dangereux. Dans ce domaine comme dans d'autres, il importe donc de rappeler que le casque rend l'accident moins létal, mais que pour autant il n'est pas en lui-même une protection contre l'accident. Nous sommes là face aux possibles ambiguïtés des discours sur la prévention secondaire, qui, faute de message clair, peuvent entraîner des prises de risque inutiles.

La ceinture de sécurité :

D'après certaines études d'efficacité, sur 100 conducteurs tués dans un accident de la circulation alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, entre 40 et 50, selon les auteurs, auraient eu la vie sauve s'ils avaient bouclé leur ceinture. **On estime ainsi aujourd'hui à au moins 800 le nombre de vies sauvées si tous les occupants des véhicules attachaient leur ceinture.**

Ce chiffre représente 10% du nombre total des personnes tuées sur les routes françaises, et plus de 15% des seuls usagers de voitures de tourisme décédés. Le nombre des blessés graves diminuerait aussi très sensiblement.

Continuer les efforts pour convaincre de l'intérêt du port de la ceinture de sécurité par l'ensemble des passagers est donc une action des plus pertinentes pour réduire notablement le coût de l'insécurité routière en France. Comme le montre le tableau suivant, une part non négligeable des usagers de voitures de tourisme peut encore être gagnée.

Port (%) de la ceinture de sécurité en circulation par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme :

	1990	1995	2000
Autoroutes de liaison	91	96	96
Autoroutes de dégagement	83	91	91
Routes nationales 2/2	92	94	95
Routes natio 2 ou 3 voies	86	92	94
Routes départementales à grande circulation	87	93	94
Traversée de pttes agglo par RN	83	90	92
Paris	49	66	77
Gdes agglo province	57	74	78

A noter que dans le tableau précédent, seuls les occupants avant sont pris en compte. Or on sait que le respect du port de la ceinture par les passagers arrière, bien que devenu obligatoire, est moins fréquent. Des campagnes de prévention comme celles diffusées à la télévision au cours de l'année 2001 (où on voyait une femme à l'avant de son véhicule, ceinturée, mais tuée lors du choc par son fils, à l'arrière, parce que lui ne s'était pas attaché) doivent être encouragées.

Il ne faut pas pour autant nier les progrès accomplis : **l'introduction de la perte d'un point du permis de conduire pour infraction à la règle du port de la ceinture en mai 1994 a montré son efficacité**, comme en témoigne la lecture du tableau ci-dessus. Le gain est très sensible entre 1990 et 1995, notamment dans les grandes agglomérations comme Paris. Observons cependant que les progrès, sans cesser, se sont essoufflés au cours des cinq années suivantes, signifiant que si les lois provoquent des effets d'annonce favorables à l'amélioration de la sécurité routière, elles doivent être accompagnées d'une formation éducative récurrente pour inscrire leur efficacité sur la durée.

Pour ce faire, il importe de **lutter contre quelques-unes des idées reçues** sur la ceinture de sécurité, par exemple en cas d'incendie ou d'immersion. Or, contre toute attente, lorsque les voitures prennent feu, une recherche quantitative a montré que **les brûlures des personnes ceinturées étaient inférieures, et donc moins graves, que celles des personnes non ceinturées**. En cas d'inondation du véhicule, les conclusions sont moins probantes mais affirment quand même que le port de la ceinture n'a pas d'incidence sur l'aggravation ou la détérioration de la santé des usagers.

Le rôle de la vitesse, de l'alcool et des produits qui modifient l'état de conscience dans la prévention primaire des accidents de la route en France

La vitesse :

L'Association pour la Sécurité des Autoroutes (ASSECAR) détermine **qu'une vitesse excessive, inadaptée ou dangereuse est présente directement, sur autoroute, dans un accident mortel sur trois**.

Mais la vitesse n'est pas toujours le seul facteur en cause. En tant que facteur déterminant ou simplement aggravant, elle peut être mise en accusation dans un accident mortel sur deux, toujours sur autoroute. L'ASSECAR observe ainsi que la vitesse est associée à une baisse de la vigilance dans 28% des cas d'accidents mortels, à de mauvaises conditions météorologiques dans 12% des cas, à une interdistance entre les véhicules trop faible dans 10% des cas, à un dépassement dangereux dans 22% des cas, ou encore à une alcoolémie positive dans 6% des cas. Comme souvent, la présentation des résultats se fonde sur les coûts en vies humaines et non en handicaps ou blessures plus légères.

Comme le font remarquer nombre de chercheurs, ce n'est pourtant **pas sur autoroutes que les excès de vitesse sont les plus dangereux**. Ils provoquent des dégâts bien plus importants sur les petites routes de campagne ou sur l'ensemble des structures routières qui ne sont pas adaptées à la vitesse, que cette dernière soit cette fois excessive ou non.

On trouve ici d'ailleurs une explication de la dangerosité déjà observée des routes départementales. **Les causes d'accidents sont d'autant plus tangibles qu'elles s'exercent sur des surfaces inappropriées**. Les limitations de vitesse variables selon les réseaux trouvent alors toute leur pertinence ; encore faut-il faire comprendre la relativité des risques liés à la vitesse et la légitimité des limitations distinctives en fonction de l'état des routes.

Un autre différentiel tient au moment : ainsi, les dépassements de vitesse autorisés provoquent plus de dégâts la nuit que le jour. De même qu'il existe des limitations différentes selon les types de réseau et en fonction de la situation météorologique, on peut s'interroger sur l'intérêt qu'il y aurait à **instaurer des limitations de vitesse différentes de jour et de nuit**.

D'une façon générale, un effort de communication sur l'intérêt des limitations de vitesse doit avoir lieu. En effet, **en 15 ans, sur les autoroutes, les vitesses moyennes des voitures de tourisme ont augmenté de 15 %, soit 1km/h de plus par an**. En 1986, la vitesse moyenne sur autoroute était de 110 km/h ; elle est de 127 km/h en 2000.

Certes, l'augmentation de la vitesse moyenne pratiquée sur autoroute s'explique en partie par la disparition des voitures peu puissantes de type 2CV. Mais une vitesse moyenne qui avoisine aujourd'hui la limite maximale autorisée laisse supposer le **grand nombre de conducteurs qui se mettent en infraction**

Nous venons cependant de le voir : les dégâts causés par la vitesse sont encore plus lourds sur les petites routes que sur les grands axes. Or sur les routes nationales et départementales aussi, les taux de dépassement des vitesses autorisées sont en hausse ces dernières années, même si les dépassements supérieurs aux 150 km/h stagnent (tous réseaux confondus). Notons à cet endroit que les motocyclistes, dont nous avons déjà vu qu'ils payent un tribut particulièrement lourd à la route, sont les champions en matière de dépassements de vitesse autorisée et de vitesses moyennes pratiquées : sur les routes nationales notamment, les vitesses moyennes auxquelles ils roulent sont plus élevées de 14 km/h en 2000 que celles des voitures de tourisme.

Face à cette augmentation des vitesses pratiquées, nombre d'études montrent pourtant combien une diminution des vitesses fait chuter et le nombre des accidents et leur gravité.

Ainsi, toutes choses égales par ailleurs, d'anciens calculs jugés toujours valides ont estimé, en terme de pertes, qu'une augmentation de 1km/h de la vitesse moyenne entraîne une hausse des accidents de 3 %.

Les recherches les plus récentes, en terme de gains cette fois, indiquent qu'une diminution de la vitesse moyenne de 1,6km réduit les accidents corporels de 5 %. Ces recherches montrent que la réduction est variable selon les réseaux : les gains sont d'autant plus sensibles en zones urbaines et un peu moins sur les voies rapides, soulignant encore le différentiel déjà abordé.

De tels résultats méritent d'être davantage médiatisés sur des canaux à large audience, en particulier autour des réseaux et des moments où la vitesse provoque le plus de dégâts. Des slogans de type "**roulez en moyenne 3 km/h moins vite et vous contribuerez à faire baisser de 10 % les victimes de la route**" seraient susceptibles de marquer les esprits tout en faisant appel à des sentiments citoyens⁹.

L'alcool et les produits psychotropes :

A la différence des dépassements de vitesse, les consommations excessives d'alcool témoignent d'infractions beaucoup plus rarement commises par les conducteurs. Toutefois, **si lors des contrôles routiers on ne compte que 1,4 % de conducteurs à dépasser la dose légale d'alcool dans le sang, la consommation excessive de boissons alcoolisées intervient dans 35 % des accidents mortels.**

Toute proportion gardée, l'alcool joue donc en France un rôle plus lourd dans les bilans de l'accidentologie que la vitesse.

Le rôle des drogues telles le cannabis dans les accidents de la route ne fait pas encore l'objet de statistiques fiables et l'intérêt récent pour le sujet ne permet pas de montrer des évolutions. Toutefois, **l'ensemble des spécialistes s'accordent pour dire que les effets sur la conduite de la consommation de produits actuellement illicites et modifiant l'état de conscience sont importants.**

⁹ A propos des effets de la vitesse et des actions possible : Biecheler-Fretel, M.-B (2001).

Les **conséquences** sur la conduite automobile **de certains médicaments** de la catégorie des anxiolytiques ou des antidépresseurs **ont également été démontrées**, comme en témoignent les notices mêmes de ces produits qui déconseillent de prendre la route. On rappellera à cette occasion que la France est le plus gros consommateur au monde de ce type de médicaments.

Contrairement à la vitesse en matière de prévention primaire, ou au port de la ceinture de sécurité en matière de prévention secondaire, **la consommation de produits psychotropes, qu'ils soient du registre des médicaments ou des drogues (alcool compris), n'intervient pas directement dans les accidents : elle modifie en revanche le rapport à l'ensemble des variables susceptibles de causer ces accidents** ; elle bouleverse la perception des risques. La consommation d'alcool, de drogues ou de médicaments qui modifient l'état de conscience fait baisser la vigilance, augmente la fatigue, fait mal évaluer les distances entre les véhicules et la vitesse des autres voitures, peut conduire à ne pas remarquer certains panneaux de signalisation, diminue la maîtrise de son propre véhicule (ce que les magistrats chargés des délits pour Consommation Excessive d'Alcool - CEA - appellent "l'effet slalom"), fait rouler à des vitesses inappropriées... la liste complète serait trop longue à énumérer !

Dans la mesure où l'alcool et, par exemple, le cannabis peuvent intervenir à part égale, voire davantage dans le second cas, dans la survenue des accidents de la route, il n'y a pas lieu de pénaliser l'un et de rester aveugle sur l'autre. Il convient donc de **légiférer sur l'incompatibilité, à certaines doses, de la consommation de l'ensemble des produits qui modifient l'état de conscience (l'alcool n'étant que l'un d'eux) avec la conduite automobile**. Reste toutefois à développer des instruments de mesure rapides et précis des traces de certains produits dans le sang, compatibles avec les contrôles de prévention routière. En effet, pour obtenir des statistiques fiables sur l'incidence de certaines consommations sur la sécurité routière et inciter aux changements de comportements, **il ne faut pas se contenter de mesurer les traces de ces produits lors de la survenue des accidents : ils doivent être possiblement détectés à tout moment**, de même que la présence trop élevée d'alcool dans le sang, les excès de vitesse ou encore le non-ceinturage.

Dans la mesure où les consommations d'alcool et de produits psychotropes s'insèrent dans des questions de santé publique, leurs influences sur l'insécurité routière seront abordées plus en détails dans le chapitre suivant. Si une présence trop élevée d'alcool dans le sang n'est pas la première des infractions constatées lors des contrôles, elle devient par contre le principal délit routier traité devant les tribunaux. Il y a donc ici un différentiel marqué entre les infractions qui relèvent des contraventions et celles qui relèvent de la compétence des magistrats. Au vu de la place occupée par l'alcool dans les sanctions pour délit routier, c'est aussi dans la partie consacrée à la santé que sera discutée la question de la variabilité des sanctions en France.

Remarquons d'ores et déjà que la **consommation importante d'alcool**, sans qu'il soit nécessairement question d'alcoolisme, est, dans un contexte européen voire mondial, une **particularité culturelle française** dont il conviendra d'observer les effets sur les bilans de l'accidentologie.

DES COMPARAISONS ENTRE LA FRANCE ET LES AUTRES PAYS EUROPEENS

Nous avons jusqu'ici décrit le bilan de la sécurité routière en France exclusivement, et en avons tiré quelques pistes de réflexion et d'action. **Mettre ce bilan à l'épreuve d'une comparaison européenne** permet tant de faire ressortir les singularités françaises que de tester les premières hypothèses.

Une attention particulière sera portée à l'utilisation des voitures de tourisme, lesquelles sont, quels que soient les pays concernés, celles qui sont le plus souvent impliquées dans des accidents et qui provoquent le plus grand nombre de victimes de la route.

Selon les critères retenus, les comparaisons sont pertinentes avec certains pays plutôt que d'autres. Ainsi, au côté d'une présentation de l'état de la sécurité routière dans l'ensemble des pays européens, une attention particulière bilatérale est parfois éclairante pour mieux faire valoir les points forts ou les points faibles, les facteurs influents ou négligeables. **S'il est des explications de l'insécurité routière valables partout, il en est d'autres dont la permanence s'illustre dans certains pays seulement.** En conséquence, deux lectures seront souvent proposées, l'une généraliste et l'autre davantage ciblée.

Afin de faciliter les comparaisons, le plan reprendra dans un premier temps le même ordre que pour les deux parties précédentes, avec une présentation des **coûts** et des **causes** de l'insécurité routière en Europe. Dans un second temps, ces coûts et ces causes seront mis en regard avec l'enquête SARTRE, laquelle cherche à mettre en évidence **les caractéristiques des conducteurs français par rapport aux autres conducteurs européens**. Il s'agira alors d'observer les particularités françaises dans les représentations de la circulation.

Les coûts de l'insécurité routière en Europe

PAYS	Années	Superficie, en km2	Population, en million	Densité	Parc total, en milliers	Nb véhicules/1000 hab	Tués (à 30 jours)	Tués/ Million Hab	Tués/ Million Véhicules
Allema	1999	357039	82	230	50609	617	7772	95	154
Autrich	1999	83850	8	96	4953	613	1079	134	218
Belg	1999	30153	10	339	5596	548	1397	137	250
Danem	1998	43069	5	123	2327	440	499	94	214
Esp	1999	504750	39	78	22411	569	5738	146	256
Finl	1999	338145	5	15	2402	466	431	84	179
France	1999	551208	59	107	35006	591	8487	143	242
Grèce	1998	131944	10	80	4323	411	2182	207	505
Irlande	1998	70823	4	52	1511	408	458	124	303
Italie	1998	301260	58	191	37836	657	6326	110	167

Luxem	1999	2586	0,5	166	305	711	58	135	190
Pays-B	1999	41526	16	380	7640	485	1090	69	143
Portu	1998	92631	9	102	6924	731	2126	224	307
Roy-U	1998	244046	59	243	28140	475	3581	60	127
Suède	1999	449760	9	20	4607	520	580	66	126

Ce tableau présente les données générales connues fin 1999.

Pour aider la lisibilité du tableau, concernant les variables directement relatives à la sécurité routière, ont été portés en gras les "meilleurs" scores et les moins bons.

La France, en nombre absolu de morts, paye le plus lourd tribut à la circulation. A ce propos, les médias ont donc raison de la présenter comme le mauvais élève de l'Europe en matière de sécurité routière.

Si le **nombre des blessés** n'est pas répertorié dans le tableau précédent, il est à bien des égards **proportionnel au nombre des décès**, même si les voitures qui offrent de fortes protections secondaires (souvent impliquées dans des accidents comme nous l'avons déjà vu) ont plus de risques de voir leurs usagers blessés que tués lors des accidents. Mais si les Français possèdent souvent des véhicules moins puissants et "solides" que les habitants de l'ancienne Allemagne de l'Ouest par exemple, la "qualité" de leurs automobiles se situe dans une position européenne médiane supérieure. La mauvaise place de la France en terme de coûts humains payés à la route ne peut donc s'expliquer essentiellement par les caractéristiques techniques des véhicules en circulation.

Que l'on observe le nombre absolu des morts ou le nombre absolu des blessés, la France est bel et bien à la traîne, le second ne relativisant pas le premier.

Toutefois, **le bilan routier d'un pays ne se juge pas à la seule aune des coûts humains en terme de nombres absolus.** D'autres variables viennent pondérer ce bilan, le présentant parfois, mais parfois seulement, de manière plus positive.

Ainsi, **la France a le volume de circulation le plus élevé d'Europe.** C'est-à-dire que si l'on conjugue le nombre total des véhicules en circulation, les distances moyennes parcourues, le tout rapporté à la population globale, c'est la France qui a le taux d'exposition au risque le plus important des 15 pays de l'UE, ce qui pourrait expliquer son mauvais bilan en nombre absolu de victimes.

Cependant, la France et l'Allemagne ont aujourd'hui un volume de circulation assez comparable et, pourtant, l'état de la sécurité routière est meilleur en Allemagne. Si l'exposition au risque laisse donc supposer un seuil des coûts en deçà desquels on pourrait difficilement descendre, une marge sensible de limitation des coûts n'en existe pas moins, qui n'est pas réductible à des facteurs indépendants de la volonté des automobilistes. La comparaison entre la France et l'Allemagne met alors en lumière combien **des gains en terme de vies humaines ou de handicaps restent largement accessibles en France.** Encore une fois, il s'agit de lutter contre l'idée que des impondérables techniques ou mathématiques expliqueraient à eux seuls les bilans de la sécurité routière.

Si l'on poursuit la comparaison entre la France et l'Allemagne, les meilleurs résultats de l'Allemagne apparaissent d'autant mieux quand on rapporte le nombre des victimes de la route à la population totale des deux pays ou au parc automobile en circulation.

En proportion du nombre d'habitants, le nombre des tués (ou des blessés) sur les routes françaises est particulièrement élevé. Seuls le Portugal et la Grèce ont à cet endroit des bilans plus mauvais, l'Espagne étant dans une situation proche. Selon ce critère, la France n'est plus le moins bon élève de l'Europe, mais elle reste pourtant dans le tiercé des cancre.

Sa situation au regard du nombre des morts (ou des blessés) rapporté au nombre des véhicules en circulation est légèrement moins défavorable : la Grèce et le Portugal, encore une fois, ont de moins bons bilans, mais aussi l'Irlande. L'Espagne et la Belgique offrent sur cette variable des résultats similaires à la France.

En croisant les différents indices de mesure, on peut donc placer **le bilan de l'accidentologie en France entre une position médiane** au regard des moyennes européennes (selon un critère d'exposition au risque), **et une position médiocre voire catastrophique** (le nombres des victimes en nombres absolus ou relatifs).

Si un partage Nord/Sud semble se dessiner au premier regard, la Grèce et le Portugal étant dans le cortège de queue, cette division culturelle si fréquemment invoquée ne suffit pas à expliquer les écarts : les résultats de l'Irlande sont médiocres, tandis que ceux de l'Italie sont largement meilleurs que ceux de la France. Il est vrai toutefois que **les meilleurs élèves de la sécurité routière sont en Europe du Nord : on peut citer le Royaume-Uni et la Suède en tête**, mais aussi les Pays-Bas, la Finlande et, dans une moindre mesure, le Danemark et l'Allemagne.

Si des représentations et des comportements culturels distinguent les pays catholiques des pays protestants, ou les pays latins des pays nordiques, ces différences se doublent aussi de contraintes géographiques ou d'infrastructures variables selon les pays, qui n'ont plus forcément à voir avec des différences nord/sud.

C'est ce que nous allons observer en évaluant les coûts humains au regard des causes d'accidents.

Les facteurs d'insécurité routière en Europe

Facteurs généraux

On a déjà vu que la **France** se caractérisait entre autre par son **grand linéaire de petites routes**, lesquelles sont plus souvent vecteur d'accidents que les grands axes autoroutiers.

Comparée à son voisin allemand, la France possède toujours aujourd'hui une densité en **autoroutes** plus faible, bien qu'elle ait largement comblé son retard depuis les années 1970. Mais ce n'est peut-être **plus tant la quantité qui joue ici que la distribution du réseau**. Ainsi, les autoroutes françaises restent encore largement construites selon une logique centralisée : elles convergent vers Paris, mais desservent encore mal les différentes régions entre elles. Qui n'a pas déjà entendu un parent ou un ami résidant une campagne et voulant en rejoindre une autre dire qu'il préférerait passer par Paris pour bénéficier des autoroutes plutôt que de couper par les petites routes ? Si les autoroutes sont effectivement plus sûres que les routes nationales ou départementales, rallonger son trajet constitue aussi un facteur d'augmentation du risque. Ce déplacement des formes du danger est pour le moins problématique, ne résolvant rien.

Si les autoroutes allemandes provoquent moins de victimes qu'en France, c'est donc aussi qu'elles permettent en même temps d'aller au plus court et de voyager dans de meilleures conditions techniques de sécurité. Certes, **à l'inverse de la France, l'histoire de l'Allemagne a favorisé une logique de décentralisation, dont la répartition même des différents réseaux routiers porte la trace.** S'il ne s'agit nullement de prendre part au débat sur les intérêts des modèles de centralisation ou de décentralisation en général, du moins peut-on **encourager**, à l'échelle de la seule sécurité routière française, **la construction d'autoroutes inter-régions**, dont la capitale ne serait plus le lieu de passage obligé. Une telle entreprise a déjà été amorcée ces dernières dix années, mais elle mérite d'être accélérée.

Cela faciliterait la désaffectation des petites routes de campagnes, alors moins indispensables au déplacement. Mais **la construction de nouvelles autoroutes inter- et intra-régions, pour porter ses fruits, doit s'assortir d'une attractivité économique**, notamment en permettant aux résidents d'une région de pouvoir utiliser ses axes autoroutiers à un prix modique, sous forme de forfait mensuel ou annuel (sur le modèle Suisse), voire gratuitement.

De même qu'il est intéressant de comparer la situation autoroutière de la France et de l'Allemagne, il est révélateur d'observer les similitudes de linéaires entre les pays qui, en Europe, ont la sécurité routière la plus déficiente.

Si une part de la dangerosité routière en **France** est attribuée au grand nombre de kilomètres de **petites routes**, cette caractéristique se retrouve **aussi en Grèce et au Portugal**, confirmant l'importance de cette variable.

On pourrait alors s'étonner que le bilan de l'accidentologie ne soit pas de la même manière catastrophique en Autriche, lequel pays a lui aussi pour particularité une grande proportion d'axes étroits, avec parfois des routes en assez mauvais état : le passage par les Alpes de l'Allemagne à l'Autriche est toujours significatif à cet égard. Mais, outre que son bilan n'est pas excellent, l'Autriche est un pays de montagne. Or nous avons vu que c'était à la fois en milieu urbain et en régions montagneuses que la route provoquait proportionnellement le moins de victimes : ces observations tendent à se vérifier quel que soit le pays ; de même, à quelques nuances près, que la conduite de nuit et en zones rurales est partout plus dangereuse que la conduite de jour et en ville.

Ainsi, quand on observe les causes d'accidents non liés à des déficiences humaines, on remarque que beaucoup apparaissent comme des données influentes dans tous les pays. Pour autant, le constat ne signifie nullement qu'il s'agisse de causes dont les coûts en terme de sécurité routière seraient inamovibles. En France, s'il n'est pas envisageable à court terme de modifier la répartition des villes et l'importance tentaculaire de Paris, le principal effort à faire consisterait à penser le développement du linéaire autoroutier de manière moins centralisée.

Les caractéristiques des voitures en circulation

Si les autoroutes sont moins dangereuses que les petites routes, elles sont toutefois aussi le lieu de prédilection des grosses cylindrées pour les excès de vitesse. Or nous avons vu qu'en France, les grosses voitures et les voitures de moins d'un an étaient plus souvent impliquées dans des accidents, corporels ou non, que les autres véhicules.

Si l'envie de "tester" les performances des voitures neuves ou puissantes et la tendance à appréhender son moyen de locomotion comme une extension de soi existent dans tous les

pays, peut-être n'est-ce pas dans les mêmes proportions ou autour des mêmes habitudes.

Aucune enquête ne permet de se prononcer précisément, mais il est probable que les représentations de la route transmises par les médias et certaines traditions culturelles modifient la perception qu'on se fait d'une prise de risque pertinente. Selon les représentations véhiculées, l'intérêt d'une grosse cylindrée peut être montré par rapport au confort de conduite qu'elle apporte ou à son potentiel de vitesse : les conséquences ne sont pas les mêmes en terme de sécurité routière. Dans la même logique, avoir envie de tester son véhicule sur une autoroute déserte n'est pas équivalent à le tester sur un axe encombré, où l'on peut prétendre se mesurer aux autres conducteurs en plus de faire des excès de vitesse. De même qu'il s'agit de figurer les autoroutes comme des espaces plus sécurisés que les routes départementales mais où la vigilance reste de mise, il importe d'accompagner les bénéfices que constituent les équipements de prévention secondaire de messages signifiant que ces équipements ne protègent pas de l'accident.

Beaucoup de conducteurs allemands possèdent des voitures puissantes, leur linéaire autoroutier est très développé et la vitesse n'y est pas partout limitée, pour autant ils paraissent adopter des attitudes plus responsables que les conducteurs français et moins sous-évaluer les dangers de la conduite automobile.

Les infractions des conducteurs

Prévention secondaire :

Le port de la ceinture de sécurité aux places avant et arrière des voitures de tourisme est **obligatoire dans l'ensemble des 15 pays de la Communauté Européenne**. Cette obligation a été étendue à la totalité des pays européens en décembre 1991, par la directive 91/671/CEE. Elle est le plus souvent respectée, tout au moins par les passagers avant.

En Europe, de 90 à 98 % des conducteurs reconnaissent que les dispositifs de retenue réduisent les risques de blessures graves ou de décès lors des accidents. Les conducteurs français sont bien placés dans ce domaine et ils participent du consensus qui règne dans la plupart des pays européens sur les avantages du port de la ceinture pour la sécurité routière.

Les deux pays qui paraissent les plus réfractaires au port de la ceinture sont l'Espagne et le Portugal. On a déjà vu que le Portugal était, avec la Grèce, le pays qui, en valeurs relatives, avait le plus mauvais bilan de l'accidentologie en Europe. L'Espagne connaît quant à elle des résultats comparables à ceux de la France, très médiocres donc.

Si, tous pays confondus, il est possible de gagner encore quelques vies et d'éviter des handicaps lourds en incitant à un port inconditionnel de la ceinture, il est des pays pour qui les efforts dans ce domaine seront d'autant plus fructueux qu'un retard existe.

La France ne doit bien sûr pas relâcher ses tentatives pour convaincre de l'intérêt des dispositifs de retenue, quelles que soient les routes utilisées et quelle que soit la place occupée dans le véhicule. Toutefois, puisque ses scores dans ce domaine se montrent déjà très corrects, ce n'est pas sur ce terrain qu'il sera possible de réduire notablement le nombre des victimes de la route.

En général, il semble que le mauvais bilan de l'accidentologie de la France s'explique davantage par un non-respect des consignes de prévention primaire que secondaire. A noter à cet endroit que le port de la ceinture de sécurité, contrairement aux airbags, ne semble plus avoir pour effet pervers de se croire "trop" en sécurité. Ce système ne conduit plus aujourd'hui en

Europe à compenser la protection qu'il apporte par des prises de risque plus importantes sur d'autres terrains. Il est donc en quelque sorte le plus souvent rentré dans les mœurs, sans connotations particulières.

A la différence des coussins d'air ou d'autres avancées techniques qui assurent une meilleure protection en cas de choc, observons que la ceinture demande aux conducteurs et passagers des voitures une action concrète pour être efficace. Ils ont à mettre la ceinture pour assurer leur sécurité, alors que les airbags, par exemple, sont là quoiqu'ils fassent. On peut alors s'interroger sur une meilleure responsabilisation des conducteurs face à leur attitude sur la route qui serait consécutive d'une démarche active et non passive. Cette interrogation a une portée toute particulière en France où, comme nous le verrons bientôt, les conducteurs sont plus enclins qu'ailleurs en Europe à croire que les accidents sont dus à des contingences extérieures plutôt qu'à leurs propres comportements.

Prévention primaire :

Les mesures de sécurité en 1999 en Europe :

	Limitation de vitesse en km/h en agglomération	Limitation sur route	Limitation sur autoroute	Taux d'alcoolémie maximum autorisé en g/l
Allemagne	50	100	130 conseillé	0,5
Autriche	50	100	130	0,5 (mais 0,1 pour les conducteurs qui ont le permis depuis moins de 2 ans, pour les conducteurs de camion, d'autocars et de poids lourds)
Belgique	50	90	120	0,5
Danemark	50	80	110	0,5
Espagne	50	90	120	0,5 (mais 0,3 pour même qu'Autriche et transporteurs de produits dangereux)
Finlande	50	100	120	0,5
France	50	90	130	0,5
Grèce	50	80	80	0,5
Irlande	48	88	88	0,8
Italie	50	90	130	0,8
Luxembourg	50	90	120	0,8

Pays-Bas	50	80	120	0,5
Portugal	50	90	120	0,5
Royaume-Uni	48	97	112	0,8
Suède	50	90	110	0,2

Pour aider la lecture du tableau, ont été porté en gras les vitesses autorisées les plus hautes et les plus basses, ainsi que les taux d'alcoolémie autorisés les plus élevés et les plus petits.

La France, sur aucune des variables, ne se situe en position extrême. Pourtant, excepté en agglomération où, quel que soit le lieu, les vitesses autorisées sont à peu près uniformisées, de fortes disparités législatives peuvent exister entre les différents pays de l'Union Européenne. Ainsi, sur route, les vitesses permises vont de 80 à 100 km/h ; sur autoroute, de 80 à 130km/h conseillés (c'est-à-dire avec des possibilités de vitesse illimitée). Et les taux d'alcoolémie admis pour les conducteurs passent de 0,2 à 0,8 grammes par litre de sang.

Il est dès lors intéressant de regarder si les pays qui ont les meilleurs bilans en terme de sécurité routière sont ceux qui adoptent les mesures les plus drastiques ou si, à l'inverse, la teneur des mesures influe peu sur le bon classement de ces pays.

Or la Suède et le Royaume-Uni offrent des situations contrastées qui interdisent toute conclusion hâtive : étant les deux meilleurs élèves d'Europe, la Suède a adopté des mesures très restrictives, en particulier pour ce qui est du taux d'alcoolémie autorisé, quand l'Angleterre, sur ce même taux, fait partie des pays les plus laxistes. A contrario, la Grèce, dont on sait qu'elle paye un lourd tribut à la route, a pourtant parmi les vitesses autorisées les plus basses d'Europe.

Ainsi, **les limites fixées par la loi ne créent pas les conditions suffisantes à une amélioration de la sécurité routière.** Il est vrai que fixer des limites et vérifier que ces limites sont respectées participe de deux initiatives différentes. Il ne sert à rien de baliser les règles de la sécurité routière si ensuite on ne contrôle pas qu'elles sont respectées et si on ne verbalise pas les contrevenants. **Les mesures législatives, pour être efficaces, doivent s'accompagner de mesures répressives en cas de non-respect des règles.** Sinon, elles n'apparaissent que comme suggestives et non obligatoires.

Or il semble que si les pays qui ont de bons bilans accidentologiques n'ont pas toujours les mêmes règles, par contre ils vérifient plus systématiquement qu'en France qu'elles sont respectées, et ils sanctionnent plus sévèrement en cas d'infraction. C'est notamment vrai en Suède, mais on peut aussi évoquer ici le cas de la Suisse où le respect de la priorité laissée aux piétons aux passages cloutés est devenu pour les conducteurs un quasi réflexe, à force que les contrevenants aient été durement verbalisés.

La lecture du tableau précédent permet une autre constatation intéressante, fondée sur la comparaison entre la France et l'Allemagne. **Les règles de sécurité routière proposées par les deux pays sont assez proches et pourtant en France l'insécurité routière est forte alors qu'elle reste modérée en Allemagne,** lequel pays ne limite pas la vitesse sur certaines portions d'autoroute. Là encore, c'est bien la preuve que **la loi ne suffit pas à créer les comportements.** De plus, c'est aussi une illustration que la vitesse peut être dans certaines conditions peu dangereuse : rouler au-delà de 130km/h sur des axes fluides et sécurisés n'est pas forcément plus risqué que slalomer à 100km/h sur une autoroute encombrée. **Une mesure ne doit donc pas se limiter à la lettre d'un texte ; il s'agit de l'accompagner d'une responsabilisation des**

conducteurs qui intègre un maximum de variables, comme le respect des distances de sécurité, une vigilance plus grande de nuit ou par temps pluvieux, etc.

Si la France et l'Allemagne ont des bilans routiers contrastés alors que les caractéristiques législatives et l'exposition au risque des deux pays sont proches, sans doute doit-on en conclure que les comportements sur la route des conducteurs des deux pays sont bien différents et, dès lors, les représentations des dangers de la circulation.

UNE COMPARAISON ENTRE LES REPRESENTATIONS DE LA ROUTE EN FRANCE ET LES REPRESENTATIONS DE LA ROUTE EN EUROPE

Une enquête est particulièrement riche pour faire valoir les différences de représentations entre les conducteurs français et européens (UE et Europe non communautaire), l'enquête SARTRE 2, réalisée en 1996 et 1997 et dont les résultats sont présentés dans le rapport Cauzard en 2000. **Les statistiques de SARTRE 2, mises bout à bout, dessinent un tableau intéressant d'une singularité française**, sur laquelle il doit être possible d'agir.

Présentons les résultats qui montrent des divergences entre les conducteurs français et l'ensemble des conducteurs européens :

a- 36 % des conducteurs français sont très favorables à interdire aux constructeurs de faire de la publicité sur la vitesse des voitures (contre 20 % pour UE et 14 % en moyenne pour l'ensemble de l'Europe continentale).

L'écart est sensible entre la moyenne européenne et la moyenne française. Peut-être ce résultat est-il partiellement la conséquence de l'accord passé au début des années 1990 entre les pouvoirs publics français et les constructeurs automobiles. En tout cas, en estimant que l'interdiction de la publicité pour la vitesse est susceptible d'améliorer les bilans de la sécurité routière, les Français évoquent ici un élément de réduction des risques qui ne dépend pas directement de leurs comportements sur les routes mais plutôt des manières de médiatiser la route.

b- 12 % des français sont totalement opposés à des sanctions plus sévères en cas d'infraction (contre 6 % pour l'UE et 5 % pour l'ensemble de l'Europe continentale).

Entre la Communauté européenne et la France, on passe du simple au double sur cette variable, ce qui n'est pas anodin. Bien que les statistiques indiquent, en négatif, que 88% des Français sont susceptibles d'accepter des sanctions plus sévères, la résistance plus forte en France à la condamnation pour faute est significative. Peut-être indique-t-elle en filigrane que les conducteurs français se considèrent moins souvent que dans les autres pays d'Europe responsables des accidents qui surviennent sur la route.

c- 47 % des conducteurs français sont très préoccupés par les accidents de la route (contre 39 % en UE et 41 % moyenne Eu).

Si les Français se considèrent peut-être comme peu responsables du mauvais bilan de l'accidentologie de leur pays, toutefois se montrent-ils plus préoccupés par la sécurité routière que dans les autres pays d'Europe. Cette préoccupation est probablement en partie la conséquence d'une médiatisation du sujet qui place la France dans les mauvais élèves de l'Europe. Ces statistiques laissent espérer que les Français sont mobilisables sur le sujet et qu'ils pourraient se montrer enclins à faire des efforts pour améliorer la situation.

d- 71 % des conducteurs français sont favorables à la présence d'un éthylomètre dans les voitures pour se tester soi-même (contre 46 % UE, et 47 % ensemble Europe).

Alors que les Français sont moins favorables qu'ailleurs au durcissement des sanctions, ils sont par contre massivement favorables à ce que leurs voitures soient munies de dispositifs qui leur permettraient de tester eux-mêmes leurs capacités à prendre la route. On peut s'interroger sur une forme de dédouanement qui pourrait se faire jour au travers ce résultat. Il suppose en effet que les conducteurs français ne seraient pas aptes à savoir sans l'aide de la technique s'ils ont trop bu ou non. Ainsi se dessinent déjà les effets pervers que pourrait avoir la présence d'un éthylomètre dans chaque véhicule : des comportements incompatibles avec la conduite pourraient se voir "excusés" au seul motif que la technique donnerait plus tard son verdict. En outre, on peut douter qu'un conducteur sachant avoir trop bu prenne la peine de se le voir confirmer par son éthylomètre. Il ne faut pas pour autant sous-estimer les possibles effets d'incitation à la vigilance que pourrait constituer la présence d'éthylomètres. Mais leur présence doit alors s'accompagner de palliatifs aux limites de cette technique, afin d'en éviter les incidences contre-productives.

e- Les Français sont plus nombreux que les autres Européens à estimer que les accidents de la route sont très souvent causés par des problèmes techniques et à un degré moindre par les erreurs humaines : les conducteurs français, par leur tendance à minimiser l'erreur humaine, se voient comme de très bons conducteurs. Ils minimisent le rôle de la vitesse : pour 38 % des français, la vitesse est toujours ou souvent un facteur d'accident (contre 50 % UE, et 53 % ensemble Europe).

Ce constat confirme dans l'esprit les conclusions tirées à partir des statistiques précédentes. Les Français estiment que leurs comportements sont peu en cause dans les accidents de la circulation et, de même qu'ils invoquent souvent les effets d'éléments techniques déficients indépendants de leur volonté dans la survenue des accidents, ils résistent à gérer leurs comportements au quotidien mais souhaitent que des dispositifs techniques soient là pour déclarer la compatibilité de leur comportement avec la conduite automobile. Une politique de la sécurité routière efficace devra inévitablement se confronter à ces représentations particulières de la route en France et tenter de les modifier.

f- Les conducteurs français ont été moins souvent sanctionnés pour excès de vitesse que l'ensemble des européens et ils s'attendent moins à un contrôle. 91 % des conducteurs français n'ont pas eu d'amende ou de sanction pour excès de vitesse au cours des trois ans précédant l'enquête (82 % UE, et 81 % ensemble Europe).

La plus grande rareté des sanctions en France, qui ne signifie nullement que moins d'infractions sont commises mais plutôt que les contrôles sont plus rares ou moins suivis de verbalisations,

contribue à renforcer un sentiment d'immunité de la part des conducteurs. Or les contrôles et les sanctions, en plus de punir pour une infraction, ont aussi pour fonction de responsabiliser davantage et de faire mieux percevoir à la fois les erreurs de comportement et la dangerosité de la route. Leur augmentation ne doit donc pas s'inscrire exclusivement dans une logique répressive mais aussi dans une logique préventive.

g- La France, par comparaison avec l'Europe "apparaît avec **une structure relativement jeune et une proportion de conducteurs actifs parmi les plus élevées.**"

Dès lors la route représente bel et bien en France une question sociale et sanitaire globale, susceptible d'intéresser la plus grande partie de la population. Une médiatisation de cette particularité française permettrait que chacun se sente concerné, et non pas seulement un segment réduit de la population. En effet, à la tendance française à prétendre que les accidents sont la faute d'éléments extérieurs, non humains (les infrastructures, les déficiences techniques, etc), répond une autre tendance bien hexagonale à dire que c'est la faute des autres plutôt que la sienne.

h- La France, la Belgique et les Pays-Bas sont les pays d'Europe où la proportion de femmes à conduire est la plus élevée : **45 % des conducteurs sont des conductrices en France.**

Pourtant, les femmes sont moins souvent impliquées dans les accidents de la route, quel que soit le pays de référence. Ce n'est donc pas ce sex-ratio presque équilibré qui permet de comprendre le grand nombre de victimes sur les routes françaises. Cette présence quasi équilibrée d'hommes et de femmes souligne par contre la nécessité de placer la route en France au rang des questions politiques et sociales de première importance.

A la lecture de l'ensemble des résultats de SARTRE 2, il apparaît en **synthèse** que **les conducteurs français se jugent moins souvent responsables des accidents que dans le reste de l'Europe**, d'autres motifs étant invoqués par eux, et qu'**ils préfèrent les moyens de prévention qui ne mettent pas en cause leurs comportements.**

Les **campagnes de prévention à venir** se doivent impérativement de lutter contre l'idée que les conducteurs ne jouent pas le rôle majeur dans la survenue des accidents. Il s'agit de toute urgence de **responsabiliser davantage**, d'autant que la mauvaise responsabilisation des conducteurs français explique en grande partie des différences dans le bilan de l'accidentologie entre la France et des pays comme l'Allemagne avec qui elle partage un certain nombre des caractéristiques techniques, comme l'indice d'exposition au risque.

II

LE BILAN SOCIAL DE LA ROUTE

Introduction

Le premier chapitre a présenté les coûts des accidents de la route en France, leurs causes, et leurs particularités au regard de la situation européenne. À partir de quelques points clés qu'ont permis de dégager les statistiques et les diverses enquêtes citées précédemment, une discussion plus approfondie mérite d'être engagée afin de bien appréhender la complexité de la sécurité routière et de proposer des pistes d'action pesant l'ensemble des données en présence.

Les méfaits d'une médiatisation partielle des accidents de la route ont déjà été soulignés : ne rendre compte que du nombre des morts sur la route incite à oublier l'étendue et la variété des ravages. La médiatisation partielle a donc pour conséquence d'empêcher que la route soit considérée comme un sujet de société à part entière, un sujet global aux implications multiples, susceptible de concerner tout un chacun. La **participation d'une grande part de la population**, de tous âges, des deux sexes et de toutes catégories socioprofessionnelles, à **"l'économie des transports"** impose pourtant de reconnaître que la route concerne le plus grand nombre, de manière transversale. La présence autour de la route d'intérêts parfois divergents doit aussi inciter à aborder la question en tenant compte des tensions et jeu des interactions. En somme, la route doit devenir un sujet de préoccupation dans sa totalité et sa spécificité, sans ignorer que ses problèmes s'articulent à ceux d'autres domaines, mais aussi sans assimilation abusive.

Deux exemples pour illustrer le raisonnement : les handicaps consécutifs aux accidents de voitures doivent être analysés et médiatisés comme tels, ce qui n'empêche pas de les réintroduire par ailleurs dans l'économie globale du handicap, indépendamment de leur cause cette fois. Dans la même logique, la consommation d'alcool ou de produits psychotropes et leurs conséquences sur les accidents doivent faire l'objet d'une attention spécifique. Cette question ne recoupe que partiellement celle de l'alcoolisme ou de la consommation excessive de substances qui modifient l'état de conscience : sur la route, il suffit parfois de peu pour perdre une bonne part de sa vigilance.

Quoiqu'il en soit, en amont (la consommation d'alcool et de psychotropes) comme en aval (les dégradations à long terme des capacités physiques voire mentales), l'amélioration de la sécurité routière impose de faire de **la route une question de santé publique**. C'est à ce titre qu'il sera davantage possible de mobiliser tout un chacun et d'inciter à modifier les comportements, sans culpabilisation toutefois, laquelle provoque des résistances, bien connues, par exemple, autour de la gestion du VIH ou de la toxicomanie.

La route comme question de santé publique fera l'objet de la première partie de ce chapitre.

Revenons sur l'alcool. La consommation quotidienne de vin fait partie des habitudes culturelles françaises. Parallèlement, quels que soient les pays, les possibilités de se déplacer, de se mouvoir, de partir, sont perçues comme un indice de liberté. Il s'agit dès lors de réfléchir aux moyens de rendre compatibles des habitudes culturelles qu'on ne fera pas disparaître d'un coup de baguette magique, des sentiments de liberté générés par l'utilisation de moyens de déplacement inscrits dans le fondement des démocraties, avec des comportements adéquats en matière de sécurité routière. Pour réduire les attitudes incorrectes sur la route, encore faut-il identifier ce qui prévaut à la prise de risque, au delà de la seule consommation d'alcool cette fois, pour ensuite s'atteler à modifier les représentations des risques légitimes ou non.

Si la notion de risque dans les approches épidémiologiques est souvent connotée négativement, il ne faut pas oublier que pour beaucoup, le risque a aussi une valeur positive, en situation de conduite comme autrement. Ne pas tenir compte de l'utilité du risque pour certains, ne pas la décrypter, c'est échouer à coup sûr à réduire une grande partie des comportements qui créent de l'insécurité routière.

La deuxième partie de ce chapitre tentera de s'atteler à cette difficile question de la **sociologie des risques**. Elle est la continuité logique des développements précédents. En effet, nous avons bien vu en comparant la situation française avec celle d'autres pays européens que **si la France peut encore réduire le nombre des victimes de la route en améliorant ses infrastructures, c'est toutefois sur le terrain des comportements et de la responsabilisation de tous que des efforts ont le plus de chance d'apporter massivement des résultats encourageants.**

Limites des questionnements

Appréhender les accidents de la route comme une question de santé publique n'est pas encore totalement rentré dans les mœurs en France. En conséquence, certaines données ne sont pas renseignées, d'autres sont moins exploitées en terme d'analyse et d'autres encore ne le sont qu'au travers d'études particulières dans une région, mais non de façon nationale.

Nous avons déjà évoqué la médiatisation appuyée du nombre des morts au détriment de celle du nombre des blessés et les effets pervers de cette communication partielle sur les représentations de la route. Dans un autre registre, les condamnations pour conduites en état d'alcoolémie (CEA) n'ont pas fait l'objet de recherches qui comparent, au niveau de l'ensemble du pays, les résultats des différents tribunaux régionaux : dès lors, selon les sanctions prises (et nous verrons qu'elles peuvent passer du simple au triple), les incitations à une meilleure maîtrise de soi peuvent être très différentes.

Si la **rareté de certaines thématiques de recherche ou de certaines problématiques** nous empêche de nous prononcer sur certains sujets, il convient toutefois de considérer l'absence de renseignements, leur caractère très parcellaire ou leur manque de diffusion comme des indicateurs en eux-mêmes du travail qui reste à fournir, et **comme significatifs de lacunes en matière de sécurité routière en France.**

LA ROUTE : UNE QUESTION DE SANTE PUBLIQUE

"Les transformations du mourir ne s'arrêtent jamais", dit Jean-Pascal Assailly. Et il est vrai que **les conséquences massives de la route sur la démographie du pays sont récentes** : la démocratisation des transports particuliers, au travers des voitures de tourisme, ne date que du XX^e siècle ; en outre, les anciens moyens de locomotion, souvent lents, ne constituaient pas les mêmes risques.

Le fait que ce ne soit qu'au début des années 1970 que les pouvoirs publics commencent réellement à se préoccuper d'encadrer par la loi les limites de ce qu'il est possible de faire au volant montre bien que la route a créé des besoins nouveaux et, dès lors, la nécessité d'apporter des réponses spécifiques. En ce sens, si la possibilité du déplacement a beaucoup d'importance quels que soient les moments historiques, **les questions posées par l'utilisation de véhicules rapides sont inscrites dans la période contemporaine**. En outre, n'oublions pas que si en France comme dans la plupart des pays occidentaux, la route est le principal vecteur de la mobilité, elle est parfois remplacée par d'autres moyens de locomotion, comme les fleuves dans certains pays asiatiques : **le type d'accident change selon la motorisation** et, en conséquence, et en dépit d'un fort substrat commun, ses particularités en terme de santé changent également.

Tout comme les cancers, le sida ou les maladies cardio-vasculaires, la route, donc, tue ou dégrade l'état de santé de manière non négligeable. Pour autant, alors que le cancer, le sida et les maladies cardio-vasculaires ont bénéficié de l'attention des pouvoirs publics, de campagnes de prévention, de récoltes de fonds privés, et sont parfois devenus supports de débats de société, il n'en a rien été jusqu'à fort récemment en France pour ce qui est de la route. **C'est seulement lors de l'entrée dans le XXI^e siècle que les pouvoirs publics décident de faire des dangers du volant une cause nationale**. Dans le premier cas, on est face à des maladies. Pour la route, on parle plutôt de morts violentes ou de dégradations violentes de l'état de santé. Si des maladies surviennent, elles sont perçues comme des conséquences ; si la mort advient, le stade de la maladie n'a pas existé, à moins de parler de **l'insécurité routière française comme d'une maladie sociale**. Cependant, par bien des aspects, en amont comme en aval, les décès ou les handicaps produits par la circulation relèvent de questions de santé publique.

La place de la route dans l'état de santé en France : questions en aval

De part les médiatisations dont il fait l'objet et son mode opératoire, **l'accident corporel est souvent vécu comme un événement exceptionnel par les individus et les entourages qu'il frappe**. Une fois survenu, il est perçu comme de l'ordre d'une injustice, de l'ordre d'un phénomène qui n'aurait pas dû arriver. Encore une fois, ce sont les autres ou des causes non humaines qui sont jugés responsables, et la mort ou les handicaps qui peuvent s'en suivre, parce qu'ils n'avaient donné aucun signe annonciateur pour se préparer à la disparition ou au changement, sont perçus paradoxalement à la fois comme inadmissibles et relevant de la fatalité.

Le fait que la route provoque potentiellement des modifications brutales de l'atmosphère familiale ou amicale ne facilite sans doute pas que chacun se sente responsable à titre individuel de l'état de la sécurité routière. A l'inverse, certains cancers consécutifs de mauvaises hygiènes de vie, maladies au long court, douloureuses, peuvent davantage inciter à modifier les comportements de ceux qui n'en sont pas atteints.

Pourtant, de même que les cancers et les maladies cardio-vasculaires donnent bon an mal an un nombre de morts assez stable, **les accidents de la route provoquent un contingent de décès ou de handicaps non négligeables et presque constant d'une année sur l'autre**, en dépit de la diminution lente observée depuis les années 1970. **Il s'agit donc par tous les moyens de faire perdre à l'accident, dans les représentations, son caractère d'exceptionnalité.** Plus généralement, il s'agit d'inciter à ce que la mort violente ne soit plus considérée comme extraordinaire, impensable et non évitable.

La France dans la typologie des morts violentes existant de par le monde :

Les manières de mourir violemment dans un pays disent un peu des caractéristiques sociales de ce pays.

La route n'est pas considérée comme influant le cours de la mortalité naturelle (des suites de maladies) **mais comme augmentant le nombre des morts violentes** (par accidents de toute sorte, suicides et homicides). **Les handicaps consécutifs d'accidents, donc acquis, par opposition à innés, sont rarement classifiés au rang des maladies** : on pourrait alors parler de détérioration violente de l'état de santé, par contraste avec des détériorations "naturelles", pour reprendre la terminologie appliquée aux causes de décès. Mais de même que les blessés de la route intéressent moins que les morts de la route, les études démographiques s'inquiètent davantage des issues fatales que des autres.

On pourrait aussi **contester qu'aucun accident ne soit susceptible de provoquer à long terme des maladies, mais le suivi sur la durée des accidentés de la route n'existe pas vraiment en France** et il est donc difficile de se prononcer sur ce point. Il s'agit ici d'ailleurs d'**encourager à la mise en place de ce suivi, par l'établissement de cohortes qu'observaient des enquêtes conduites sur plusieurs années.**

Toutes ces précisions énoncées, il n'en reste pas moins pertinent d'observer où se situe la France au regard des **morts violentes**. On pourra déduire logiquement les **détériorations violentes de l'état de santé**. Les unes et les autres, dans tous les pays, concernent plus spécifiquement les **personnes jeunes** que les personnes âgées, ces dernières étant au fil du temps de plus en plus souvent frappées par des dégradations "naturelles" de leur condition physique. A noter que la mort des jeunes, quel qu'en soit la cause, a en moyenne un coût économique plus élevé pour la société que la mort des personnes de plus de 60 ans : les jeunes n'ont en principe pas encore ou peu participé à la productivité du pays alors qu'un investissement a été consenti pour les rendre aptes à prendre part plus tard à l'activité économique.

De l'avis de nombre de démographes, on peut diviser le monde en **quatre grands ensembles dans les manières de mourir violemment**, notamment pour les adolescents et les jeunes adultes¹⁰. Les pays en guerre ont été exclus de la typologie.

Un **premier groupe** est composé de la majorité des pays d'Europe de l'Ouest, dont la **France : les accidents de la route constituent à eux seuls la moitié des morts violentes chez les jeunes ;**

Un deuxième groupe est composé de pays d'Europe du Nord, de Scandinavie principalement : là, c'est le suicide qui occupe le devant de la scène et, plus généralement, les attitudes d'autodestruction.;

Un troisième groupe rassemble à la fois les pays d'Amérique du Nord et ceux de l'ancien bloc soviétique : les accidents de la route et les homicides, loin devant les suicides, se partagent équitablement les coûts en termes de mort violente.

Enfin, le quatrième et dernier groupe est composé d'une grande partie des pays d'Amérique du Sud : les homicides y sont prédominants, loin devant toutes les autres causes de mort violente.

La géographie mondiale des morts violentes indique des représentations communes par aires culturelles et politiques. Elle incite aussi à penser une réduction de certaines formes de mortalité qui n'entraîne pas un effet de vases communicants : **le suicide est sans doute à la Finlande ce que les accidents de la circulation sont à la France, mais contribuer à la diminution absolue du nombre des suicides ne doit pas augmenter le nombre absolu des morts sur la route ou par homicides, et vice versa**. La précision est de taille, puisque beaucoup voient entre les différentes formes de morts violentes un continuum sociologique et psychologique.

Le tableau de la répartition géographique des différentes causes de morts violentes impose donc la vigilance dans la teneur des messages de prévention diffusés. Les messages ne doivent pas, en dévalorisant certains risques, conduire à en revaloriser d'autres, tout aussi potentiellement mortels.

Données générales sur la mortalité en France :

Nous venons de voir que les accidents de la route sont la principale cause de décès (ou de handicaps) des jeunes en France, que l'on s'intéresse à leur mortalité violente ou naturelle. Pour ce qui est de l'ensemble des morts violentes ou des handicaps acquis, ils sont causés en priorité dans ce pays par les accidents de la circulation, toutes tranches d'âge confondues.

Mais avant de préciser la place de la route dans l'état général de santé des Français et pour finir de croiser les variables démographiques sur l'ensemble de la population, établissons en préalable un tableau des différentes causes de mortalité en France.

Replacer les morts par accident dans l'éventail de la mort en général est porteur de sens. La démarche contribue à faire perdre leur caractère extraordinaire aux décès de la route. Car si la mort est une fatalité pour tous, l'âge auquel elle advient est pour partie de l'ordre de la responsabilité individuelle.

Évidemment la responsabilité individuelle se nourrit de représentations sociales communes, et c'est dans cette mesure que l'Etat, les différentes instances gouvernementales ou associatives, et

¹⁰ On pourra se reporter en particulier à Assailly, J.-P. (2001), qui développe le sujet.

les vecteurs médiatiques dans leur ensemble ont le devoir d'infléchir l'incidence des représentations inadéquates ou de modifier le contenu de celles-ci.

Pour ce qui est des différences géographiques, **la France semble toujours avoir connu une division pertinente entre le Nord et le Sud du pays**, même si la ligne de partage a pu déterminer une inversion des tendances au cours de l'histoire. Sur l'ensemble du XIX^e siècle, la mortalité violente était faible dans le Nord de la France, plus élevée dans le sud. Peu à peu, sous les effets conjoints de l'industrialisation et de la montée de l'alcoolisme dans les classes populaires, au cours du XX^e siècle et jusqu'à aujourd'hui, la mortalité violente est devenue plus importante dans le Nord du pays et moins dans le Sud.

Etrangement, la mortalité par accident de la route est inverse par rapport au tableau national de la mort violente : on meurt plus sur les routes du Sud de la France que sur les routes du Nord. Dans une certaine mesure, la situation au regard de la sécurité routière évoque un **parallèle avec la situation par rapport au VIH** : pour cette cause de mortalité aussi, et exception faite de Paris et de la région Ile de France, on meurt plus dans la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur que dans le Nord-Pas-de-Calais. L'injection importante de drogues telles **l'héroïne dans le Sud de la France, susceptible tant de transmettre le sida que de faire baisser la vigilance au volant, pourrait entrer dans les facteurs explicatifs.** Malgré tout, la cartographie de l'alcoolisme et de ses méfaits létaux semble aller à contre-courant : c'est dans le **Nord que se rencontrent le plus de maladies liées à la consommation excessive d'alcool** (comme les cancers de l'appareil digestif, les cirrhoses du foie, etc) **mais ce n'est pas dans cette zone géographique qu'il y a le plus d'accidents** de la route. Ce constat a de quoi surprendre quand on connaît l'association entre la consommation d'alcool et la survenue d'accidents graves¹¹. Mais répétons que les risques liés à la consommation d'alcool sur la route ne renvoient pas exclusivement aux cas d'alcoolisme : tout un chacun qui a trop bu exceptionnellement ou qui consomme quotidiennement deux ou trois verres de vins encoure et fait courir des dangers dès lors qu'il prend le volant. En outre, nous avons déjà vu combien les causes d'accident pouvaient être plurifactorielles : l'alcool n'explique pas à lui seul le mauvais bilan de la sécurité routière en France, ni aucune variable prise isolément.

En France, en population générale, les 2/3 des décès sont dus à des cancers et à des maladies cardio-vasculaires. Ces maladies, de même que les accidents de la route, seraient en partie évitables ou retardées si les Français changeaient certaines de leurs habitudes de consommation. Les hommes meurent plus souvent de cancers ; et les femmes, plus souvent de maladies cardio-vasculaires. Autrement dit, **quel que soit le sexe et tous âges confondus, les décès sont en France, comme dans l'ensemble des pays démocratiques en paix, en grande majorité liés à des morts naturelles plutôt qu'à des morts violentes.**

Il n'y a que pour les jeunes que le rapport s'inverse, d'où la nécessité dans cette tranche d'âge de faire de la sécurité routière une question d'urgence.

On observe en France comme dans presque tous les pays du monde **une surmortalité masculine**, quelles que soient les causes de décès. Cette surmortalité des hommes se remarque en particulier chez les adolescents et les jeunes adultes. Elle existe sur la route aussi, exacerbée.

¹¹ On pourra lire à ce propos Le Bras, in Salem et al. (1999).

En croisant la situation des jeunes des deux sexes à celle des hommes de tous âges au regard de leurs manières de mourir, il apparaît donc que les jeunes constituent un segment de la population sur lequel il faut porter une attention toute particulière pour améliorer les bilans de l'accidentologie.

Route, mortalité et handicap :

Une mise en garde s'impose pour lire à leur juste valeur les données suivantes : **les statistiques françaises** ne considèrent comme morts des suites d'un accident de la circulation que les personnes qui décèdent dans les 6 jours suivant l'accident. Dès lors, l'ensemble des bilans **sous-évaluent notoirement la part réelle des décès consécutifs aux accidents de la route**.

Cette sous-évaluation peut s'interpréter comme révélatrice du long manque d'intérêt des pouvoirs publics français pour le sujet de la sécurité routière. En dépit de quelques pics de médiatisation et de quelques rafales de mesures de restriction, la route n'a pas été jusqu'à fort récemment un thème constant de préoccupation. On ne peut à ce propos qu'encourager à la production de statistiques qui adoptent les critères de **la plupart des autres pays européens : les morts de la route s'y comptabilisent à 30 jours**. L'adoption de cet étalon serait aussi une façon d'inscrire dans la durée et non plus dans l'exceptionnalité une préoccupation pour la sécurité des Français en voiture.

En outre, la mesure des handicaps ou des possibles maladies consécutives aux accidents de la route reste très parcellaire en France. Si, parmi les victimes corporelles des accidents, on applique aussi l'amplitude des 6 jours (les blessés légers restant moins de 6 jours à l'hôpital et les blessés graves plus de 6 jours), il n'y a par contre, à long terme, **aucun suivi statistique centralisé et systématique des accidentés de la route**.

Cette absence de suivi peut, là encore, s'analyser comme un indice du faible intérêt de l'Etat, quels qu'aient été les gouvernements, pour la question des coûts négatifs de la route. Encore une fois, le constat implique une vision des accidents comme des événements extraordinaires, alors que pour les faire diminuer, il faudrait les figurer comme des risques constants avec des conséquences potentielles à très long terme. Comme nous l'annoncions plus haut, il s'agit au minimum d'encourager le développement de cohortes de suivi des accidentés de la route, et mieux, de rendre ce suivi systématique et d'en centraliser les résultats.

La mise en place de cohortes ou de suivis systématiques, si possible anonymes afin d'inciter le plus grand nombre des accidentés à s'y conformer, pourrait permettre d'observer des conséquences d'accidents jusqu'ici inconnues, ou du moins non corrélées au niveau national.

Ces précisions apportées, à garder en mémoire, il devient possible de présenter ce qui est connu en France des décès et des handicaps consécutifs d'accidents de la circulation.

LES TAUX DE DECES POUR 100 000 HABITANTS EN FRANCE :

Année 1998	Toutes causes de décès confondues	Ensemble des morts violentes	Accidents de la route
Hommes	956,8	92,1	20,6
Femmes	860,4	58,7	7,7

A la lecture de ce tableau, la part des accidents de la route en 1998 peut paraître assez faible dans la mortalité française. Les légères améliorations dans le bilan de l'accidentologie survenues après 1998 n'ont toutefois pas sensiblement modifié les proportions.

Les deux sexes confondus, moins de 1,5 personnes sur 100 décèdent sur la route. Si l'on ne considère que les hommes, ils sont plus de 2 sur 100 à mourir par accidents, et si l'on s'en réfère aux femmes, elles sont moins de 1 sur 100. Le **passage du simple au double selon le sexe** retient l'attention.

On se souviendra aussi que **si l'on observe la seule catégorie des jeunes, les accidents de la route représentent la moitié des morts violentes, alors que tous âges et sexes confondus, ils en représentent moins de 20%**.

D'autres indices relativisent encore la première impression de faible incidence de la circulation routière sur la répartition de la mortalité en France : ainsi, en regardant les statistiques de morts violentes dans le cadre des accidents du travail, on observe alors que 50% des décès concernent des accidents de la circulation. Ces 50% ont représenté, en 1999, 1200 personnes tuées (ONISR). Ce résultat doit fortement inciter à continuer d'**impliquer les entreprises dans la prévention de l'insécurité routière**. La mise en place de cette prévention devrait pour partie entrer dans les attributions des médecins du travail, lesquels dans certaines grosses structures s'attachent déjà à remplir cette fonction. Des initiatives du type de celle du CICR du 2 avril 1999, où l'Etat, en partenariat avec les assurances et les caisses d'assurance maladie, encourageait à la mise en œuvre de plans de prévention des risques automobiles dans les entreprises, devraient non seulement se multiplier mais aussi prendre un caractère d'obligation.

Le **nombre des blessés par accidents de la route est exponentiel par rapport au nombre des morts**. En 2001, si 7700 personnes sont mortes des suites d'un accident, 1 304 000 personnes ont été blessées, dont 26 200 gravement¹².

Il devient alors impossible de voir l'insécurité routière comme un phénomène marginal et exceptionnel. Elle est susceptible de toucher chaque année un grand nombre de familles et de conduire à de fortes dépenses pour la sécurité sociale. A noter, en outre, que si le nombre des blessés graves reste heureusement modéré par rapport au nombre des blessés légers, on peut supposer parmi ces derniers l'existence de quelques cas chez qui, en l'absence de suivi, on n'a pas décelé qu'ils pouvaient être plus gravement atteints.

Une recherche conduite dans le **département du Rhône** par l'INRETS et dont les résultats ont été rendus publics en 2001 offre des compléments d'information intéressants : toutes les personnes blessées dans le département au cours d'accidents de la circulation ont été consignées et suivies. Ont été considérées comme blessées dans l'enquête l'ensemble des personnes qui présentaient au moins une des lésions répertoriées dans le *Abbreviated Injury Scale* (classement médical reconnu internationalement pour qualifier et mesurer les types de blessures). Or il apparaît que **30% des individus qui avaient été considérés comme blessés au moment de l'accident en subiront encore des handicaps directement consécutifs un an plus tard**.

Ce genre d'enquête mériterait de se développer dans l'ensemble des régions (au moins en choisissant un éventail de départements significatifs) pour mieux appréhender les coûts réels de la route.

¹² Source : Direction des transports terrestres.

En général, une **meilleure connaissance des méfaits tant latéraux que longitudinaux** causés par les accidents de la circulation contribuerait à insérer davantage la sécurité routière dans une problématique de santé publique.

Si l'on compare le **poids épidémiologique effectif des accidents** de la circulation au traitement médiatique dont font l'objet d'autres questions de santé (le sida, la toxicomanie, les cancers...), on mesure combien, en France, il a été anormalement sous-estimé et relégué au second plan.

La fin de la stagnation des progrès de la sécurité routière passe aussi par une prise de conscience massive des pouvoirs publics que la route est une question de priorité sanitaire. Si l'on a un espoir de pouvoir modifier positivement les comportements routiers du plus grand nombre, encore faut-il que les Français se sentent constamment incités au changement de leurs comportements par des prises de positions publiques qui cessent d'être ponctuelles et de renforcer les sentiments de fatalité.

Certes, les **mesures législatives** sont nécessaires. Mais l'arsenal juridique est pour une bonne part déjà existant. On connaît en outre les **effets d'usure de ces mesures quand l'importance n'en est pas rappelée régulièrement et quand la rareté des sanctions vient à faire douter de leur existence**. La dégradation du respect des limitations de vitesse en France en est le signe ces dernières années.

Mais encore une fois, si la loi donne un cadre, si la répression désigne des fautifs, ni l'une ni l'autre ne suffisent à une entreprise de prévention durable. Il ne s'agit pas tant de faire que chaque habitant se sente coupable vis-à-vis de la route que d'amener chacun à considérer comme de l'ordre de la normalité une attitude respectueuse de sa propre vie et de celle d'autrui dans la circulation. Or à cet égard, une médiatisation de la route qui passe par d'autres relais que ceux de la sanction (toutefois indispensable en cas d'infraction) ou des dégâts corporels mortels ne peut que porter ses fruits.

C'est dans cette optique aussi qu'**il devient urgent de faire de la route une question de santé publique : à la fois, en aval, pour mieux avertir les esprits sur l'ensemble des conséquences possibles des accidents sur la santé, et pour ne pas se limiter, en amont, à une simple entreprise de culpabilisation, dont on sait les effets de résistance induits**. Alors les différentes mesures législatives ne seront plus perçues comme une entrave à la liberté mais comme un moyen de préserver son intégrité physique.

Les conséquences de la consommation de produits qui modifient l'état de conscience sur les bilans de l'accidentologie en France : questions en aval et en amont

Le **rôle des médecins dans la prévention des accidents est de plus en plus affirmé en France**, notamment autour de certaines causes particulières de l'insécurité routière. Cette plus grande implication du corps médical laisse espérer qu'on se dirige peu à peu vers une meilleure reconnaissance des accidents de la route comme problème de santé publique. Deux exemples permettent d'illustrer leur investissement croissant : en aval, les magistrats chargés des procès pour Conduite en Etat d'Alcoolémie (CEA) font de plus en plus appel à des médecins pour comprendre la pertinence des cures de désintoxication qu'ils peuvent prononcer en guise ou en supplément de peine. Ensuite, la récente proposition de classification des médicaments en quatre

catégories selon leur degré de dangerosité pour la conduite confirme que des questions d'ordres médicales et pharmacologiques se posent de plus en plus souvent en amont pour prévenir les accidents.

La consommation d'alcool ou de produits qui modifient l'état de conscience (drogues, médicaments) **n'est pas la seule cause d'accidents en France**, loin s'en faut. Quand cette consommation intervient, elle n'exclut pas l'existence, par ailleurs, d'autres facteurs pour expliquer les collisions : la consommation n'est qu'une cause indirecte d'accidents, qui conduit à des baisses de vigilance, des excès de vitesse, etc, lesquels provoquent directement le choc.

Mais **parce que l'alcoolisme, la toxicomanie et, certes depuis moins longtemps, la consommation médicamenteuse excessive des Français ont fait antérieurement l'objet de questionnements en terme de santé publique, il a paru naturel de relier la problématique de la route à ces thématiques plus anciennes.** A double titre, pourtant, **cette annexion n'est pas entièrement satisfaisante** : déjà, parce que les accidents ne sont pas forcément liés à des cas d'alcoolisme ou de toxicomanie régulière ; ensuite, parce qu'il serait dommageable de se satisfaire de cette seule porte d'entrée de la route dans des interrogations en termes de santé publique. Il ne s'agit pas, ici, en prenant la sécurité routière pour prétexte, de condamner toute forme de consommation d'alcool ou médicaments. Alcool et médicaments peuvent ne pas faire encourir de risques si l'on reste chez soi. Se tromper de débat pourrait à cet endroit brouiller la réflexion.

Ces précisions en mémoire, **il existe pourtant bel et bien une particularité française quant à la place qu'occupe la consommation d'alcool dans les accidents de la route.** Une autre particularité hexagonale pourrait se dessiner en rapport avec la consommation des médicaments prescrits contre les dépressions, les troubles névrotiques ou psychotiques. Les Français sont en effet les plus gros consommateurs au monde de ce type de médicaments et certains sont réellement incompatibles avec la conduite automobile. Pour ce qui est de l'usage de produits illicites, il a été également montré combien il pouvait être dangereux au volant. Les jeunes, qui payent un si lourd tribut à la route, en sont les plus gros consommateurs. Cependant, il ne s'agit pas là d'une même singularité française : d'autres pays ont une proportion d'usagers plus élevée que la France. En outre, la question des drogues illicites au volant, comme celle des effets médicamenteux, reste peu documentée et n'a pas fait l'objet d'études représentatives.

Dans les développements suivants, la question de l'alcool (et dans une moindre mesure de l'ensemble des produits psychotropes) sera abordée en amont de l'accident comme en aval, après sa survenue.

Deux recherches empiriques viendront pour finir mettre en lumière une absence d'homogénéité en France dans les décisions de sanctions prises par les magistrats lors des délits commis sur la route. Fait significatif d'une singularité française à cet égard, la dénomination des sessions de tribunaux dans lesquelles sont jugés ces délits (vitesses excessives ayant causé un accident, délits de fuite, etc) se réduit aux questions d'alcool : les magistrats les appellent les "sessions CEA" (Conduite en Etat d'Alcoolémie). De fait, les jugements pour taux d'alcoolémie illégal représentent l'écrasante majorité des affaires traitées lors de ces sessions. D'où le choix de les rapporter dans ce chapitre.

Les Français, la route et l'alcool

En 1837, l'Académie des Sciences Morales et Politiques lançait une série d'investigations sur "les causes de l'ivrognerie et les moyens d'y remédier", qui ont trouvé leur aboutissement au travers des travaux de **Louis-René Villermé**, souvent présenté comme un précurseur de la notion de santé publique en France. Si la perception de la consommation d'alcool a changé depuis le début de XIX^e siècle, cessant d'être simplement associé aux "classes laborieuses, classes dangereuses" et de n'inquiéter que dans son excès, elle demeure un fait de société aux conséquences multiples. En particulier, **la présence d'alcool dans le sang est en cause dans un tiers des accidents mortels sur la route**. La coïncidence entre consommation d'un produit psychoactif et dangerosité de la circulation automobile en France est d'ailleurs une métaphore des difficultés à réduire le coût en vie, en handicaps et en argent de la violence routière : **même si la consommation d'alcool n'a cessé de diminuer, elle reste une pratique sociale et culturelle admise voire valorisée** dans notre pays.

Les méfaits de l'alcool en France dépassent largement ceux de la circulation routière. Parmi les raisons qui expliquent les inégalités sociales de santé dans ce pays, on retrouve encore la question de l'alcool, comme il a été démontré par l'équipe réunie autour de Didier Fassin.

En particulier, si on meurt en moyenne plus tôt dans les milieux défavorisés que dans les milieux aisés, c'est surtout en raison de l'écart des taux de mortalité prématurés consécutifs d'usages nocifs pour la santé. Ainsi, les cirrhoses du foie et les cancers des voies aéro-digestives supérieures, dont on sait l'importance de la consommation d'alcool dans leur développement, s'observent plus fréquemment chez les personnes un peu ou très démunies que chez les personnes aux revenus supérieurs à la moyenne. Les liens de causalité entre alcool et appartenance économique restent pourtant incertains : est-ce la consommation excessive d'alcool qui fait redescendre l'échelle sociale ? Ou, à l'inverse, des conditions de vie pénibles entraînent-elles des consommations susceptibles d'effacer un temps les difficultés de l'existence ?

Toujours est-il que les populations pauvres sont plus concentrées dans la partie Nord de la France et que c'est pourtant dans le Sud que les taux de mortalité par accidents sont les plus élevés. **Il ne semble donc pas y avoir de concordance entre les zones géographiques de plus forte consommation de boissons et les zones les plus à risque du point de vue de la sécurité routière**. Aucune statistique cependant ne permet de savoir précisément si dans le Nord les accidents sont plus souvent causés indirectement par l'alcool, et dans le Sud par d'autres facteurs, dont les usages de produits illicites, plus répandus dans le pourtour méditerranéen que dans le reste de la France.

Mais comme il a déjà été dit, les accidents provoqués indirectement par l'alcool ne sont pas forcément le fait de conducteurs qui seraient des consommateurs excessifs. Or il se trouve que la tradition du boire fait partie de la sociabilité française, au même titre que la consommation de produits différents participe de la culture d'autres pays. **Dès lors, si "faire honneur" à la boisson est une manifestation courante d'appartenance nationale, cela signifie aussi que la pratique est suffisamment banalisée pour qu'elle soit rarement vue comme dangereuse, même dans des contextes comme la route où pourtant elle le devient incontestablement.**

La consommation d'alcool a toutefois sensiblement diminué en France au cours du dernier quart de siècle, comme le montre le tableau suivant (consommation d'alcool exprimée en litres d'alcool purs par habitant et par an) :

1970	1975	1980	1985	1990	1995	1997
17,3	16,5	14,8	13,3	12,7	11,5	10,9

Cette baisse de la consommation d'alcool peut être mise en parallèle avec la diminution du nombre des victimes de la route sur la même période, qui bien que légèrement plus rapide, a suivi une courbe assez comparable.

Si un ensemble de mesures et de facteurs connexes sont venus améliorer la sécurité routière en France depuis vingt-cinq ans, la similitude des tendances donne quand même à penser. Notamment, on peut y voir un indice que **si les consommations excessives régulières jouent peu sur les bilans de l'accidentologie** (ce sont des pratiques qui restent minoritaires), **par contre la consommation moyenne, le plus souvent banalisée, quotidienne sans être abusive, pourrait influencer plus directement.**

Or, en 2002, la France reste parmi les pays du monde où la consommation d'alcool est la plus importante, juste derrière le Portugal. On se souviendra à cet endroit que ces deux pays comptent parmi les plus mauvais élèves de l'Europe en matière de coûts humains payés à la route.

Répetons-le toutefois, il ne s'agit nullement de confondre le débat sur la consommation d'alcool en général (les médecins s'accordent d'ailleurs pour dire qu'une consommation modérée de certaines boissons alcoolisées a des effets bénéfiques sur la santé : les vins à tanin en France ; certains whisky en Ecosse...), avec le débat qui conjugue cette consommation à la conduite automobile. **Pour qu'une politique de réduction des risques soit entendue par le public visé, les épidémiologues qui travaillent sur le VIH ou sur la toxicomanie ont bien montré qu'il ne s'agissait pas de clore tous les espaces de choix mais plutôt d'en montrer certains comme moins pertinents que d'autres.**

Une observation des représentations de l'alcool sur la route par les Français permet alors de sérier les domaines sur lesquels il est possible d'intervenir. On se fondera une nouvelle fois sur l'enquête SARTRE 2 afin de montrer ce qui particularise ici les conducteurs français par rapport aux conducteurs européens :

Les conducteurs français, dans la même proportion que les habitants des autres pays européens, connaissent pour les trois quarts d'entre eux la limite d'alcool légale en vigueur. Plus encore (84 %) savent à combien de verres correspond cette limite.

Pas plus en France qu'en Europe il n'y a donc un déficit d'information quant à la teneur de la loi. S'il reste certes nécessaire de la répéter constamment, ce n'est pas une lacune de connaissances qui permet d'expliquer des prises de risque supérieures en France par rapport à l'alcool au volant. Ce mécanisme est bien connu des chercheurs en sciences sociales qui ont travaillé sur le sida : savoir, ce n'est pas pour autant respecter¹³. Les personnes sont toujours promptes, pour justifier leurs comportements dangereux, à trouver des raisons qui leur permettent d'oublier leurs connaissances ou de les détourner. **L'information brute, nécessaire, n'est donc jamais suffisante pour modifier les comportements à risque.**

29 % des conducteurs français (contre 48 % pour l'ensemble de l'Europe) pensent que l'on ne devrait pas pouvoir boire d'alcool du tout avant de conduire.

¹³ A ce propos, voir Deschamps, C. (2002).

Le décalage est là considérable entre la France et la plupart de ses voisins européens. La tolérance zéro prônée par la Suède semble très peu envisageable. Si le rejet de la tolérance zéro par rapport à l'alcool au volant s'appuie sans doute pour partie sur la tradition française du boire comme pratique de convivialité, il doit aussi prémunir contre les effets contre-productifs que pourrait avoir une mesure d'interdiction totale de l'alcool en cas de conduite. À être inscrite dans la loi, l'interdiction serait susceptible de provoquer des résistances de principe. En outre, on rappellera que le Royaume-Uni a un des taux d'alcool acceptable au volant les plus élevés d'Europe et qu'il compte pourtant parmi les pays qui ont la meilleure sécurité routière. **L'interdiction de toute consommation d'alcool pour les personnes qui prennent la route ne paraît donc pas une mesure à encourager en France** : non seulement on peut douter de la pertinence d'une telle loi au regard des situations qui prévalent ailleurs, mais aussi elle risquerait de provoquer des effets inverses de ceux escomptés. Il s'agit donc davantage **d'inciter au meilleur respect de la limite actuelle, qui est globalement d'ores et déjà considérée comme admissible par les conducteurs**, même s'ils l'outrepassent parfois.

17 % des conducteurs français déclarent boire presque tous les jours, contre 10 % seulement pour l'ensemble de l'Europe.

Cette habitude de consommation sensiblement plus élevée en France est de l'ordre d'un constat qu'il ne sera pas possible d'effacer à court terme. Il s'agit donc plutôt de préconiser des systèmes comme le co-voiturage, qui incite une seule personne, le conducteur effectif, à boire peu et laisse les autres consommer comme elles le souhaitent plutôt que d'obliger l'ensemble des conducteurs potentiels à se restreindre. Le conducteur en charge des autres passagers peut en outre ne pas être toujours le même, ce qui permet de répartir les responsabilités.

Confirmant les résultats précédents, on apprend encore qu'en France, **28 % des conducteurs ne boivent jamais d'alcool (comme en Europe) et que 24 % ne boivent jamais avant de conduire (contre 40 % en Europe)**. On peut en déduire logiquement que 52 % des conducteurs français ne sont pas concernés par l'alcool au volant, alors qu'ils sont 68 % à ne pas l'être en moyenne européenne.

Reste donc que près de la moitié des conducteurs français sont susceptibles de conduire tout en ayant bu.

Si on est bel et bien face à une singularité hexagonale (partagée avec le Portugal), il serait toutefois hâtif d'en conclure que la moitié des conducteurs français dépassent systématiquement les limites autorisées. En fait, à la différence de la vitesse, la contravention à la loi sur le taux d'alcoolémie admis au volant est un comportement qui reste rare. A la différence d'autres causes d'accident toutefois, ce non-respect spécifique de la loi a des effets exponentiels sur les bilans de l'accidentologie. Si la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale n'est que de 1,4 % lors des contrôles préventifs, on mesure par contre que l'alcool intervient dans 35 % des accidents mortels¹⁴. Les pourcentages de dépassements de vitesse relevés lors des contrôles routiers et ceux de l'incidence de la même vitesse sur les accidents mortels sont par comparaison bien plus concordants.

A la lecture des résultats des parties de l'enquête SARTRE 2 consacrées à l'alcool au volant, il apparaît **d'avantage pertinent de contribuer à faire respecter la loi existante**, laquelle est

¹⁴ ONISR, *Bilan*, 2001.

perçue comme légitime par la majorité des conducteurs français et est connue par eux, **plutôt que de la durcir**, au risque de devoir alors s'affronter à son rejet et à des formes de non-respect kamikaze. Il sera peut-être possible de limiter les autorisations plus tard, mais seulement quand le rapport général des Français à l'alcool aura évolué ; ce qui n'est envisageable qu'à long terme.

A un premier niveau, le respect de la loi actuelle vis-à-vis de l'alcool au volant se mesure lors des contrôles routiers et lors des accidents. A un second niveau, il devient aussi nécessaire d'évaluer les sanctions prononcées, d'observer leur cohérence ou leur absence d'uniformité.

L'incidence de l'alcool sur la sécurité routière

	Tous dépistages pratiqués	Dont positifs	Dépistages préventifs pratiqués	Dont positifs
1990	4 868 579	113 012	2 907 551	28 601
1995	8 426 940	126 547	6 557 921	62 953
2000	9 146 230	179 974	7 422 337	100 756

On observe nettement à la lecture du tableau précédent qu'entre 1990 et 1995, le nombre total des **dépistages** a augmenté, passant quasiment du simple au double. **L'augmentation est toutefois essentiellement le fait des dépistages préventifs**. La quantité des accidents (occasion des autres formes de dépistage) ayant légèrement diminué entre ces deux dates, on comprend qu'en toute logique elle influe peu ; le cas inverse serait d'ailleurs des plus inquiétants pour l'état de la sécurité routière en France.

L'augmentation des contrôles préventifs est à encourager dans la mesure où le procédé permet d'alerter et d'impliquer les conducteurs. Ces contrôles font percevoir que la loi n'est pas lettre morte, en même temps qu'ils mettent le doigt sur des comportements incorrects en situation de conduite automobile. Sans le rappel concret de la loi, tout un chacun a une tendance prononcée à ne pas remarquer (ou à faire semblant de ne pas remarquer) qu'il ne respecte pas les règles. Les contrôles facilitent dès lors une prise de conscience par le conducteur que la dangerosité de la route est la conséquence possible de l'ensemble des comportements, le sien compris, et non seulement celui des autres. Au delà de la sanction, les contrôles sont une façon d'impliquer la totalité des conducteurs, à la fois comme groupe et pris individuellement, dans l'économie globale de la sécurité routière.

Une politique publique qui souhaite sincèrement réduire les coûts humains de la route en France se doit de multiplier les contrôles, conçus comme des formes primaires de prévention avant d'être inscrits dans une logique de répression. A cet endroit, signalons que les opérations de contrôles à certains péages d'autoroute en 2001, qui relevaient les infractions (par exemple le non-port de la ceinture de sécurité) et proposaient un mini-stage en conditions réelles sur les risques encourus en cas d'accident en échange de l'amende, semblent avoir eu des effets très bénéfiques sur la sensibilisation des personnes qui en ont fait l'objet. Il ne s'agissait pas lors de ces opérations de culpabiliser, mais tout simplement de faire éprouver physiquement les conséquences de certains actes et, dès lors, d'intéresser la majorité à la sécurité routière, avant que survienne l'accident.

Le tableau précédent doit quand même faire observer que **lors des dépistages préventifs, les tests d'alcoolémie positifs sont en légère augmentation en l'espace de 10 ans** : en 1990 moins de 1 % des personnes testées dans ce cadre dépassaient les limites d'alcool autorisées, elles sont 1,4 % en 2000. Si cet accroissement peut être partiellement la conséquence de modalités de contrôle différentes, il incite toutefois à rester vigilant sur de possibles relâchements dans le respect des règles de prévention primaire par rapport à l'alcool au volant.

Cette vigilance est d'autant plus de mise qu'on a déjà dit que si le dépassement du taux d'alcool autorisé restait rare, il avait pourtant des conséquences très importantes en matière de sécurité routière.

Le tableau suivant permet de s'en convaincre, qui recense les pourcentages d'alcoolémie illégale dans différents types d'accidents :

	1995-1996	1997-1998	1999-2000
Pourcentages de cas connus	80 %	85 %	87 %
Conducteurs impliqués dans accidents corporels	8 %	7,9 %	6,9 %
Conducteurs impliqués dans accidents non mortels	7,4 %	6,5 %	6,2 %
Conducteurs impliqués dans accidents mortels	19,6 %	20,2 %	19,6 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels à un véhicule seul sans piéton	47,8 %	49,9 %	48,3 %

On observe, à la lecture de ces pourcentages, que la consommation illégale d'alcool au volant a une incidence nettement marquée dans les accidents mortels, et notamment lors des accidents à véhicule seul. Cet état de fait, quasiment constant au cours des cinq dernières années, met en lumière un des principaux effets de l'alcool : la perte de contrôle. C'est en effet cette baisse d'attention qui explique **la forte proportion de conducteurs à avoir un test d'alcoolémie positif parmi ceux qui provoquent des accidents à véhicule seul** : les arbres des bas-côtés ou n'importe quel autre obstacle peuvent devenir leur ennemi matériel. Il serait dès lors **absurde de couper les arbres**, comme il a été proposé par certains, pour réduire l'insécurité routière : ce ne sont pas eux directement qui sont en cause le plus souvent, mais les comportements inadéquats de quelques conducteurs par rapport à leur consommation d'alcool au volant. Incriminer les arbres n'en demeure pas moins typique d'une certaine perception de la route en France, où se sont plus souvent des éléments extérieurs que les comportements des conducteurs qui sont jugés

responsables des méfaits. L'effet "zig-zag" sur la conduite de l'alcool est pourtant bien connu des magistrats des sessions de CEA, pour qui il devient même motif à plaisanterie entre eux ou manière de confondre les prévenus par l'humiliation¹⁵.

Cet effet zig-zag est parfois aussi ce qui permet aux gendarmes ou à la police d'arrêter un véhicule avant que ne survienne un accident. Lors du traitement des délits liés à la route dans les tribunaux, on comprend dès lors mieux la place considérable occupée par les conduites en état d'alcoolémie. Les contrevenants à la loi qui limite le taux d'alcool au volant se distinguent souvent des autres conducteurs par une conduite évidemment inappropriée, qui attire l'attention sur eux. En outre, ces dix dernières années, l'augmentation des contrôles et des dépistages systématiques déjà montrée plus haut, a contribué à accroître en proportion le nombre des personnes repérées comme étant en infraction de la loi.

En conséquence, en France, **les délits pour Conduite en Etat d'Alcoolémie représentent en 1999 à eux seuls 23% de l'ensemble des délits sanctionnés** (meurtres, vols, etc) dans les tribunaux. La prédominance de ce contentieux indique une fois de plus la particularité française au regard de l'alcool au volant et, plus encore, la place occupée par les boissons dans ce pays, puisque près du quart des affaires de délit traités par la justice ont à voir avec la consommation d'alcool.

BILAN DES SANCTIONS JUDICIAIRES

Les trois tableaux suivants présentent des résultats obtenus à partir des données extraites des casiers judiciaires. La majorité des informations concerne **des délits commis par des conducteurs en état d'ébriété**, même si ce n'est pas toujours leur consommation excessive au volant qui les a fait arrêter.

Nombre et types des délits sanctionnés devant les tribunaux :

Une condamnation donnée peut réprimer une seule ou plusieurs infractions inscrites les unes à la suite des autres au casier judiciaire. L'étude des condamnations 1999 porte sur l'infraction principale et la peine principale prononcée. Une infraction de "rang 1", correspond à l'infraction citée en premier, en cas de pluralité d'infraction (les infractions secondaires ne sont alors pas prises en compte).

Le tableau suivant présente l'ensemble des délits possibles sur la route.

	Nd de condamna Infractions uniques et de rang 1 en 1999	Idem en 1987	Nb d'infractions sanctionnées dans les condamna en	Idem en 1987
--	--	--------------	---	--------------

¹⁵ Observation des procès pour CEA au tribunal de Senlis par Bruno Proth, Grégory Duquesnoy et Catherine Deschamps : voir la description de la recherche dans les pages suivantes.

			1999	
Conduite en état alcoolique	103 088	75 256	105769	78216
Délit de fuite	8571	12105	11046	15246
Refus d'obtempérer	5181	4367	8664	6982
Refus de vérif de l'état alcoolique	1238	1239	3545	4720
Conduite malgré suspension de permis	4580	3510	8365	5729
Défaut de plaques ou usage de fausses plaques	383	658	1362	1933
Récidive de conduite sans permis	617	330	977	535
Autres	153	159	210	258
Homicide involontaire par conducteur	1511	2452	1541	2515
Homicides involontaires par conducteurs en état alcoolique	451	783	468	821
Blessures involontaires par conducteurs	3828	8970	4112	9413
Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ITT inf trois mois	3397	4976	3843	5530
Bless invol par conduc en état alcoolique ITT sup trois mois	522	1492	626	1756

Il n'est nul besoin d'insister sur la **place écrasante occupée par les simples conduites en état alcoolique**, en augmentation très sensible entre 1987 et 1999 du fait de l'accroissement des contrôles. La grande majorité des CEA ne provoque heureusement pas de blessures ou de décès. On observe cependant qu'autour d'un quart des homicides involontaires par conducteurs sont provoqués par des conducteurs sous emprise de l'alcool, de façon constante aux deux dates

mentionnées. La **proportion des conducteurs alcoolisés** impliqués est plus **importante pour ce qui est de la production des blessures involontaires**, en particulier en 1999 où ils sont à peu près aussi nombreux que les conducteurs sobres.

Conduite en état alcoolique : **condamnations et peines principales** (chiffres provisoires pour 1999) :

Années	Ensemble	Peine d'emprisonnement	Dont sursis	Amende	Peine de substitution et mesure éducative	Dispense de peine
1985	50988	27881	25315	16276	6812	19
1990	93043	75490	68212	9699	7826	28
1995	106529	68819	61938	19971	17577	162
1999 (p)	103088	62170	55826	21216	19418	284

On observe une **nette augmentation des sanctions à partir de 1990**, en particulier des peines d'emprisonnement ferme par soustraction des sursis.

Il semblerait que **depuis dix ans, les tribunaux estiment les délits commis sur la route comme suffisamment graves pour donner matière à des peines d'emprisonnement**. On peut sans doute y voir une nouvelle prise de conscience des pouvoirs publics et de la justice, et une volonté de sévir en conséquence. L'entrée du délit routier au rang des fautes passibles de prison est susceptible d'avoir modifié lentement la perception que les Français ont de la route. On peut relier cette hypothèse aux résultats de l'enquête SARTRE 2 déjà cités : dans les statistiques récentes, les conducteurs français sont davantage préoccupés par les accidents que leurs homologues européens (49% en France contre 39% dans l'ensemble de l'Union Européenne). Or nous estimions à cet endroit que les données laissaient espérer que les Français étaient potentiellement très mobilisables pour lutter contre l'insécurité routière, même si les conséquences concrètes ne s'en faisaient pas encore sentir.

La population dans sa majorité ne juge sans doute pas encore totalement légitime de risquer une peine d'emprisonnement en cas d'infractions graves au code de la route. Pourtant, **il est possible de supposer que la loi devance en la matière les représentations sociales**. En d'autres termes, à force que les tribunaux sanctionnent, il est envisageable que la population juge légitime la sanction et en vienne à réellement percevoir la route comme un lieu illégitime de prises de risque, pour le moins comme un espace dangereux où il convient de faire attention à soi et aux autres.

Une autre information est capitale dans le tableau précédent : elle tient dans **l'augmentation très sensible au cours des 15 dernières années des peines de substitution et des mesures éducatives**, qui sont passées du simple au triple. Or cette augmentation illustre bien comment depuis quelques temps **l'alcool au volant est pris en compte comme une question de santé publique**. Sous l'influence de débats avec le corps médical, la justice considère aujourd'hui que ce n'est parfois pas tant une erreur ou une faute de comportement sur la route qui est à incriminer prioritairement, que l'existence d'une dépendance avec l'alcool, dépendance considérée comme une maladie qu'il convient de soigner. Dans ce cas, il est en effet plus pertinent de proposer des

cures de désintoxication que des peines d'emprisonnement, ces dernières étant incapables d'éviter que les comportements dangereux sur la route reprennent une fois les contrevenants libérés. Ce type de mesure ne s'applique toutefois qu'aux buveurs excessifs, souvent récidivistes devant la justice. La question de la consommation banalisée est donc exclue de la procédure. En outre, pour être efficace, la proposition de cure ne semble devoir s'appliquer qu'aux prévenus qui acceptent volontairement les soins qui leur sont proposés et veulent y participer activement.

Conduite en état alcoolique : **caractéristiques des condamnés** (chiffres provisoires pour 1999) :

	Ensemble	%
Hommes	96 891	94%
Femmes	6 197	6%
Français	94 906	92,1%
Etrangers	5 302	5,1
Non déclarés	1440	1,4
Mineurs	60	0,1%
18-19 ans	1626	1,6%
20-24	12 106	11,7
25-29	15 244	14,8
30-39	30 030	29,1
40-59	39 494	38,3
60 ans et plus	4 528	4,4

Ce dernier tableau est intéressant pour deux raisons principales : d'abord, il souligne combien **le dépassement de la dose légale d'alcool au volant est un comportement éminemment masculin**. Dans ce domaine particulièrement, comme pour l'ensemble des infractions aux règles de la conduite automobile mais dans une moindre mesure, les hommes contreviennent bien plus souvent à la loi que les femmes. Ensuite, le tableau précise la classe d'âge qui respecte le moins les taux autorisés d'alcool au volant : à l'inverse des représentations communément répandues, **ce ne sont pas les jeunes adultes qui sont le plus souvent condamnés pour conduite en état alcoolique mais leurs aînés**, en particulier les personnes qui ont entre 30 et 39 ans, c'est-à-dire une tranche d'âge entrée dans la vie active à qui l'on a cessé de répéter les préconisations de sérieux qu'on ressasse en général aux jeunes conducteurs. Le constat doit donc inciter à n'oublier aucun groupe d'âge (ou de sexe, etc) dans les messages de prévention, et à doubler les campagnes généralistes par des campagnes ciblées, qui s'adressent à des groupes particuliers en fonction de leurs caractéristiques spécifiques.

La variabilité des sanctions : l'exemple des tribunaux de Pontoise, de Senlis et de Nantes

Les développements suivants se fondent sur deux recherches : l'une, expérimentale et terminée, sur les délits pour Conduite en Etat Alcoolique (CEA) traités dans les tribunaux du Val d'Oise¹⁶ ; la seconde, en cours et sur le même sujet, qui compare les tribunaux de Senlis (Oise) et de Nantes (Loire Atlantique)¹⁷.

La recherche conduite dans le Val d'Oise avait pour but d'évaluer l'intérêt de la prise en charge médicale des conducteurs reconnus en état d'alcoolisation excessive à l'issue de contrôles routiers. Celle portant sur les tribunaux de Senlis et de Nantes a une vocation plus large : il s'agit de comprendre comment réagissent les individus quand leur consommation d'alcool, qu'elle soit ou non excessive au quotidien, est criminalisée. Dans les deux recherches, une attention est portée à la réponse que les magistrats donnent au délit de conduite en état alcoolique à travers les condamnations prononcées.

A Pontoise, les chercheurs ont observé que **la réitération du délit de conduite en état alcoolique est 3 fois plus forte chez les buveurs à problème que chez les buveurs occasionnels**. La même tendance se remarque à Senlis et à Nantes : les cas de récidives concernent des personnes qui portent presque toujours sur leur visage les stigmates de l'alcool. Nous avons même plus d'une fois, au cours de l'observation, été témoin de scènes assez épiques : des prévenus déjà bien connus des présidents et des procureurs qui lors de leur passage devant la barre disaient avoir cessé de boire et que nous avons vus par ailleurs cacher une bouteille dans les toilettes du tribunal, ou encore qui inhalaient une forte odeur de boisson alors qu'ils déclaraient être devenus abstinents. Lors de chacun de nos passages à Senlis ou à Nantes, nous avons en outre été surpris par la forte proportion, sur les bancs des accusés, de personnes qui paraissent boire en grande quantité régulièrement, qu'il s'agisse ici de récidivistes ou non.

Ce poids des buveurs excessifs (voire des personnes alcooliques) lors du traitement des délits pour CEA laisse supposer que s'il s'agit d'inciter tout un chacun à ne pas prendre le volant quand il a exceptionnellement dépassé la dose légale, il s'agit aussi d'apporter des réponses spécifiques pour les conducteurs qui sont de gros consommateurs d'alcool. **La récente classification de l'alcool au rang des drogues dures¹⁸ permet de réactualiser la gestion de la prise en charge des conducteurs jugés pour alcoolisation abusive au volant**. Elle soulève en effet la question de la dépendance au produit, dépendance qui est de l'ordre d'une maladie et non directement d'un délit, même si elle conduit à en commettre.

La sanction ne peut dès lors pas être la même pour les conducteurs dont l'alcoolisation est occasionnelle, qui sont conscients d'entrer en infraction à la loi mais ont les moyens de se contrôler, **et pour ceux dont la consommation est régulière** et pour qui, vraisemblablement, le besoin de boire est écrasant par rapport aux autres variables à prendre en compte, comme le respect des règles ou la sécurité des automobilistes. Le raisonnement pourrait d'ailleurs se reproduire à l'identique pour les consommateurs de produits illicites : selon qu'ils sont ou non en situation de dépendance, la réponse que peut apporter la justice à des consommations au volant doit être circonstanciée.

¹⁶ Voir pour un compte rendu complet Marie-Berthe Biecheler-Fretel et Jean-François Peytavin (2001).

¹⁷ Cette recherche, placée sous la direction de Jean-François Laé (Paris -VII), est conduite par Catherine Deschamps, Gregory Duquesnoy, Séverine Fontaine et Bruno Proth.

¹⁸ Rapport Roques, 1999.

Se pose alors la question de savoir comment sont reçues les décisions de la justice par les personnes condamnées pour CEA (et dans les années à venir pour conduite sous produit quel qu'il soit) selon leur profil.

A ce propos, l'enquête du Val d'Oise montre bien que **les peines d'emprisonnement et les amendes peuvent prendre un caractère très dissuasif sur les conducteurs dont la consommation d'alcool est occasionnelle, mais qu'elles sont quasiment inefficaces auprès des personnes dépendantes à l'alcool**. A cet égard, les observations à Senlis et à Nantes sont partiellement concordantes. On observe ainsi que les conducteurs condamnés une première fois pour CEA alternent entre deux attitudes opposées : soit ils adoptent une attitude très soumise face aux juges, se sentant coupables et trouvant leur condamnation légitime ; soit, à l'inverse, ils bravent l'autorité et estiment qu'il est abusif de les classer au côté des délinquants. Ces derniers, s'ils ne sont pas forcément buveurs excessifs, estiment que la consommation de boisson fait partie intégrante de la culture française et ils résistent à comprendre que ce qui pose problème à la justice n'est pas tant qu'ils aient bu pour une occasion quelconque (on observe lors des sessions pour CEA que les condamnés ont toujours une "bonne occasion" pour boire, un mariage, un pot, une rencontre impromptue...), mais qu'ils aient pris le volant tout en ayant bu. Si, pour ceux qui reconnaissent leur faute, le passage devant le tribunal a effectivement une vertu dissuasive et préventive pour l'avenir, ce n'est pas forcément le cas pour les personnes plus récalcitrantes. Pour ces dernières, une formation obligatoire mais non culpabilisante sur les méfaits du non-respect des règles de la sécurité routière pourrait être préconisée.

Les récidivistes buveurs excessifs adoptent des comportements différents des individus condamnés pour la première fois : la majorité nie avoir une dépendance par rapport à l'alcool et ils attendent que le jugement se passe, semblant n'être quasiment pas concernés par ce qui se joue dans le tribunal ; une minorité reconnaît une incapacité à gérer sa consommation et appelle presque de ses vœux une contrainte de suivi thérapeutique qui serait imposée par les juges. A Senlis ou à Nantes, les magistrats ne manquent alors jamais de répondre à leur souhait. Ils imposent parfois aussi des contraintes thérapeutiques aux personnes récidivistes qui nient toute dépendance à l'alcool. Dans ce cas toutefois, le procureur de Senlis nous a fait sentir qu'ils escomptaient peu de résultats positifs. Les collaborations récentes entre la justice et la médecine ont amené les magistrats à prendre conscience que la guérison de l'alcoolisme était fortement corrélée à une volonté initiale des personnes soignées de cesser de boire. Malgré tout, ayant observé combien les peines de prison et les amendes n'empêchaient pas les récidives pour les buveurs excessifs, les juges semblent depuis plusieurs années prononcer plus souvent des peines d'obligation de soin.

Dans le Val d'Oise comme dans l'Oise ou la Loire Atlantique, **les obligations de soin sont donc un nouvel arsenal entre les mains de la justice pour réduire les dégâts de l'alcool au volant** (ou possiblement de l'ensemble des drogues), dès lors que les magistrats déterminent une dépendance au produit. S'il faut s'en réjouir puisque se sont les causes qui sont traitées avant les effets, **il ne semble pourtant pas l'heure que ce type de condamnation se substitue entièrement aux peines classiques**. Déjà, parce que les obligations de soin ne sont nullement adaptées aux consommateurs occasionnels et, encore une fois, parce qu'il serait dangereux de réduire les problèmes d'alcool au volant à des questions d'alcoolisme. Ensuite, parce que même dans les cas de dépendance, les obligations de soin n'ont pas systématiquement des effets positifs à long terme. Dans une certaine mesure, il reste une partie de la population condamnée pour CEA qui reste réfractaire à l'ensemble des stratégies actuellement proposées par la justice.

Seule une suppression de leur véhicule et une interdiction totale de conduire pourraient éviter que certains restent un danger sur les routes, du moins en attendant une réponse judiciaire adaptée.

Pourtant, **la suppression du permis peut aussi avoir de graves effets pervers, non plus sur les buveurs invétérés récalcitrants aux soins, mais sur les buveurs occasionnels.** Car avant d'être un instrument de mort, la voiture est un moyen de locomotion, un vecteur de sociabilité et d'insertion dans le monde du travail, dans la sphère économique. Elle est indispensable aux personnes qui vivent dans des endroits qui ne sont pas desservis par les transports en commun. Dès lors, la proposition de loi qui vise à supprimer les **permis blancs**¹⁹ peut, dans certains cas, s'avérer problématique. Elle fait reposer la responsabilité d'une faute individuelle sur l'ensemble de la famille et sur l'entourage. En effet, une personne condamnée pour CEA (qui n'est pas alcoolique) à qui on supprime son véhicule y compris pour ses déplacements professionnels risque de perdre son emploi, de faire baisser les revenus de son ménage, voire d'occasionner des ruptures dans son couple. Cette désocialisation progressive peut très bien aboutir ensuite à un sentiment d'isolement qui conduit au passage d'une consommation d'alcool occasionnelle à une consommation régulière.

S'il est nécessaire d'empêcher que ne prennent la route les personnes sur lesquelles aucune sanction n'a d'effet et qui persistent à faire encourir des risques aux autres, il est tout autant indispensable d'éviter que des formes de sanction n'aboutissent à une désaffiliation. Dans cette optique, quand d'autres moyens de locomotion n'existent pas (et il s'agit bien sûr aussi d'encourager le développement de transports en commun), le permis blanc doit être maintenu pour permettre de se maintenir dans l'emploi.

Mais les limites qui viennent d'être évoquées à la suppression du permis ne doivent pas pour autant enjoindre à faire l'économie d'une grille stricte de sanctions. Dans des cas très précis, il est contre-productif de refuser l'obtention du permis blanc, mais dans d'autres cas, la seule mesure possible consiste en une interdiction totale de conduire une voiture.

Or, ce qu'a pointé l'enquête faite dans le Val d'Oise et ce qu'a permis de repérer la comparaison des tribunaux de Senlis et de Nantes va dans le même sens : **en France, pour un même délit, les sanctions prononcées sont très variables.** Un exemple permet de s'en convaincre : pour un taux d'alcoolémie très élevé, sans récidive et sans avoir causé de dégâts matériels ou corporels, le tribunal de Senlis condamnera à trois mois de prison avec sursis et une peine d'amende, quand le tribunal de Nantes se contentera d'une mise en garde lors du procès et d'une peine d'amende. Les magistrats nantais commencent à penser au sursis en cas de récidive ou de cumul de délits, quant à ceux de Senlis ils en sont alors déjà à la prison ferme. **La variabilité des sanctions entre les deux tribunaux ne se limite d'ailleurs pas aux CEA : elle s'observe pour l'ensemble des délits qui ont trait à la conduite automobile.** L'interprétation du code par les juges apparaît dès lors comme arbitraire, même si, sur un même tribunal, on observe une relative cohérence dans le contenu des peines en fonction de l'infraction commise.

Si les disparités ne sont donc pas tant internes à une même ville qu'inter-régionales, elles n'en sont pas moins significatives de manières de percevoir les infractions routières très différentes selon les zones géographiques. A ce propos, notons que **les pays d'Europe scandinave, qui ont**

¹⁹ Quand une peine de suspension de permis est prononcée, les condamnés peuvent demander malgré tout un aménagement qui leur permet d'utiliser leur véhicule pour des parcours et des horaires liés à leur activité professionnelle. C'est ce qu'on appelle le permis blanc.

souvent de bons bilans en terme d'accidentologie, sont réputés auprès des magistrats français pour la dureté des peines qu'ils prononcent lors des procès liés à la route.

En France, il serait dans un premier temps indispensable d'uniformiser les peines en fonction des types délits. Le code permettant d'ores et déjà des sanctions assez lourdes, il semble inutile de les aggraver : il ne s'agit pas de faire de la route un domaine d'exception au regard de la loi. Il paraît en revanche important d'inciter les magistrats à ne pas être laxistes et à utiliser l'ensemble de la gamme des peines possibles.

Dans un second temps, la **médiatisation des peines encourues** en cas de délit pourrait avoir des vertus qui incitent au respect des règles. En effet, lors de l'observation des sessions de CEA à Senlis, nous avons pu constater que nombre des condamnés non-récidivistes s'étonnaient de la dureté des sanctions. **Si les Français connaissent bien les règles, ils paraissent encore méconnaître ce qu'ils risquent s'ils ne les respectent pas : un effort d'information doit être fait dans ce domaine .**

Quoiqu'il en soit, la mise en œuvre nationale d'une uniformisation des peines vers le haut et d'une médiatisation des sanctions encourues en cas d'infraction sont davantage susceptibles de faire percevoir la politique de sécurité routière comme pertinente aux yeux des automobilistes que la dispersion des jugements rendus et l'absence d'information grand-public sur le rôle des tribunaux, situation qui prévaut encore aujourd'hui.

S'il s'agit en dernière instance de responsabiliser l'ensemble des conducteurs par rapport au danger de la route, encore faut-il que les pouvoirs publics et le pouvoir judiciaire accompagnent cette responsabilisation par une politique globale qui ne souffre aucun régime d'exception.

LA ROUTE ET LA SOCIOLOGIE DES RISQUES : UNE QUESTION DE COMPORTEMENTS, DE MISES EN BALANCE ET DE REPRESENTATIONS

"Le concept de risque est peut-être l'un des plus fondamentaux, énigmatiques et polysémiques qu'un chercheur en sciences humaines ait à manipuler aujourd'hui. Fondamental, car le risque accompagne l'existence depuis son tout début ; nous savons en effet (...) que tout individu vivant est confronté dès la naissance à la nécessité de la satisfaction de deux besoins contradictoires : *la recherche de la sécurité*, qui s'exprime notamment par l'ensemble des conduites d'attachement visant à maintenir une certaine proximité avec l'organisme maternel ou son substitut, et la recherche de stimulations, qui s'exprime notamment par l'exploration de son environnement, exploration qui constitue une source de risque (...). Enigmatique car les nombreux travaux [sur le risque] soulèvent plus de question que de réponses (...). Le risque n'est pas un observable (...). Polysémique car il présente de multiples dimensions telles que l'exposition au risque, la perception du risque, la prise de risque, les facteurs de risque, les représentations du risque, les attitudes relatives au risque, etc" déclare **Jean-Pascal Assailly** (1992 : 31), un des rares spécialistes français de la théorie du risque appliquée à la sécurité routière. Les développements qui vont suivre doivent beaucoup aux synthèses et aux analyses que ce chercheur a présentées dans plusieurs de ses ouvrages.

Mais **la théorie du risque n'a pas le monopole d'un domaine particulier de recherche** : des économistes l'ont appliquée aux logiques d'investissement, des probabilistes s'en sont servis pour élaborer des théories du jeu et, plus en liaison avec notre centre d'intérêt, des chercheurs en sciences sociales l'ont utilisée pour comprendre les logiques de préventions et construire des messages appropriés.

Ainsi, **autour du sida et de la toxicomanie notamment, on a vu se mettre en place des politiques de "réduction des risques" qui tentaient à la fois de tenir compte du caractère incontournable à moyen terme de certaines prises de risques, perçues par les acteurs pour leur utilité ou les plaisirs qu'elles procurent avant d'être appréhender dans leur dimension de dangerosité, et de discréditer les risques les plus létaux afin de les faire diminuer le plus possible**. Dans cette démarche, les personnes ciblées, certes impliquées comme tout un chacun dans l'économie de contraintes sociales qui les dépassent, sont considérées comme actrices dans la mise en œuvre de la prévention. En outre, on évite de leur opposer frontalement un savoir d'experts en santé publique, qui seraient les seuls à comprendre où se situe la rationalité. Bien que ne répondant pas toujours aux logiques épidémiologiques, les comportements des toxicomanes ou des individus dans leur gestion du VIH sont vus comme répondant à une rationalité individuelle ou sociale qu'il convient de comprendre avant de pouvoir en montrer les failles et les réduire. Il s'agit alors d'accompagner et d'encourager par l'expertise des changements positifs en se fondant sur le vécu des personnes et ce qu'il est raisonnablement possible d'en modifier. Les résultats de telles méthodes ont été particulièrement sensibles dans les domaines du sida et de la dépendance aux drogues illicites : l'utilisation du préservatif est devenue une norme majoritaire dans les groupes ciblés, et la consommation de drogues par voie intraveineuse s'est considérablement réduite en France ces dernières années. S'il reste parfois difficile d'inscrire les modifications de

comportement dans la durée, certains gains en terme de santé publique n'en demeurent pas moins effectifs à long terme.

Appliquée à la route, les logiques de réduction des risques sont encore trop sous-développées, sans doute parce qu'il n'y a que très peu de temps que les pouvoirs publics veulent faire de la sécurité routière une cause nationale prioritaire .

La route ou, plus exactement, **la possibilité de se déplacer relève toutefois aussi de terrains que les acteurs sociaux estiment de l'ordre d'une liberté individuelle que les lois ont à protéger plutôt qu'à contrôler.** Une politique de réduction des risques appliquée à la sécurité routière doit tenir compte de cet aspect et ne pas sembler barrer l'accès au maximum d'espaces, sous peine de provoquer des résistances massives au changement.

Le fait que, dans tous les pays motorisés du monde, les hommes soient toujours nettement plus souvent victimes de la route que les femmes signale d'ailleurs bien une représentation de la route comme lieu d'un pouvoir spécifique. Si les hommes meurent plus souvent que les femmes dans les accidents, c'est aussi qu'ils sont culturellement et historiquement davantage autorisés que les femmes à se déplacer, et que les possibilités de mouvement font partie de leur arsenal de liberté et, peut-être, de domination.

Aujourd'hui, et singulièrement **en France**, les femmes sont presque aussi nombreuses que les hommes à conduire. Ce n'est donc pas une exposition au risque différentielle qui suffit à expliquer qu'elles sont moins souvent victimes d'accidents corporels graves. Par contre, **il semble qu'utilisant la route à part égale avec les hommes, à l'inverse d'eux, les femmes ne jugent pas le risque routier pertinent pour affirmer un pouvoir ou un sentiment de liberté**, ce qui n'est pas dire qu'elles ne font pas certains excès, en d'autres domaines, dans le but ou l'illusion de se réapproprier une légitimité sociale.

Dans une politique de réduction des risques, ce genre d'élément mérite d'être analysé pour ensuite produire des campagnes qui, sans culpabiliser, jouent sur les cordes sensibles et les singularités.

On peut ainsi poser la **double hypothèse que la route induit des normes et des contre-normes qui lui sont propres, et qu'en outre elle peut révéler des modèles de pensée et de représentations qui dépassent son cadre strict** et ont à voir avec la société dans son ensemble.

"Le risque est le hasard d'encourir un mal avec l'espérance, si nous échappons, d'obtenir un bien", disait Condillac. Nul doute que les risques pris sur la route relèvent de la même logique. Encore est-il du devoir des pouvoirs publics et des différents acteurs de prévention d'inciter à modifier la perception par les conducteurs de la pertinence de certains risques, sans pour autant les faire se déplacer sur d'autres terrains ni annihiler dans tout domaine l'intérêt de la notion de risque : il ne s'agit en aucun cas de produire une société passive.

Définitions et principales théories du risque

C'est du XVIII^e siècle que datent les premières théories du risque, deux siècles après que le terme soit apparu.

Relire tant les glissements dans la définition du mot "risque" que les premières ébauches d'instrumentation scientifique du vocable par rapport aux préoccupations routières qui sont les nôtres est riche d'enseignement pour introduire la discussion. Si les enjeux sont complexes, en

montrer les articulations peut permettre de dégager quelques pistes pour de futures campagnes de prévention.

Les définitions du risque

C'est sous la plume d'Henri Estienne qu'apparaît pour la première fois en français le mot "**risque**", employé au féminin jusqu'à la fin du **XVII^e siècle**. Le terme paraît alors inspiré du mot italien "risco" (devenu "rischio" en italien moderne), dont la définition, double, renvoie soit aux **dangers relatifs aux entreprises maritimes**, soit à la malchance du soldat. Le vocable est donc à cette époque connoté de façon exclusivement négative. Observons qu'au travers de son premier sens, il s'appuie sur une forme de transport, l'une des plus dangereuses de l'époque.

On suppose que le terme italien apparaît dans la continuité de deux mots du **bas latin** : "riscum" et "risicum", lesquels désignent **le sort ou le hasard** avec, à ce moment historique, de fortes indications de destinée ou de fatalité. Il s'agit de lutter contre ces acceptions du terme, qui subsistent encore partiellement aujourd'hui et qui s'illustrent à travers une certaine médiatisation de l'insécurité routière, tendant à ne parler que des morts et, davantage, de morts extraordinaires. Plus tôt encore, on décèle une **origine byzantine** à l'actuel vocable "risque" : "rizikan" désignait alors **la solde gagnée par chance par un soldat de fortune**. On retrouve la référence aux soldats, donc possiblement à la guerre, comme plus tard dans la première définition en français, mais cette fois avec une connotation positive.

Mais au delà des glissements de définition selon les lieux et les époques, il semble que l'origine étymologique première du mot "risque" vienne à la fois de deux verbes latins et de deux noms grecs. En latin, "resecare" signifie **couper**, et "risicare" veut dire **doubler un promontoire**, entreprise périlleuse qui pourrait expliquer plus tard le sens du mot "risco". Observons qu'en latin, le risque renvoie à deux verbes d'action, ce qui suppose une décision et limite la portée fataliste. En grec, "rhizikon" est une **racine**, et "riza" a un double sens, le premier identique à "rhizikon", le second qui renvoie à un **écueil**. On notera dans notre langue actuelle la similitude avec le terme rhizome, qui est la tige souterraine des plantes.

Cette chronologie inversée des différentes origines étymologiques du mot risque montre bien **le caractère pluriel voire paradoxal du terme, tour à tour associé à des éléments positifs ou négatifs, parfois vu comme une sorte d'interface entre chance et malchance (resecare), nécessitant une décision au travers de l'action ou au contraire perçu comme de l'ordre d'une destinée devant laquelle chacun est passif.**

Deux acceptions, l'une originelle, la deuxième transhistorique, semblent pourtant ne pas s'être construites par système d'opposition. La première renvoie à l'origine grecque du terme de **risque** (rhizikon), qui suggère que ce dernier serait à la source même de l'existence, donc **un impondérable indispensable à l'élaboration d'une dynamique de vie**. La seconde, méconnue aujourd'hui, se réfère à l'association fréquente du mot à **des entreprises de déplacement**. Si, dans les époques lointaines, c'est aux déplacements maritimes essentiellement que s'appliquait la notion de risque, on est tenté de franchir l'espace temporel pour la transposer à la période contemporaine aux transports terrestres et en particulier à la route. Ainsi, se déplacer, indépendamment du respect des différentes dispositions juridiques, constitue déjà prendre un

risque. La route apparaît dès lors à la fois comme un médium positif (elle permet d'aller d'un point à un autre) et comme un médium négatif (aller d'un point à un autre est toujours potentiellement dangereux).

Une politique de réduction des risques dans la circulation routière se doit donc de revenir à ce constat premier : l'existence d'un risque est intrinsèque à la volonté de se déplacer, et il s'agit de prendre conscience tant du caractère positif de la route que de sa dangerosité. En outre, **le non-respect des consignes de sécurité routière ne fait que rajouter du danger** : nous ne sommes plus dans le domaine du risque comme interface première mais dans le **domaine du sur-risque**, où une mise en balance entre bénéfices attendus et dangers encourus a tout lieu de pencher en la défaveur de l'automobiliste.

Les différentes théories du risque

La modélisation mathématique actuelle du risque se fonde, selon Jean-Pascal Assailly, sur l'estimation du pari pascalien de l'existence de Dieu : un coût infini, celui de la damnation, est mis en regard avec un bénéfice fini, celui des plaisirs terrestres.

Rapporté à la route, on pourrait ainsi dire que les coûts extrêmes renvoient à la mort tandis que les bénéfices concrets tiennent au déplacement dans la vie. Au minimum, le caractère probabiliste du risque est central, de même les coûts peuvent être sans retour possible alors que les avantages restent délimités. Mais les principes d'alternance entre un espoir concret et une peur fatale que suggère ici le risque ne sont pas dans l'esprit des automobilistes chaque fois qu'ils prennent le volant. De même que dans d'autres domaines, les conducteurs n'évaluent pas le risque en termes d'incantation mathématique ou divine.

Bien qu'on vienne de montrer l'association étymologique du terme de risque à l'idée de transport, ce n'est toutefois pas sous cet angle que la notion de risque a d'abord été abordée. Observer les domaines d'intérêt pour cette notion permet malgré tout d'éclairer en filigrane la logique des prises de risque sur la route.

Bernoulli, en 1738, est parmi les premiers à avoir analysé la notion de risque, au travers de sa **théorie de l'utilité**. Il inspirera pendant deux siècles au moins la réflexion sur les prises de décision. On lui doit d'avoir montré comment les individus évaluent de manière majoritairement subjective et non absolue la valeur du gain attendu. La possibilité de gagner 100 euros n'aura par exemple pas la même importance pour une personne démunie que pour un haut fonctionnaire ; en outre, pour les deux personnes, la différence entre 100 et 200 euros leur semblera toujours plus significative que la différence entre 10100 et 10200 euros. **Mise en regard avec la sécurité routière, la théorie de Bernoulli permet de comprendre que le rapport à la route peut varier selon les caractéristiques des populations qui l'empruntent** : ce qui peut expliquer les différences des coûts de l'insécurité routière entre les hommes et les femmes, entre les jeunes et les moins jeunes, entre les possesseurs de grosses cylindrées et les propriétaires de petites voitures, etc. **Elle permet aussi de comprendre pourquoi, sur des infrastructures équivalentes, les conduites ne sont pas toujours les mêmes** : un conducteur conduira avec plus de prudence sur une route départementale éloignée de son domicile que sur une même route départementale proche de son lieu de résidence.

Parmi les théoriciens du jeu, la **"théorie du portfolio"** de **Coombs** peut aussi être réinterprétée sur le terrain de la sécurité routière. Dans cette théorie, Coombs montre que les choix des joueurs dépendent d'un compromis entre d'un côté des gains qu'ils espèrent maximum et de l'autre une évaluation d'un niveau de risque susceptible de leur faire obtenir le plus. Il en conclut que ceux qui ne risquent rien obtiennent peu. **La reformulation de sa théorie par rapport à la conduite automobile pose certes des problèmes, en particulier parce qu'il est difficile de comparer des coûts financiers avec des coûts possiblement létaux. Cependant, elle permet de comprendre pourquoi des conducteurs continuent souvent d'enfreindre les règles de la sécurité routière** : les bénéfices qu'ils trouvent à ne pas respecter les limitations de vitesse par exemple (arriver plus vite d'un point à un autre) ou à dépasser les doses d'alcool légales (se faire plaisir) se trouvant rarement sanctionnés effectivement par la loi ou par un accident, ils continuent d'évaluer leurs prises de risque comme susceptibles de leur apporter plus d'avantages que de désavantages. Faisant le lien entre Bernoulli et Coombs, des économistes anglais ont montré que les adolescents sont particulièrement attirés par les paris financiers. Or, non seulement **les jeunes** constituent une population à risque sur la route, mais également ils semblent moins que leurs aînés accepter de renoncer à certains bénéfices pour limiter les risques qu'ils prennent dans leurs déplacements. **Dans leur cas, la prise de risque routier peut même devenir source directe de valorisation, ce qui rend la situation plus complexe et incite davantage encore à les impliquer dans les politiques de sécurité routière.**

D'autres théories du jeu apportent des éléments pertinents de comparaison avec la route. Ainsi dans les années 1950, **Atkinson**, par rapport au **jeu de fléchettes**, a proposé une typologie de trois variables qui influent chacune sur les prises de risque : la motivation, la probabilité et l'aspiration. **Appliqué à la route, les conducteurs les moins dangereux seraient ceux qui prennent des risques, mais limités. C'est-à-dire que des conducteurs qui rouleraient soit très lentement, ayant une peur panique des dangers dans la circulation, soit très vite, seraient aussi dangereux les uns que les autres.** Or nous avons déjà vu que le déplacement constituait déjà en lui-même une prise de risque. **Dès lors, une communication sur les dangers de la route doit conduire à faire respecter les limitations en vigueur sans pour autant figurer la route comme trop risquée**, ce qui pourrait avoir pour conséquence des comportements inappropriés. En somme, **la voie est étroite** entre la nécessité de représenter la route comme potentiellement dangereuse sans pour autant la faire devenir anxiogène.

La théorie du jeu d'Atkinson s'est vue confirmée plus tard par **Mac Clelland** qui l'applique aux **hommes d'affaire**. Il montre que la réussite financière appartient aux hommes qui prennent des risques modérés dans leurs affaires, mais non à ceux qui soit évitent tout risque soit font des choix excessivement risqués.

Les différentes théories qui viennent d'être exposées alternent entre des approches dispositionnelles (où c'est avant tout les variations entre les individus qui sont observées et les dimensions psychologiques) **et des approches situationnelles**, où le contexte social et les explications d'ordre sociologiques sont convoquées. Les recherches les plus récentes²⁰ tendent à mêler les deux approches et à proposer des modèles multidimensionnels : les individus sont mus par des dispositions particulières, et sont pris en même temps dans le canevas du contexte social et des normes.

²⁰ Recherches qui s'inscrivent dans la lignée de Jackson et al. (1972).

Si l'approche psychologique n'a nullement à être évacuée, il est du moins plus aisé de travailler à modifier les représentations du plus grand nombre ou de groupes ciblés que de faire du cas par cas. On peut alors, pour évoquer les grands anciens, se référer au **concept d'anomie** développé par **Durkheim**, où il est montré que la position sociale et l'isolement dans la société dégrade l'impression d'être en sécurité et conduit à surestimer les risques. Retranscrit dans le contexte de la sécurité routière, **le concept d'anomie peut permettre de comprendre pourquoi, quels que soient les pays et en France en particulier, certains profils de conducteurs limitent au maximum les prises de risque, voire en deviennent dangereux pour les autres conducteurs, tandis que d'autres adoptent des attitudes systématiques d'infraction des règles.** Ainsi, les conducteurs âgés qui ont passé sur le tard le permis de conduire peuvent rouler de façon excessivement précautionneuse, se sentant nouveaux, isolés et atypiques par rapport au modèle de l'automobiliste moyen, tandis que les jeunes, qui ont à prouver leur existence et à inscrire leur marque au sein du groupe des pairs que constitue la jeunesse, peuvent à l'inverse adopter des comportements où il s'agit de montrer que le risque ne fait pas peur, d'autant plus qu'il est susceptible de renforcer l'appartenance au groupe.

Toujours selon une approche situationnelle, et plus récemment, on peut citer pour finir la recherche encourageante pour la sécurité routière de **Bastide et de ses collaborateurs**. Ils montrent en effet chez les acteurs sociaux français une perception des dangers qui oppose les risques légitimes, socialement acceptables, aux risques illégitimes et inappropriés. Selon cette division, les vaccinations par exemple, ou les transports par avion, représentent aux yeux de plus grand nombre certes un risque, mais un risque acceptable au vu des bénéfices attendus. Au contraire, **la consommation de tabac, d'alcool ou encore la mobilité automobile figurent, pour les personnes qu'ils ont sondées, un risque trop élevé**, comprenant des possibilités de pertes supérieures aux possibilités de gain. Les auteurs en concluent que **la représentation fataliste de l'insécurité routière perdrait de son influence** en raison d'une meilleure appréhension par les acteurs sociaux des conséquences négatives et des manières de les éviter, et que les Français seraient plus aptes aujourd'hui que par le passé à considérer que les dangers de la route sont du domaine de leur responsabilité. Selon ces chercheurs, les décideurs des politiques françaises autour de la sécurité routière doivent saisir cette opportunité nouvelle pour encourager des messages de prévention qui insistent sur l'incidence des comportements individuels inappropriés sur le nombre des morts et des blessés des routes françaises.

Les quelques théories du risque qui ont été exposées précédemment permettent en seconde lecture d'ouvrir des pistes de compréhension des logiques de prise de risque dans la conduite automobile. Les théories ne se sont toutefois pas construites immédiatement autour d'une volonté spécifique de réduire les accidents de la circulation.

Or il est sur la route des particularités qu'il convient d'étudier avec insistance pour produire des campagnes spécifiques. Notamment, certains risques autoroutiers témoignent de logiques qui n'existent pas ailleurs. En conduisant, les automobilistes peuvent faire des erreurs de conduite sans pour autant enfreindre le dispositif juridique, mais ils peuvent aussi volontairement entrer en infraction à la loi.

Logiques d'erreur et logiques d'infraction doivent être clairement distinguées afin d'élaborer des messages de prévention circonstanciés. Cette distinction est centrale pour évaluer la variété des comportements à risque qui conduisent à l'accident.

La gamme des pertes possibles est aussi plus étendue sur la route que dans d'autres domaines du risque : elle englobe des enjeux corporels, matériels, financiers, sociaux ou encore moraux, c'est-à-dire qu'elle touche potentiellement l'ensemble des niveaux de l'existence, comme ce peut-être le cas avec le VIH ou la toxicomanie.

Les théories du risque accidentel²¹

De même que pour les théories générales du risque, les théories du risque accidentel alternent entre **approches psychologiques et sociologiques**, lesquelles sont complémentaires et non contradictoires. Si les secondes sont plus simples à appliquer dans une logique de communication de masse, les premières n'ont pas pour autant à être ignorées.

"Sur le plan théorique, l'approche psychanalytique considère l'accident comme un trouble psychosomatique ou un acte manqué traduisant l'expression de conflits inconscients par un passage à l'acte. Ainsi, **Freud** avait posé cette hypothèse dès 1901, dans son ouvrage *Psychopathologie de la vie quotidienne*, et avait désigné par le concept de 'diathèse traumatophile' un syndrome correspondant à la prédisposition aux accidents", nous apprend Jean-Pascal Assailly. A peine plus tard et sur un plan davantage empirique, certains psychologues ont parlé de "prédisposition au risque accidentel", au premier rang desquels **Greenwood et Woods** dans leur recherche pionnières de 1919 sur la propension à l'accident des ouvrières des fabriques de munitions en Grande Bretagne. Les auteurs y remarquent le rôle causal de la personnalité dans la surimplication de certaines femmes dans la survenue d'accidents du travail. **Farmer et Chambers**, en 1939, sont parmi les premiers à avoir réinvesti ce type d'explication par rapport aux accidents de la circulation, tout en en élargissant la portée. Ils conjuguent en effet l'idée de prédisposition en fonction de la personnalité avec des éléments plus globaux, susceptibles de caractériser tant les facteurs environnementaux que personnels d'un individu. Ils parlent alors de "vulnérabilité" aux accidents de la route, idée qui dessine les contours d'une circulation témoin d'inégalités entre différents groupes.

S'il s'agit d'entendre les présupposés ou les constats purement psychanalytiques ou psychologiques qui se sont répandus dans la lignée de Freud, du moins doit-on bien les appréhender en fonction du poids effectif qu'ils représentent dans les accidents de la route en France. **Il est sans doute une part des accidentés qui sont des récidivistes, donc "prédisposés" pour reprendre une terminologie psychologique, mais ils ne constituent pas nécessairement la majorité du nombre annuel des accidentés.** Leur cas se rapproche d'ailleurs souvent d'autres pathologies, comme l'alcoolisme ou les tendances suicidaires. Néanmoins, une politique de la sécurité routière peut difficilement prétendre traiter individu par individu les troubles psychosomatiques de l'ensemble des conducteurs. **Ces troubles, avec l'accord des intéressés, doivent être pris en charge lorsqu'ils sont repérés (par exemple lors des procès pour Conduite en Etat Alcoolique), mais ils ne peuvent fournir l'intégralité de contenu d'une politique de réduction des risques routiers** ; d'autant moins qu'il serait probablement inacceptable pour la majorité des conducteurs de s'entendre dire qu'ils sont en puissance porteurs de pathologies psychologiques.

²¹ J'emploie ici la terminologie consacrée des spécialistes de la route. Nous pourrions plus simplement la traduire par l'expression "groupes et comportements à risque sur la route".

Les propositions du type de celle de **Farmer** et **Chambers** par contre, ou plus récemment en France celles de **Biecheler-Fretel**, de **Moget-Monseur** et de **Malaterre** sont susceptibles d'être plus facilement appliquées à la prévention des accidents de la circulation. Sans nier les caractéristiques individuelles, ces chercheurs proposent des variables multiples, dont sociales, qui influent sur les accidents. Ainsi, **certains groupes seraient plus vulnérables que d'autres face à la route. Il est dès lors possible de proposer des messages de prévention qui sans être pour autant absolument généralistes, ciblent des segments complets** de la population. Cette logique parcellaire de réduction des risques, si elle ne suffit pas à l'exhaustivité de la prévention et doit éviter tout processus de stigmatisation, a été utilisée avec succès par rapport à la transmission du VIH, que ce soit par rapport aux hommes à pratiques homosexuelles ou par rapport aux toxicomanes injecteurs. Appliqué à la route, il peut alors devenir pertinent, au côté de campagnes grand-public, de développer une prévention qui s'adresse en priorité aux jeunes, dont on sait le tribut qu'ils payent à la route, ou encore aux hommes, lesquels sont proportionnellement plus souvent impliqués dans des accidents corporels que les femmes²². Dans cet esprit, il serait d'ailleurs pertinent de réinvestir les notions d'erreur ou d'infraction, les comportements à risque sur la route pouvant relever de l'une ou de l'autre selon les groupes pris en compte. Or **l'erreur, qui ne suppose pas un non-respect des lois, semble ce qui préside à la survenue des accidents pour les groupes de personnes qui ne sont pas décrits à risque sur la route, tandis que l'infraction caractérise davantage les pratiques routières des segments de la population le plus souvent victimes ou déclencheurs d'accidents graves.**

Caractériser les attitudes face à la route d'individus ou de groupes particuliers est une possibilité. D'autres approches ont préféré se donner pour but d'observer les principales raisons qui motivent les prises de risque sur la route.

Dans ce courant, Jean-Pascal **Assailly** propose une typologie du risque accidentel à six entrées. Il parle du risque "**catharsis**", où les risques pris sont assimilés à un "déplacement de l'agressivité", un "déplacement de l'angoisse de soi vers des choses plus concrètes" ; du risque "**stimulation**" ; du risque "**autonomie**", particulièrement fréquent dans les groupes qui sont en période d'acquisition de l'indépendance ; du risque "**prestige**", qui renvoie à la relation à autrui ou à son groupe de pairs et est entendu comme une volonté d'acquérir de la popularité ; du risque "**ordalie**", peu répandu, équivalent au principe de la roulette russe et typique des conduites extrêmement dangereuses ; enfin du risque "**pratique**", par exemple pour éviter un retard. **Au travers de cette typologie, on remarque que plusieurs motivations du risque s'appliquent singulièrement aux jeunes** : notamment, ils sont en période de recherche d'indépendance vis-à-vis de leurs aînés, ils sont à un âge où le groupe des pairs joue un rôle important, et ils sont parmi les seuls à pratiquer les rodéos automobiles dont on sait les ravages. La moitié des catégories du risque dégagées par Assailly les concerne donc au premier chef. Les jeunes apparaissent alors d'autant plus comme un groupe à risque par rapport à l'accident que les autres motivations du risque proposées sont susceptibles de s'appliquer à tout un chacun et ne sont donc pas spécifiques d'un groupe dont la jeunesse serait exclue. En outre, les trois catégories du risque qui concernent particulièrement les jeunes renvoient à des attitudes d'infraction sur la route plutôt qu'à de simples erreurs de conduite, ce qui augmente les possibilités d'issues fatales.

²² Voir à ce propos Sivak et al, 1989. Cf bibliographie générale.

Parmi les raisons tant subjectives que sociales qui déterminent le risque, la majorité des chercheurs s'accordent pour insister sur le caractère englobant et très influent du "**biais d'optimisme**". Ce biais d'optimisme est défini par Assailly comme " la tendance très générale des individus à manifester une confiance et un optimisme excessifs quand ils évaluent le risque qu'ils courent dans telle ou telle situation." Il semble particulièrement saillant sur le terrain de la circulation routière.

Ainsi, dans la majorité des cas, **les conducteurs sous-évaluent les dangers qu'ils prennent eux-mêmes sur la route**, décrivant souvent leur comportement comme "normal, prudent et conforme", y compris quand ils sont impliqués dans un accident²³. **Rothe**, par exemple, a montré que les deux tiers des conducteurs interrogés à la suite d'un accident rejettent la responsabilité sur les autres automobilistes, une partie sur un problème perceptif extérieur à leur volonté (un éblouissement, etc), et qu'une petite minorité seulement admet avoir adopté un comportement inapproprié. **Le biais d'optimisme est montré comme non corrélé à un groupe particulier de conducteurs. Il influe sur tous, mais s'inverse étrangement lorsque les automobilistes passent du statut de conducteur à celui de passager, donc d'une attitude active à une attitude davantage passive.** Ainsi, ne pas conduire paraît inciter à avoir une conscience plus aiguë des dangers de la route. Tous les passagers semblent moins sous-évaluer les risques routiers que les conducteurs, malgré tout, **les catégories de passagers à se sentir les plus en danger quand ils ne contrôlent pas les commandes du volant, appartiennent en principe à des groupes de personnes qui payent un lourd tribut à la route**, les jeunes et les hommes au premier chef. Ce constat tend d'ailleurs à confirmer que ces catégories de conducteurs prennent effectivement plus de risques sur la route que d'autres, mais que pour en prendre conscience, il leur faut ne plus être à l'initiative du risque mais le subir involontairement.

Hélas, à la lecture des différentes recherches, il semble que les **processus de victimisation** compris dans le passage du statut de conducteur à celui de passager ne **se traduisent pas systématiquement ensuite par une meilleure adéquation** entre la conduite et les consignes de sécurité routière. Ainsi, à une sous-évaluation des dangers quand les risques sont pris volontairement par des sujets continue de répondre le plus souvent une surévaluation de dangers identiques quand les mêmes acteurs ne sont plus à l'initiative des risques mais à la merci de ceux pris par d'autres. Une communication sur les paradoxes de cette logique pourrait sans doute, même partiellement, contribuer à réduire l'écart et inciter les conducteurs à se souvenir de leur ressenti lorsqu'ils sont passagers afin qu'ils n'imposent pas à d'autres la violence qu'ils peuvent éprouver en situation de passivité.

Dans la même lignée, des travaux tendent à montrer **qu'une connaissance et une bonne compréhension des règles de conduite et des lois en vigueur ne suffisent pas à limiter le nombre des accidents**, quels que soient les pays. A ce propos, les observations faites autour de certaines maladies aboutissent au même constat : il ne suffit jamais de savoir pour ne pas prendre de risque et les acteurs sont toujours prompts à se trouver de "bonnes excuses" pour aller à l'encontre des informations en leur possession. Appliqué à la route, le constat est d'autant plus préoccupant que les jeunes, par exemple, sont décrits comme ayant en moyenne de meilleures connaissances du code de la route que les autres conducteurs. Dès lors, **si les campagnes qui**

²³ Les conducteurs dangereux à force d'une prudence excessive qui ont été décrits dans la sous-partie précédente restent donc dans le contexte particulier de la route très minoritaires. La peur mauvaise conseillère influe davantage sur d'autres domaines du risque que dans la circulation. Une politique de réduction des risques sur la route doit toutefois se garder de tomber dans une autre extrême que celle qui prévaut aujourd'hui.

visent à augmenter les connaissances brutes demeurent indispensables (ne serait-ce que parce qu'elles permettent de remémorer sans cesse l'existence d'un danger dans l'esprit de chacun), **elles ne sont en rien suffisantes**. Elles doivent se doubler de messages qui questionnent les systèmes de représentation et rendent visibles les aménagements apparemment contradictoires que font les acteurs entre les informations qu'ils détiennent, les pratiques effectives qu'ils mettent en œuvre et les alibis qu'ils invoquent sur un mode parfois quasi incantatoire pour justifier leurs comportements à risque. Ce type de communication, s'il ne peut que modérément réduire le nombre des erreurs commises sur la route, est susceptible par contre de limiter les infractions volontaires.

Mais avant d'en finir avec les différentes théories du risque accidentel, il convient d'en citer une dernière qui, bien que contestée, incite malgré tout à réfléchir, notamment sur les **possibles effets de déplacement de la location des risques dès lors qu'on prétend les réduire en un domaine particulier**.

Il s'agit de la **théorie de l'homéostasie du risque**, développée par rapport à la route par **Wilde** dès les années 1970. L'auteur affirme qu'il existe un besoin constant et partagé par tous de prendre des risques et que les faire régresser sur un terrain conduit à les faire s'accroître sur un autre. Si la première partie de l'hypothèse de Wilde est réfutée par beaucoup de ses collègues, la plupart s'accordent pourtant à être sensibles à la seconde partie. C'est-à-dire qu'il n'est pas reconnu que chaque groupe ait la même propension à prendre des risques, mais que pour autant, dans un groupe donné, il est fréquent d'observer des déplacements dans les prises de risque et non une disparition du risque. **Certains risques étant par ailleurs moins létaux que d'autres, les déplacements de la location du risque peuvent se traduire par un bilan qui reste positif**. Des entretiens réalisés pour notre synthèse avec des constructeurs automobiles confirment les nuances apportées par les commentateurs de Wilde. Deux éléments en particulier sont évoqués dans les entretiens : le fait que le développement des airbags ait parfois conduit les conducteurs à rouler plus vite, mais malgré tout le bilan en terme de vies gagnées demeure positif ; le fait, en outre, que certains revêtements autoroutiers, sensés améliorer l'adhérence, amènent secondairement les conducteurs à se sentir trop en sécurité. Assailly cite encore d'autres cas d'espèce qui, au delà des controverses, confirment pour partie la théorie de l'homéostasie : le port de la ceinture de sécurité a diminué le nombre des morts chez les conducteurs mais accru le nombre des piétons tués ; l'installation de feus tricolores aux croisements fait diminuer les collisions latérales mais augmente les collisions arrières. Dans les deux exemples décrits toutefois, signalons que le nombre des "nouveaux" piétons tués reste largement inférieur au nombre de vies de conducteurs gagnées, et que les collisions arrières à proximité d'un feu sont souvent moins graves que les anciennes collisions de côté, qui par ailleurs n'empêchaient pas dans un second temps que surviennent des dommages de dos.

La théorie de Wilde ne doit donc pas être prise au pied de la lettre et provoquer un sentiment d'impuissance. Cependant, elle incite à toujours **bien peser le pour et le contre dès qu'une action est entreprise pour réduire les risques en un domaine donné**, et à **s'assurer que les bénéfiques sont toujours supérieurs aux pertes**. Elle incite aussi à regarder au delà de la route, dans une économie globale des risques. En s'éloignant de préoccupations exclusivement routières, certains chercheurs pensent la mort par accident comme faisant partie d'un simple **continuum des morts par autodestruction**, participant du même ensemble que les morts par suicide voire par homicides. Or on sait que **vis-à-vis du suicide, les jeunes constituent comme pour la route une population particulièrement sensible**. Comme nous l'avons vu au cours du chapitre précédent, au travers d'une "préférence" pour tel ou tel type de cause de décès se jouent aussi des

caractéristiques culturelles et sociales variables, nous pouvons toutefois postuler que des logiques d'autodestruction qui n'impliquent pas un groupe complet mais seulement des individus provoquent *in fine* moins de morts. En somme, et pour triviale que soit la proposition, le suicide n'implique, physiquement du moins, que le suicidé, tandis que l'accident de la route est susceptible d'impliquer l'ensemble des occupants des voitures qui entrent en collision.

Il est certes tout aussi nécessaire de réduire les taux de suicide que d'améliorer les bilans de l'accidentologie. Cependant, les morts ou les blessés graves produits par la route ne peuvent nullement être tous considérés comme ayant eu des logiques d'autodestruction, même inconscientes : au minimum, les passagers victimes n'ont pas pris directement des risques ; par ailleurs, les conducteurs victimes n'ont pas tous commis d'infraction ou encore ils ont pu simplement sous-estimer les risques pris au regard des bénéfices attendus. Il n'en reste pas moins qu'**une politique de réduction des risques routiers ne peut faire l'impasse sur une réflexion globale apte à articuler la réduction de l'ensemble des risques non productifs.**

A cet égard, une présentation des inégalités sociales qui s'observent sur la route est susceptible de dessiner tant la singularité du risque routier que son inscription dans une économie des risques plus large. Dans ce cadre, parce que les jeunes constituent en plusieurs secteurs ce qu'il est convenu d'appeler une population à risque, ou du moins une population dont une part importante prend plus de risques que la moyenne de la population, ils retiendront particulièrement l'attention.

Les inégalités sur la route en France comme indice de perception différente du risque

Observer les inégalités sur la route suppose d'analyser la pertinence de plusieurs types de catégories. **Les inégalités peuvent se dessiner en fonction du lieu de résidence, selon les milieux sociaux, selon le sexe des conducteurs et enfin selon l'âge des conducteurs.** Certaines de ces inégalités, si elles sont avérées, ne relèvent toutefois pas toujours directement de prises de risque dans la circulation ; ainsi celles qui dépendent du lieu d'habitation ou du lieu où peut avoir lieu l'accident. Les autres ont davantage à voir avec cette psychosociologie des risques qui nous occupe depuis quelques pages. Dans cette catégorie, la situation des jeunes sera abordée avec plus d'insistance.

Avant d'entamer la discussion, il convient de signaler que **certaines des inégalités sont cumulatives** : par exemple, on peut être jeune, de sexe masculin et résider loin de tout centre de soin.

Enfin, précisons que **ces inégalités ne forment pas toujours une spécificité française.** Partout, les jeunes payent un tribut plus lourd à la route que leurs aînés et partout les femmes sont moins souvent que les hommes impliquées dans des accidents corporels graves. Par contre, les réponses à ces inégalités ne sont pas toujours les mêmes selon les pays, ce qui contribue selon les cas à réduire les écarts entre catégories ou à les augmenter.

Les inégalités selon les lieux de résidence ou les lieux des accidents

Il existe en France des inégalités en fonction du lieu d'habitation quel que soit le domaine de santé considéré. La situation au regard de la sécurité routière ne fait pas exception à cette règle. La raison principale de ces inégalités tient, de manière générale, à un moins bon quadrillage des systèmes de soins, en particulier des hôpitaux, en zones rurales par comparaison avec les zones urbaines. Dès lors, **les accidentés de la route sont moins vite et parfois moins bien soignés à la campagne que dans les grandes villes.** Cet état de fait peut aggraver les bilans de l'accidentologie dans les espaces mal desservis en structures sanitaires, augmentant notamment le nombre des décès.

Mais il est une autre raison qui explique une **inégalité entre les villes et les campagnes, qui tient aux caractéristiques des infrastructures routières.** En effet, on a déjà montré la dangerosité plus forte des petites routes départementales par rapport aux grands axes autoroutiers ou aux voies urbaines. Or les conducteurs qui utilisent le plus ces petites routes sont évidemment les habitants des campagnes, pour leurs déplacements quotidiens dans le cadre de leurs trajets professionnels, pour se rendre à des rendez-vous conviviaux ou encore pour accompagner leurs enfants à l'école, la densité des établissements scolaires étant, comme celle des hôpitaux, moins développée que dans les villes.

Dès lors, non seulement **l'éloignement d'un ensemble de services incite les habitants des zones rurales à davantage utiliser leur voiture**, mais aussi les infrastructures qu'ils empruntent sont moins sécurisées qu'ailleurs. Il s'ensuit une **exposition au risque en moyenne plus élevée** pour eux que pour les citadins.

Si, jusque là, des éléments de risque individuel n'interviennent pas, il en va différemment quand on conjugue la dangerosité des routes rurales, la nécessité plus fréquente d'utilisation du véhicule, le moins bon système de soin, avec la motivation principale qui préside au déplacement des personnes, quel que soit le lieu cette fois.

Or dans la grande majorité des cas, les transports pour des relations de sociabilité dans l'espace local, c'est-à-dire dans une périphérie proche du domicile. **La majorité des déplacements s'inscrit donc dans une quotidienneté répétitive, familière.** Ce n'est nullement une particularité des ruraux que de conduire le plus souvent dans des sphères proches de leur lieu de résidence. Malgré tout, à la fois parce que leur isolement induit une plus grande nécessité de prendre le volant et parce que les routes qu'ils parcourent sont plus dangereuses, intervient bel et bien à leur rencontre une spécificité du risque.

On sait combien le sentiment de familiarité, ici avec des lieux, endort la vigilance. A cet égard, **le "biais d'optimisme" qui influe sur les prises de risque** comme nous l'avons vu plus haut, **a toute raison de s'exprimer avec d'autant plus de vigueur que les parcours sont (trop) connus des conducteurs, et d'avoir des conséquences d'autant plus dramatiques que les kilomètres parcourus se trouvent en grande partie lieu sur des axes moins protégés** que d'autres.

Ainsi, alors qu'initialement les conducteurs ruraux ne peuvent être tenus pour responsables du plus mauvais bilan de l'accidentologie dans les campagnes, en dernière instance, des facteurs sur lesquels ils n'ont pas de moyens d'action (la qualité des infrastructures) ou qui ne leur sont pas spécifiques (la baisse de vigilance dans les espaces familiers) se conjuguent et interviennent sur des prises de risque dont ils peuvent avoir le contrôle. **Des messages de prévention ont déjà montré les dangers des parcours quotidiens. Il faut répéter ces messages**, en insistant sur le

risque plus lourd inhérent au trajet quotidien quand la qualité des routes, même connues, est médiocre.

Afin de renforcer les campagnes préventives, une multiplication des contrôles sur les petites routes, non pas seulement sur les routes nationales est susceptible sinon d'inciter à plus de vigilance, du moins de ne pas laisser croire que la sanction ne peut intervenir que sur des parcours exceptionnels. **L'intervention du contrôle dans l'espace quotidien de la conduite peut être une manière de lutter contre ce que Bernoulli a décrit il y a plus de deux siècles dans sa théorie de l'utilité : à parcours égal, les risques réels peuvent être identiques selon qu'on est près de son lieu de domicile ou qu'on en est éloigné, quand bien même un sentiment de familiarité peut inciter à les penser inférieurs dans le premier cas.**

Signalons pour finir sur **les inégalités géographiques face à la route**, que pour être vérifiées dans la majorité des pays, elles **sont plus marquées en France que chez la plupart de ses voisins européens**. C'est sans doute ici essentiellement les caractéristiques des infrastructures rurales et les conséquences de l'esprit de centralisation dans lequel se sont construites les routes françaises qui expliquent le décalage. C'est-à-dire que nous sommes davantage sur le terrain des risques subis par les usagers que sur celui des risques pris volontairement, à cette nuance près qu'il existe une **interaction entre les différents niveaux de risque et un renforcement des uns vis-à-vis des autres**.

Les inégalités selon les catégories sociales et selon le sexe des conducteurs

Dans cette sous-partie, sont analysés côte à côte deux facteurs qui habituellement sont montrés comme ayant une incidence systématique sur les inégalités de santé, l'appartenance sociale et l'appartenance de sexe. Nous verrons pourtant que dans le contexte particulier de la route, ils n'opèrent pas tout à fait selon les logiques sociales habituelles, influant moins que la moyenne dans le premier cas et davantage dans le second. Pour ce qui est de la catégorie sociale ou du sexe des conducteurs, à chaque fois, on a supposé *a priori* une exposition et une participation spécifiques au risque automobile.

Peut-on parler, sur la route, d'inégalités dans l'approche des risques en fonction des catégories sociales ?

Les inégalités sociales de santé ont été montrées comme particulièrement importantes en France, en dépit mais aussi à cause d'un système de remboursement considéré comme un des meilleurs du monde. Les équipes de chercheurs rassemblés autour de Didier **Fassin** ont récemment alerté l'opinion publique à ce sujet. Notamment, **les inégalités de santé fondées sur l'appartenance de classe s'observent quand on regarde non pas tant la qualité des soins eux-mêmes, que l'accès à ces soins**. C'est-à-dire que les personnes les moins favorisées ont souvent des sujets de préoccupation écrasants qui les amènent à oublier de surveiller leur corps.

Mais sur la route, l'accès au soin en cas d'accident n'opère pas selon le même mode que lors des dégradations progressives de l'état de santé. Les accidents automobiles, lorsqu'ils surviennent, provoquent des morts violentes ou des blessures, lesquelles ne sont pas du registre des maladies naturelles. En conséquence, l'accès au soin est systématique et ne dépend plus d'une démarche active des acteurs impliqués. **Il est donc le même pour tous quelle que soit**

l'appartenance sociale, malgré une arrivée plus ou moins rapide des secours selon le lieu de la collision comme il a été signalé précédemment.

Mais si les conditions de la mort ou des dégradations de l'état de santé dans les accidents supposent que les secours arrivent quel que soit le milieu social des accidentés, on peut supposer que des différences existent en amont, sous-tendues par la qualité des véhicules utilisés. Car **si la notion de dépistage n'a pas vraiment de pertinence adaptée aux accidentés de la route eux-mêmes** (à l'inverse des cas de maladies à développement progressif), **elle peut en avoir davantage pour ce qui est du contrôle de "l'état de santé" des voitures en circulation**. Pour continuer les métaphores médicales, **on serait alors non plus dans le registre de l'accès aux soins pour les personnes mais dans celui de l'accès aux soins pour leurs outils de déplacement**. Or une personne qui dispose de moins de revenus qu'une autre pourra avoir tendance à trop espacer les visites de contrôle de son véhicule ou à le laisser se dégrader faute de moyens financiers. A ce propos, **les lois récentes qui obligent les conducteurs à faire vérifier régulièrement leur voiture constituent une bonne réponse préventive**. Peut-être faudrait-il simplement **les aménager en fonction des revenus de chacun**, afin de ne pas encourager les plus pauvres à entrer en contravention avec des dispositions juridiques pour lesquelles ils n'ont pas toujours les ressources. Mais les appartenances sociales, en ce qu'elles supposent des véhicules en plus ou moins bon état, ont-elles pour autant une réelle incidence sur la survenue des accidents ? A cet égard, les conclusions sont contrastées. Car **si quelques rares chercheurs évoquent des automobiles qui seraient de vrais tombeaux roulants en raison de leur état de dégradation avancée, d'autres, plus nombreux, insistent sur la dangerosité des grosses cylindrées ou, plutôt, sur la dangerosité de la conduite de certains propriétaires de voitures puissantes ou neuves**. Il n'est donc pas possible de dire que le milieu social n'a pas de conséquence sur les accidents. Pourtant, pour des raisons différentes, tant les conducteurs potentiellement les plus pauvres que les plus riches peuvent constituer un risque pour la sécurité routière, ce qui, en terme de moyenne, annule des inégalités en terme de classe sociales. La seule **hypothèse** qui peut être proposée serait que **ce sont les classes moyennes**, n'ayant ni des voitures en trop mauvais état ni des bolides, **qui encourent et font encourir le moins de risque sur la route**.

Cette dernière hypothèse n'est pas sans évoquer la théorie **d'Atkinson** : ceux qui auraient le plus de chance de réussite (par rapport à la route, ceux qui auraient le plus de chance d'arriver d'un point à un autre sans encombre) seraient ceux qui ne se situent sur aucun des extrêmes. Pourtant, cette théorie atteint vite ses limites appliquée à la route, notamment parce que la conduite, contrairement à certaines autres pratiques sociales ou ludiques, est partagée par le plus grand nombre et familière. **C'est d'ailleurs sans doute principalement en raison de cette familiarité partagée avec la conduite quelles que soient les situations sociales que certaines des théories du risque ne s'appliquent que partiellement** au contexte de la sécurité routière, **et que les origines familiales influent peu sur les inégalités** face aux accidents. Il était pourtant nécessaire d'y porter attention pour éviter les erreurs de stratégie, lesquelles, à vouloir réduire les problèmes à des inégalités sociales, ont pu parfois se montrer dangereuses quand ces inégalités n'étaient pas avérées²⁴.

²⁴ Par exemple, la récente recherche dirigée par Maryse Jaspard sur les violences faites aux femmes en France montre que, contre toute attente et en opposition à la logique de traitement actuel, les femmes peuvent être victimes de violences physiques de la part de leur conjoint quel que soit leur milieu d'appartenance. Parce que les violences faites aux femmes n'ont jusqu'à ce jour étaient pensées que par rapport aux milieux populaires, les femmes des classes aisées qui en subissent se trouvent particulièrement démunies et réduites au silence.

Mais si nous avons vu que le milieu social n'a, en moyenne, que peu d'incidence sur une situation d'inégalité par rapport à la route, ce n'est que parce que des subdivisions internes rassemblant les plus pauvres et les plus riches annulent les différences. Hommes et femmes s'opposent davantage comme deux blocs autonomes, sans que des nuances tangibles ne viennent relativiser le constat.

Les différents rapports au risque des hommes et des femmes sur la route :

Evolution depuis 1970 des victimes d'accidents de la route selon le sexe :

	Tués hommes	Tuées femmes	Blessés hommes	Blessées femmes	Dont blessés graves hommes	Dont blessées graves femmes	Gravité hommes (tués pour 100 victimes)	Gravité femmes
1970	10 960	4 074	210 305	111 251	65 442	30 957	4,95	3,53
1980	9 181	3 329	219 231	116 573	60 861	27 741	4,02	2,78
1990	7 545	2 744	140 889	84 971	35 498	17 080	5,08	3,13
2000	5 797	1846	104 028	58 089	19 106	8 301	5,27	3,08

Alors que la proportion des femmes sur la route a nettement augmenté ces trente dernières années, le pourcentage des femmes tuées (par rapport aux hommes) sur la route est inférieur en 2000 par rapport à 1970, et le pourcentage des femmes blessées graves est resté à peu près stable. Les hommes sont dans le temps toujours au moins deux fois plus nombreux que les femmes à mourir ou à devoir être hospitalisés plus de six jours à la suite d'un accident. Ces constats montrent bien que malgré une exposition au risque qui tend à se rapprocher, les femmes continuent de prendre moins de risques que les hommes sur la route. On sait en outre que si les femmes ont légèrement plus d'accidents que les hommes, ils sont moins graves et plus souvent exclusivement matériels.

En observant d'autres variables que celles directement relative aux coûts des accidents, on apprend qu'**à nombre équivalent de kilomètres parcourus, les femmes ont 2,5 fois moins de points retirés sur leur permis que les hommes**. Elles sont par ailleurs **6,2 fois moins condamnées que les hommes pour des délits**.

En croisant les résultats des bilans de l'accidentologie avec ceux des mesures de la loi, il devient alors évident que **les accidents dans lesquels les femmes sont impliquées relèvent davantage du registre de l'erreur que de l'infraction**. Ainsi, nous pouvons dire avec Jean-Pascal Assailly que "la vision féminine de la voiture reste très neutre et la route n'est pas perçue comme un terrain pertinent pour prendre des risques". Du moins, le risque initial compris dans le simple fait d'utiliser une voiture pour se déplacer est-il déjà perçu comme tel par les femmes et il n'a pas besoin de se doubler du sur-risque que représente le non-respect de l'arsenal juridique qui encadre la route. **Le cas figuré par la conduite féminine apporte d'ailleurs la preuve flagrante que le**

respect des lois en vigueur dans la circulation est à même de réduire massivement les coûts de l'insécurité routière. Alors que persiste dans le sens commun l'idée fausse que les femmes seraient de plus mauvaises conductrices que les hommes, il conviendrait pour lutter contre ce stéréotype de médiatiser les résultats de l'accidentologie en montrant les différences de sexe.

Il n'en reste pas moins que **l'évitement des sur-risques routiers par les femmes a de quoi étonner** quand on sait combien, sur nombre de terrains, elles ont pu peu à peu rattraper les hommes dans leurs comportements à risque, par exemple pour ce qui est de la consommation de tabac ou d'alcool. Y aurait-il alors des risques qu'elles trouvent pertinents en dépit du danger qu'ils présentent pour leur santé et d'autres dont elles ne voient pas l'intérêt ? **On a souvent interprété le fait que les femmes rejoignent les hommes dans le domaine des risques comme la conséquence d'une volonté féminine de gagner en autonomie** et en indépendance. Ainsi, fumer ou boire serait pour les femmes une manière de se réapproprier du pouvoir et de s'accomplir comme personne libérée. Mais il est vrai qu'en matière de consommations illicites, elles restent toujours moins nombreuses que les hommes à s'y adonner. Là encore donc, pour la majorité des femmes, la limite reste celle fixée par la loi. En outre, la simple consommation d'alcool ou de tabac n'a pas en elle-même et immédiatement valeur d'autonomie. Avant de devenir parfois une dépendance, cette consommation a été pour les femmes une manière de s'inscrire dans la convivialité, de partager des espaces avec les hommes au fur et à mesure que la mixité se développait. Elle a aussi été une forme de mimétisme.

Par contre, sur la route, il n'y a toujours qu'une seule personne qui conduit ; le mimétisme n'a donc pas eu à opérer, ce d'autant moins que quel que soit le sexe, on a déjà montré que le statut de passagers faisait toujours prendre davantage conscience des risques et les redouter. Plus encore, il est une notion comprise directement dans le fait de "prendre la route" que ne comportent pas les autres risques sanitaires que les femmes sont de plus en plus nombreuses à prendre : celle d'autonomie justement. Car s'il est bel et bien un indice toujours perçu comme significatif du niveau d'indépendance, il est relié à la capacité de se déplacer par soi-même. Or la voiture est un des vecteurs du déplacement, auquel les femmes ont eu massivement accès plus tardivement que les hommes. Dès lors, on peut émettre l'hypothèse que **pour les femmes, le fait que la conduite soit déjà un signe criant d'accroissement de l'autonomie, suffit à ne pas leur faire considérer les sur-risques sur la route comme pertinents.** L'accomplissement de soi passe alors essentiellement par la possession d'une voiture et son utilisation à fin de déplacement, non par un usage abusif.

Signalons pour finir que les risques que les femmes sont de plus en plus nombreuses à prendre (alcool, tabac) constituent essentiellement une atteinte à leur santé personnelle, mais sans impliquer de tierces personnes. Or adopter une conduite à risque suppose de devenir potentiellement dangereux pour d'autres que soi. Il est possible que des différences sociales entre les sexes enjoignent les femmes davantage que les hommes à être attentives dès lors que leurs gestes sont susceptibles de produire des effets sur d'autres.

La nature différente des risques pris par les femmes et par les hommes sur la route (le simple déplacement pour les unes, le déplacement plus des infractions pour les autres) subsiste aujourd'hui dans les jeunes générations et dans tous les pays occidentaux, ce qui laisse supposer une **forme pérenne de construction sociale.** A cet égard, on peut supposer que ce n'est pas un hasard si ce sont des jeunes femmes plus souvent que des garçons qui ont récemment pris

l'initiative d'associations destinées à responsabiliser les jeunes face aux enjeux de la sécurité routière²⁵.

Quoiqu'il en soit, sur la route, les inégalités liées au sexe sont parmi les plus criantes, et elles se conjuguent et se cumulent avec des inégalités liées à l'âge, qui déciment la jeunesse. Ce sont ces dernières que nous allons aborder pour finir, toujours dans une volonté de comprendre les logiques de risque, mais aussi en guise de synthèse de l'ensemble des aspects de l'insécurité routière qui ont été abordés.

Des inégalités préoccupantes sur la route, en fonction de l'âge des conducteurs

Pour faire liaison avec les paragraphes précédents, il est temps de parler des formations en **auto-école**. Ces formations, au code et à la conduite, interviennent aujourd'hui le plus souvent alors que les personnes qui les suivent sont tout juste majeures. Dans la mesure où nous venons de montrer un rapport différent à la route des femmes et des hommes (qui existe dès l'entrée dans la conduite), il convient de **s'interroger sur l'utilité d'une formation pour partie variable selon le sexe, ou tout au moins qui intégrerait un enseignement sur les différences de comportements des deux sexes sur la route**. A cet endroit, on peut aussi s'interroger sur les effets induits par le sexe des formateurs sur le contenu de la formation qu'ils prodiguent. Or **les formateurs d'auto-école sont majoritairement des hommes** (de même que les chauffeurs de taxi, de transports en commun, de camions... autant d'espaces de professionnalisme autour de la route). C'est sans doute le signe que la maîtrise du déplacement reste socialement un domaine masculin, mais il peut aussi en résulter des effets pervers involontaires. Il faudrait favoriser une plus grande mixité au niveau des formateurs (de même que pour l'ensemble des secteurs de professionnalisation du transport), et les former à intégrer dans leur enseignement les différences de comportement des hommes et des femmes devant les risques de la circulation ainsi que leurs conséquences²⁶.

Mais le surrisque des garçons commence avant l'âge de la majorité, et donc avant l'âge de la possible obtention du permis de conduire, concrètement à partir de 14 ans. Avant cette période, on observe d'abord une relative égalité entre les sexes, puis un déséquilibre d'abord léger. Les enfants commencent à investir seuls la route vers 5 ans, en tant que piétons. En France, de 5 à 9 ans toutefois, pour les filles comme pour les garçons, les tumeurs sont les principales causes de décès, suivies, à hauteur d'un peu plus de 20 % pour les deux sexes, des accidents de la route. De 10 à 14 ans, on observe les premières inégalités entre les sexes par rapport à la circulation : l'accident devient la première cause de mortalité pour les garçons (dans 24 % des cas), alors qu'il reste la deuxième cause pour les filles (dans 20 % des cas). Si de 15 à 19 ans, les décès sur la route deviennent dominants pour les deux sexes et augmentent dans les deux cas considérablement, l'écart en terme de pourcentage entre les hommes et les femmes se creuse : dans cette tranche d'âge en France, 43 % des garçons meurent dans un accident de la circulation, et 33 % des filles. Sur la route, **c'est donc dès l'adolescence que l'écart s'accroît entre les**

²⁵ C'est le cas, entre autres, pour *La route de jeunes*, qui fait l'objet d'une présentation détaillée en annexe.

²⁶ On ne trouve pas de recherches précises en France sur le rôle des auto-écoles dans la perception future de la route par les conducteurs. Il est urgent de mener des évaluations de leur rôle dans le comportement des deux sexes sur la route, comme en d'autres domaines. Il pourrait sans doute s'en dégager de nouvelles modalités de formation.

garçons et les filles ; il va ensuite crescendo pour ne se réduire qu'après 39 ans, avec dans cette tranche d'âge un écart maximum de quatre hommes tués pour une femme. Chez les 20-24 ans, 42 % des hommes décèdent des suites d'un accident de la route et 29 % des filles.

On peut donc en déduire que c'est l'accès aux deux roues, et non l'accès à la voiture, qui marque les débuts d'une inégalité tangible entre les sexes face à la route en France. L'obtention du permis contribue seulement à creuser l'écart. Il faudra ensuite attendre le vieillissement pour que, sur la route, les différences entre les hommes et les femmes se réduisent, mais dans un contexte général où la mort par maladie prend le pas sur les morts violentes. Ce n'est qu'après 65 ans que le nombre des victimes de la route masculines et féminines se rejoint.

Le tribut plus lourd payé à la route par les hommes que par les femmes et par les jeunes que par leurs aînés s'observe dans tous les pays motorisés. Il n'en reste pas moins que des différences existent selon les pays. Ainsi, en Europe, **pour les garçons de 15 à 24 ans, en nombre absolu, c'est le Portugal et la Grèce qui détiennent les plus mauvais bilans ; la France est en cinquième position**. Par contre, **pour la même tranche d'âge, mais concernant les filles cette fois, c'est la France qui présente les scores les plus catastrophiques**, suivie de la Grèce, de l'Espagne et du Portugal. Ce constat s'explique en partie par la proportion importante de filles qui accèdent au permis ; nous avons déjà vu que la France était un des rares pays où les conductrices sont presque aussi nombreuses que les conducteurs. Il importe toutefois d'être particulièrement vigilant, et d'éviter que le type de risque pris par les filles ne rejoigne peu à peu celui des garçons, notamment dans les logiques d'infraction et non d'erreur.

Mais les **comparaisons internationales** apportent d'autres éléments intéressants. Ainsi, alors que la situation des enfants au regard de la circulation n'est pas spécialement préoccupante en France par rapport à ses voisins, et que dans une certaine mesure la situation des adolescents est relativement similaire voire meilleure, au contraire, **c'est à partir de 18 ans qu'on note une dégradation sensible et que l'écart se creuse avec la plupart des pays européens**, pour les filles comme pour les garçons. Si, à un niveau national, les jeunes deviennent un groupe à risque sur la route dès l'adolescence, comme dans les autres pays occidentaux, c'est l'accès au permis de conduire qui marque la dégradation des bilans de l'accidentologie en France par comparaison avec ses voisins. Cette particularité s'explique, selon les spécialistes de la sécurité routière par **la sous-représentation, en France, des piétons et des bicyclettes** (susceptibles de provoquer plus de dégâts chez les enfants et les adolescents) et, en contrepoint, par **la sur-représentation des voitures et des deux roues à moteur**.

Le tableau suivant, qui ne distingue pas les résultats en fonction du sexe, montre clairement combien, en France, la route devient dangereuse à partir de l'accès aux deux roues motorisées.

Accidentés de la route en France en fonction de l'âge, tous usagers confondus, en 1999 :

	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Tués par million d'habitants
Moins de 1 an	22	38	367	31
1 an	12	41	332	17
2 ans	20	71	432	28
3	28	95	549	40
4	18	117	609	26

5	25	114	597	34
6	16	132	729	21
7	16	144	823	21
8	17	154	813	22
9	15	143	867	19
10	23	167	895	30
11	24	190	907	31
12	26	219	1073	34
13	28	240	1121	37
14	43	543	1933	57
15	66	731	2867	82
16	122	1014	3997	150
17	189	1085	4558	231
18	280	1196	5052	362
19	265	1193	5159	352
20	282	1011	4640	373
21	247	976	4289	338
22	221	884	4044	293
23	228	806	3858	285
24	223	833	3736	262

Le seuil des 14 ans, déjà signalé, apparaît nettement à la lecture du tableau comme marquant l'entrée des jeunes dans la catégorie du risque routier, avec une aggravation de la situation, quelles que soient les variables observées, à partir de 18 ans. On remarque que, si les résultats restent préoccupants, il y a une légère inversion de tendance à partir de 21 ans. **Les trois années qui suivent l'entrée dans la conduite automobile semblent donc les plus sensibles, ce qui laisse supposer que pour comprendre le surrisque des jeunes, il faut conjuguer une variable d'âge avec une variable d'apprentissage de la route.**

Selon les auteurs et selon les pays, c'est l'âge ou l'apprentissage qui est considéré comme le plus significatif pour expliquer les surcoûts de la route pour les jeunes. Il peut être invoqué par exemple que les conducteurs inexpérimentés de plus de 30 ans prennent toujours moins de risque que les jeunes conducteurs inexpérimentés. Dans ce cas, **l'âge prime pour expliquer les risques supérieurs pris et encourus par les jeunes**, ce que soutiennent des chercheurs comme **Pelz et Schuman**, ou **Levy**. Ce n'est nullement un hasard que ces chercheurs soient américains, puisque dans leur politique de sécurité routière, les **Etats-Unis** ont préféré retarder l'âge d'accès à la conduite, et en limiter l'exercice à certaines périodes de la journée plutôt que la nuit. C'est ce qui est nommé le "couvre feu". Dans la même logique, ils ont retardé l'âge d'accès aux boissons alcoolisées.

Toutefois, si c'est l'inexpérience qui a le plus d'influence sur les bilans de l'accidentologie des jeunes, alors les mesures prises par les Etats-Unis sont inaptes à réduire le nombre des victimes. C'est la conclusion à laquelle arrivent des chercheurs tels **Michels et Scheider**. Selon eux, **l'inexpérience explique davantage le lourd tribut que la jeunesse paye à la circulation**. Chaque conducteur doit en passer par une période d'apprentissage de la route, toujours plus sensible et qui constitue une période de fort risque, et il se trouve que l'ensemble des jeunes

passent par cette période, à la différence de leurs aînés, dont quelques-uns seulement, minoritaires, apprennent sur le tard les règles de la conduite. Si l'on suit l'hypothèse selon laquelle l'inexpérience prime sur l'âge, alors les politiques à mettre en œuvre sont du type de celles adoptées par la **France** avec l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) dès 16 ans, où pendant deux ans un adulte expérimenté sert de tuteur et d'accompagnateur du futur jeune conducteur. En 1990, une évaluation a été faite de cette mesure française. Elle montre que **de 18 à 20 ans, les jeunes qui ont bénéficié de l'AAC ont six fois moins d'accidents que les autres conducteurs dans la même tranche d'âge**. Assailly et d'autres mettent toutefois en cause la méthodologie de l'évaluation : si le taux des accidents baisse effectivement pour les jeunes ayant eu un apprentissage de la route grâce à la conduite accompagnée, c'est sans doute dans une moindre proportion.

Aucune des deux solutions envisagées (retardement de l'accès à la conduite ou accompagnement de l'apprentissage) ne semble donc, à elle seule, suffire à réduire les coûts de la route pour les jeunes. Des travaux insistent plutôt, dans la lignée de Rolls, Hall, Ingham et MacDonald, sur la **nécessaire interaction entre les deux solutions** pour qu'une efficacité sensible se fasse jour. C'est d'ailleurs ce à quoi semblait amener la lecture du tableau précédent. Dès lors, si la France doit certainement maintenir son dispositif de conduite accompagnée dès 16 ans, elle pourrait être aussi envisager de réduire certains types d'accès à la route pour les plus jeunes conducteurs, comme c'est le cas aux Etats-Unis.

Pour saisir sur quels terrains il est possible d'agir, les **caractéristiques principales des accidents des jeunes** offrent des indications utiles.

A cet égard, signalons que quelques chercheurs, non majoritaires, estiment que le surrisque des jeunes est la conséquence essentielle des conditions dans lesquelles ils conduisent le plus souvent. Pour ces dissidents, si les jeunes conduisaient dans des contextes comparables à leurs aînés, c'est-à-dire plus souvent de jour et non de nuit, sur autoroute ou en agglomération et non sur des routes départementales, pour des trajets professionnels et non pour des sorties festives, alors il n'y aurait plus de particularité de la jeunesse dans les bilans de la sécurité routière.

De prime abord, les périodes et les réseaux où ont lieu principalement les accidents des jeunes pourraient confirmer les hypothèses de la **surévaluation** de leur surrisque. En effet, en France, 58 % des 18-24 ans sont tués la **nuit**, contre 43 % pour les usagers de la route plus âgés ; 44 % de la même tranche d'âge est tuée le **week-end**, donc pour des trajets de **loisir**, contre 35 % des autres conducteurs ou passagers. Et les trajets pour rejoindre les boîtes de nuit ou les domiciles d'amis supposent des déplacements de proximité qui imposent plus souvent d'utiliser des **départementales** plutôt que des autoroutes, en particulier dans les zones rurales. Or la nuit et les départementales, notamment, sont un moment et des lieux déjà désignés comme comportant davantage de risques, quel que soit le segment de la population pris en compte.

Aux arguments apportés par les partisans de la surévaluation du risque des jeunes sur la route, on pourrait ajouter que ces derniers **conduisent plus souvent des véhicules en mauvais état**, croisant une variable d'âge avec une variable économique. On a déjà vu cependant que l'état délabré des automobiles influait moins qu'il n'est souvent affirmé dans les accidents. Dernier élément de ce débat : les capacités de réactions des jeunes sont généralement considérées comme meilleures que celles de leurs aînés. Cela pourrait confirmer l'hypothèse de l'exagération du surrisque des jeunes face à la route ; les plus jeunes conducteurs réagissant théoriquement plus vite lorsqu'un obstacle imprévu se présente.

Mais si les lieux et les moments qui sont propices aux accidents des jeunes sont en général et pour tout le monde dangereux, ce n'est pas dire qu'il n'y ait pas un mode de conduite de la jeunesse qui lui soit spécifique. **Prendre des mesures qui interdiraient la conduites aux jeunes de nuit ou sur les départementales serait sans doute inutilement discriminatoire**, et perçu comme une atteinte à la liberté, donc inefficace et susceptible de produire de nombreuses résistances. Il est par contre possible d'intervenir sur les conditions particulières dans lesquelles les jeunes prennent le volant à ces moments et sur ces lieux. Ainsi, observer le rapport des jeunes aux lois sur la sécurité routière déjà existantes permet de définir un terrain sur lequel il serait possible d'agir et de prendre en compte l'âge comme facteur, avec l'apprentissage, de la fragilité des jeunes face à la route.

Dans une certaine mesure, **la loi française qui impose aux conducteurs titulaires du permis depuis moins d'un an de ne pas dépasser les 90 km/h** (loi qui, comme la conduite accompagnée, est inscrite dans une logique où le rôle de l'inexpérience est jugé prépondérant dans la survenue des accidents) **pourrait être aménagée et étendue pour les plus jeunes conducteurs**. L'intérêt en serait de ne pas créer de traumatisme en formulant une loi entièrement nouvelle et donc d'éviter une non-adhésion au changement. Or le rapport à la vitesse constitue bel et bien une particularité dans la conduite des jeunes. **Quels que soient les pays occidentaux, le groupe des jeunes conducteurs, notamment masculins, est identifié comme celui ayant le plus tendance à conduire à des vitesses abusives** et comme celui déclarant le plus souvent aimer la vitesse pour les sensations qu'elle procure. Ce constat se conjugue avec le fait que **les jeunes respectent de plus petits écarts entre les véhicules** que leurs aînés. Dès lors, pour les jeunes, le non-respect des 90 km/h pourrait s'assortir de sanctions plus dissuasives que celles en vigueur actuellement. On pourrait envisager une période probatoire où, pour les plus jeunes, le non-respect de certaines consignes de prévention (comme le respect des limitations de vitesse et du taux d'alcoolémie autorisé) se verrait sanctionné par l'obligation de repasser le permis. Cette mesure devrait toutefois être aménagée afin ne pas défavoriser les plus pauvres pour qui le coût financier d'un permis à repasser peut être très lourd. En amont, les excès de vitesse sur les deux roues avant 18 ans par exemple, le non-port du casque (dont on suppose qu'il est fréquent chez les jeunes sans l'avoir démontré par une étude) ou les conduites en état d'alcoolémie, pourraient avoir pour conséquence d'augmenter l'âge où il sera possible de passer le permis voiture ou moto.

S'il faut sans doute, à titre pédagogique, prendre des mesures dissuasives quelles que soient les infractions commises par les jeunes conducteurs, toutes les infractions existantes ne leur sont pas spécifiques. Nous venons de voir que les excès de vitesse, cause fréquente d'accident quel que soit l'âge, témoignaient toutefois de comportements distinctifs chez les jeunes. Le cas figuré par **l'alcool** est plus complexe. Il **influe en effet sur les causes d'accidents mortels dans la même proportion chez les jeunes et chez les adultes, à hauteur de 35 % à chaque fois. Pourtant, compte tenu que les jeunes sont de moins gros consommateurs que leurs aînés, le risque que survienne un accident grave consécutif à la boisson est proportionnellement plus important pour eux**. Les conditions dans lesquelles ils consomment expliquent le paradoxe : c'est souvent la nuit que les jeunes boivent, dans un contexte festif ; la fatigue et la mauvaise visibilité se conjuguent à l'alcool quand ils reprennent la route. Dès lors, **encourager le co-voiturage** quand les jeunes partent faire la fête peut être une solution : il s'agit alors qu'**une seule personne ne consomme pas** d'alcool et conduise pour le voyage de retour, tandis que les autres occupants du véhicule peuvent boire s'ils le souhaitent. Cette proposition n'élimine toutefois pas la possible arrivée de la fatigue. Par ailleurs, l'occupation maximum des voitures par les jeunes est aussi une des raisons qui explique que les accidents font parfois plus de victimes. Le co-voiturage avec une

personne sobre n'est donc pas une solution parfaite. Elle s'inscrit cependant dans une **logique de réduction des risques** qui tient compte des caractéristiques des modes de vie des jeunes et de leurs manières d'appréhender la fête au sein du groupe des pairs.

Si la consommation d'alcool des jeunes est plus modérée que celle des adultes mais proportionnellement plus dangereuse dans la conduite, il en va différemment de la consommation de produits illicites. **Les jeunes sont incontestablement ceux qui consomment le plus de drogues et ceux pour qui cette consommation intervient le plus dans les accidents** : les consommations illicites provoqueraient de 10 à 17 % des accidents des jeunes selon les premières études sur le sujet. Il importe donc de prendre en compte dans les mesures de restriction d'accès à la route l'ensemble des produits qui modifient l'état de conscience, et non l'alcool seulement, notamment dans les messages de prévention et les lois qui s'adressent aux plus jeunes conducteurs.

Nous avons évoqué succinctement l'existence de modes de vie et de sociabilité particuliers aux jeunes. C'est cette singularité de la jeunesse qui met le plus en cause les hypothèses minoritaires énoncées plus haut selon lesquelles les sursurrisques des jeunes seraient exagérés. Si les réflexes, indispensables dans la conduite, sont effectivement meilleurs chez les jeunes que chez leurs aînés, et si la nuit, les départementales, la consommation abusive de produits illicites ou les excès de vitesse sont dangereux pour tous, il n'en reste pas moins que **certaines caractéristiques demeurent, qui font des jeunes un groupe à part dans la circulation**. Nombre de sociologues s'accordent en effet aujourd'hui pour signaler que l'adolescence et le début de l'âge adulte sont les périodes de la vie où **l'influence du groupe des pairs**, donc une influence sociale horizontale (et non verticale et fondée sur l'histoire), est la plus prégnante. Des travaux, tels ceux de **Lhomond** et **Lagrange**, le démontrent pour les jeunes dans leur rapport à la sexualité, à la gestion du VIH ou encore à la consommation de produits illicites. Sur la route, les analyses d'**Assailly** l'attestent aussi.

La **suroccupation des véhicules** participe de ce phénomène, symbolisant les sorties en bande plutôt que seul ou à deux. Outre que cette suroccupation **augmente les risques quantitatifs** sur la route en cas d'accident (le nombre des victimes peut être plus important), elle **accroît aussi les risques qualitatifs** que l'accident survienne, puisque la présence en masse de passagers peut contribuer à une plus grande distraction du conducteur, voire à une incitation à lui faire adopter des comportements dangereux. Car alors que, **pour les adultes, les passagers peuvent inciter le conducteur à une attitude plus prudente, il en va différemment pour les jeunes**. L'étude pionnière de Lawshe, qui laissait d'abord espérer que les jeunes fonctionnaient selon la même logique que leurs aînés, a en effet été largement contestée par la suite, entre autres par Ingham : en bande, et donc aussi dans l'habitacle d'une voiture, les jeunes sont plus enclins à provoquer les performances risquées qu'à inciter à la vigilance. Un phénomène d'entraînement vers plus de risques existe alors et les conducteurs sont "sous influence", pour reprendre une expression de Krüger.

L'**effet de la bande** joue également un rôle sur une **surenchère** possible dans les vitesses pratiquées ou dans les doses d'alcool bues. L'influence est d'autant plus tangible que les jeunes ne savent généralement pas encore pour eux-mêmes ce qu'est la dégradation du corps. Ils sont à une période de la vie où, entre le début de l'autonomie et le jeune âge, ils développent aisément un sentiment d'invincibilité. C'est majoritairement l'existence de ce sentiment qui est invoqué pour expliquer leur perception particulière du risque.

Selon les domaines, soit ce risque est surévalué (par exemple dans la crainte, surtout pour les garçons, de l'expression des sentiments), **soit il est sous-évalué, notamment sur la route**. Il

s'agit dans tous les cas d'être conforme aux attentes supposées du groupe des pairs, y compris d'ailleurs en se taisant quand des risques sont perçus par une personne mais pensés comme légitimes pour les autres. Or, et nous revenons sur l'observation qui ouvrait cet examen des inégalités liées à l'âge, **les représentations du risque par les filles et les garçons, identiquement membres de la bande, ne sont pas nécessairement les mêmes. C'est peut-être donc par les différences entre les sexes qui existent au sein du groupe des pairs qu'il est possible d'intervenir pour inciter l'ensemble des jeunes à plus de vigilance** dans la circulation. La démarche aurait pour intérêt principal de ne pas aller contre l'influence du contexte horizontal dans la construction et la sociabilité de la jeunesse. Car si les jeunes adoptent des attitudes particulièrement risquées sur la route et pour partie spécifiques, il ne convient pas pour autant de les penser réfractaires à toute forme de prévention de l'insécurité routière.

CONCLUSION

Vers une action multiforme

Depuis trente ans, le nombre des morts et des blessés sur les routes françaises a chuté sensiblement. L'aménagement du territoire, la mise en place d'une réglementation, des campagnes de prévention primaires et secondaires y ont contribué. En dépit des progrès, l'état de la sécurité routière reste toutefois déplorable. Longtemps, les pouvoirs publics ont marqué à modifier les représentations des dangers dans la circulation. Aujourd'hui encore, les Français demeurent, parmi les Européens, ceux qui estiment le plus fréquemment que la survenue des accidents n'est pas de leur responsabilité.

Sans doute, le retard de la France sur la sécurité routière est-il pour partie une conséquence des caractéristiques de son réseau, avec un linéaire considérable de petites routes dangereuses et des autoroutes construites selon un modèle centralisé. Il convient d'intervenir sur ces caractéristiques. De même il peut être utile d'enrayer la progression du recours à l'automobile, en favorisant le co-voiturage, le développement des transports en commun et de la bicyclette sur le modèle exemplaire des Pays-Bas ou du Danemark. Mais l'insécurité routière chronique de la France est d'abord tributaire du retard historique de ce pays dans la compréhension puis la prévention des comportements à risque. Or améliorer les comportements ne relève pas de la seule responsabilité des individus : il est du devoir des gouvernements de l'encourager et de l'accompagner par une politique à la fois cohérente, subtile et sans ambiguïté de réduction des risques, une politique où se mêle prévention, pédagogie et répression. Il faut faire que l'accident ne soit plus considéré comme un événement extraordinaire et inévitable, mais perçu plutôt comme la conséquence d'attitudes inappropriées qui pourraient changer. Le risque sur la route doit en somme perdre tout attrait, en particulier quand il revêt la forme d'infractions. Prendre le volant, c'est dès le départ prendre un risque ; rajouter du danger à la dangerosité initiale, c'est à coup sûr encourir davantage de pertes que de bénéfices. Mais pour modifier la représentation des risques sur la route, encore ne faut-il pas s'en tenir à des discours d'incantation.

Si la voie est parfois étroite, des solutions existent, toujours insuffisantes prises isolément, mais qui par leur cumul prennent sens. La loi ne fait pas tout et l'arsenal juridique existe en France, comparable à celui des pays voisins. Il s'agit donc plutôt de faire appliquer les textes existants que de les changer : c'est dans le manque de contrôle et la trop grande variabilité des sanctions que réside une particularité française, non dans les caractéristiques de la réglementation. L'information, tout aussi indispensable et insuffisante que la loi, doit être accessible à tous. On sait que savoir n'est pas suffisant pour modifier les comportements et que, par ailleurs, les Français ont une bonne connaissance des règles de la sécurité routière. Mais informer, c'est aussi marteler ; c'est maintenir présent à l'esprit l'existence des risques et des dégâts causés par l'insécurité routière, au delà du contenu même de l'information première. A ce propos, une médiatisation des bilans de l'accidentologie qui cesse de se centrer sur les coûts en vie humaine pour parler tout autant du nombre des blessés, des types de handicaps, des coûts sociaux pour les entourages, est à même de modifier le sentiment de fatalité appliqué aux accidents. Mais pour

médiatiser certains de ces éléments, il convient aussi d'élargir les systèmes de mesure et de suivi existants. Ainsi, il devient urgent de mettre en place, tant au niveau régional que national, des cohortes qui servent à évaluer à long terme les effets des accidents sur les blessés, même légers. Une victime de la route ne doit pas cesser d'intéresser les décideurs dès lors qu'elle a quitté une première fois l'hôpital. On observera alors peut-être combien les coûts de l'insécurité routière sont plus étendus que ne le laisse penser un traitement partiel et ponctuel du phénomène. Rendre publique l'étendue des dégâts directs comme collatéraux, à court terme et à long terme, est susceptible ensuite de modifier les représentations des risques légitimes et illégitimes sur la route. De même, proposer une médiatisation des bilans de l'accidentologie non plus annuelle mais mensuelle (ce qui a commencé à se faire depuis peu) permet de faire entrer les dangers figurés par la circulation dans le registre du quotidien et non plus de l'événementiel.

A un ensemble de conseils qui s'adressent aux conducteurs dans leur totalité massive, doivent enfin s'adjoindre des recommandations plus ciblées. La France n'a pas à choisir entre les discours généralistes et les discours particuliers ; elle doit user des deux en évitant, du moins par rapport à la route, de tomber dans les pièges du débat sur l'universalisme. Puisque les hommes et les jeunes par exemple représentent des modèles singuliers, des messages doivent s'adresser à eux en particuliers, des messages qui tiennent compte de leur spécificité et dans lesquels ils puissent se reconnaître. De même, certaines particularités françaises au volant doivent pouvoir être abordées avec insistance : la question de la consommation d'alcool en fait partie. Il s'agit de l'appréhender non plus exclusivement dans son excès mais plutôt de faire réfléchir sur sa banalisation.

Pour mettre en œuvre le changement des représentation de la route et de ses risques, il faut un outil, celui des médias. A cette fin, continuer d'impliquer les publicitaires et les constructeurs automobiles est nécessaire : l'attractivité des véhicules ne doit pas se fonder sur leur dangerosité potentielle et les effets pervers des avancées techniques doivent être analysés et accompagnés. Sensibiliser les journalistes aux conséquences que de leur manière d'informer exerce sur les représentations est indispensable aussi : leurs discours participent de l'image plus ou moins fataliste des accidents et ils ont une responsabilité à assumer. Multiplier les campagnes permet enfin que les conducteurs gardent constamment en mémoire les dangers de la route : à ce titre, les 29 témoignages réalisés en 2000 par Raymond Depardon peuvent être cités comme exemplaires, capables d'amener les spectateurs à s'identifier au drame vécu. Mais il convient aussi de mesurer l'incidence des campagnes. Or en France, on ne dispose pas à ce jour d'études qui évaluent l'effet des messages de prévention télévisuels. Des recherches conduites dans les pays anglo-saxons montrent pourtant que leur impact est non négligeable, en particulier quand elles sont associées à des formes de récompenses pour les bons conducteurs et à une augmentation des contrôles de police par ailleurs.

En somme, la sécurité routière est une affaire de volonté politique, une volonté politique qui ne doit jamais s'endormir sur les lauriers d'une amélioration ponctuelle ; une volonté politique et sociale qui doit penser de son devoir de comprendre la complexité des risques pour en limiter les effets sur l'insécurité routière. S'il s'agit de responsabiliser davantage les automobilistes, il s'agit aussi de ne pas croire que leur meilleure responsabilisation ne dépend que d'eux-mêmes. L'Etat, les collectivités locales, les médias... chacun a son rôle à jouer pour faire de la route un moyen de déplacement le plus sûr possible. La difficulté du sujet doit en faire un enjeu plutôt qu'un butoir.

Récapitulons pour finir les propositions concrètes, qui sont à mettre en œuvre conjointement pour pérenniser une baisse sensible du danger sur les routes françaises :

- Lutter contre les représentations fatalistes et extraordinaire de l'accident :
 - médiatiser davantage le nombre des blessés (20 fois supérieur au nombre des morts) ; médiatiser les coûts indirects pour l'entourage des accidentés ;
 - médiatiser les rapports entre la route, les accidents et leur irruption dans l'espace familial et quotidien, en doublant les campagnes nationales de campagnes régionales ;
 - médiatiser les bilans de l'accidentologie de façon mensuelle plutôt qu'annuelle ;
 - distinguer les logiques d'erreurs des logiques d'infraction et en montrer les conséquences différentes en terme de coûts humains ;
 - renforcer les contrôles préventifs et en rendre certains particulièrement visibles ;
 - cesser toute forme d'amnistie des infractions commises sur la route, que ces infractions aient ou non mis des vies en danger, et médiatiser la fin de l'amnistie.

- Favoriser la recherche sur des domaines de la sécurité routière encore peu (ou pas) documentés en France :
 - sur le rôle des auto-écoles ;
 - le suivi à long terme des accidentés ;
 - les récidivistes ;
 - l'influence croisée de l'âge et de l'expérience dans les accidents ;
 - l'évaluation des effets de la médiatisation et des campagnes de prévention ;
 - l'observation du traitement des délits routiers au tribunal ;
 - la réduction des risques ;
 - le continuum de l'ensemble des risques liés à la santé ; etc.

- Impliquer l'ensemble des partenaires à la réflexion, à la prévention et à la repression afin de rendre attractives les attitudes respectueuses de la sécurité routière : l'Etat, les collectivités locales, les forces de l'ordre, les associations, les compagnies d'assurance, les magistrats mais aussi les automobilistes eux-même, les constructeurs, les publicitaires, les entreprises, les médecins, les chercheurs, les journalistes, etc.

- Selon les inégalités pertinentes sur la route, doubler des approches généralistes d'approches particularistes, notamment autour du groupe des jeunes et du groupe des conducteurs masculins. Favoriser dès lors les campagnes de prévention grand-public tout autant que les campagnes ciblées, qui prennent en compte tant la sociabilisation horizontale par le groupe des pairs que les processus verticaux. Poursuivre en France l'apprentissage accompagné de la conduite (AAC) fondée sur une logique où l'expérience préside sur l'âge dans les prises de risque, mais questionner plus directement l'effet de l'âge lui-même.

- Faire appliquer la loi et homogénéiser les sanctions au niveau national : excepté pour ce qui est des drogues illicites, l'arsenal juridique existe en France, ni plus ni moins laxiste que dans les pays qui affichent une meilleure sécurité routière. Accepté et connu le plus souvent par les conducteurs, il ne s'agit pas nécessairement de le modifier mais plutôt de l'utiliser dans l'ampleur de ses possibilités. Un durcissement de la loi pourrait avoir pour effet contre-productif de provoquer une résistance des automobilistes au respect des règles et une non-adhésion de leur part à l'entreprise de réduction des risques. Dans l'éventualité de nouvelles lois, elles ne doivent en aucun cas faire reposer sur tous les erreurs de quelques-uns ni conduire à une forme de désaffiliation ; à ce titre, la suppression du permis blanc pour les

conducteurs en faute mais non récidivistes est une erreur de stratégie. Par contre, il s'agit que la loi s'applique sans distinction, tout autant sur les conducteurs de véhicules de tourisme que sur les conducteurs de poids lourds (qui créent plus de 10% des décès sur la route), lesquels bénéficient encore à ce jour de davantage de clémence. Il s'agit de la même façon d'uniformiser les sanctions prises pour un même délit entre les différents tribunaux de France, et d'informer sur la teneur des peines encourues, encore largement méconnues.

- Lutter contre les effets pervers des avancées techniques : c'est particulièrement dans le domaine de la prévention primaire de l'accident que les Français se distinguent de leurs voisins européens et qu'ils sont contrevenants à la loi. Il s'agit donc d'accompagner chaque mesure de prévention secondaire (les airs bags, le casque, etc) ou chaque amélioration d'infrastructure (meilleurs revêtements des sols, mais aussi construction d'autoroutes selon une logique de décentralisation pour faire perdre de l'attractivité aux départementales) par un rappel qu'elles ne permettent en rien d'éviter l'accident, qu'elles n'améliorent pas la prévention primaire.
- Augmenter l'attractivité de certaines routes au détriment d'autres. Pour les autoroutes régionales, imaginer un système qui les rendent très peu chères, voire gratuites pour leurs utilisateurs locaux potentiels. Une autre piste dans ce domaine serait de se rapprocher de la gestion Suisse des autoroutes, où chaque habitant paie une fois pour toute un forfait à l'année.

Annexe 1 : sources des tableaux utilisés

Chapitre I

- Evolution depuis 1955 du nombre des blessés en France : INRETS, Assailly 2001.
- Evolution depuis 1955 du nombre des tués en France : INRETS, Assailly 2001.

- Evolution depuis 1970 en France du nombre des victimes piétons : ONISR.
- Evolution depuis 1970 en France du nombre des victimes cyclistes : ONISR.
- Evolution depuis 1970 en France du nombre des victimes cyclomotoristes : ONISR.
- Evolution depuis 1970 en France du nombre des victimes de motocyclettes : ONISR.
- Evolution depuis 1970 en France du nombre des victimes conducteurs ou passagers de voiture de tourisme : ONISR.

- Coûts en milliards de francs de l'insécurité routière en 2000 : ONISR.
- Hypothèses pour l'année 1999 de la répartition du trafic en France : ONISR.

- Port du casque en circulation en rase campagne : ONISR, Institut de Sondage Lavialle.
- Port du casque en circulation en milieu urbain : ONISR, Institut de Sondage Lavialle.
- Port de la ceinture de sécurité en circulation par le conducteur et le passager avant des voitures de tourisme : ONISR, Institut de Sondage Lavialle.

- Les coûts de l'insécurité routière en Europe en 1999 : ONISR.
- Les mesures de sécurité en Europe en 1999 : DSCR ; Mission des affaires internationales.

Chapitre II

- Les taux de décès pour 100 000 habitants en France en 1998 : INSERM.

- L'évolution de la consommation d'alcool en France entre 1970 et 1997 : Association nationale de prévention de l'alcoolisme.
- Dépistage de l'alcool entre 1990 et 2000 : Ministère de l'Intérieur.
- Pourcentages d'alcoolémies illégales dans différents types d'accidents : DSCR ; Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement.

- Nombre et types de délits en 1987 et 1999 : Ministère de la Justice ; Casier judiciaire national.
- Conduite en Etat d'Alcoolémie, condamnations et peines principales entre 1985 et 1999 : Ministère de la Justice ; Casier judiciaire national.
- Conduite en Etat d'Alcoolémie, profil des condamnés en 1999 : Ministère de la Justice ; Casier judiciaire national.

- Evolution depuis 1970 des victimes d'accidents de la route selon le sexe : ONISR.
- Accidentés de la route en France en fonction de l'âge, tous usagers confondus, en 1999 : INRETS, Assailly 2001.

Annexe 2 : les différents acteurs de prévention en France

- a- Les organismes publics qui s'occupent de la sécurité routière
- b- Les organismes privés (dont les sociétés d'assurance) qui s'occupent de la sécurité routière
- c- Les associations
- d- Eclairage sur une association qui s'adresse aux jeunes conducteurs : la Route des Jeunes

LES ACTEURS PUBLICS DE LA LUTTE CONTRE L'INSECURITE ROUTIERE

- a- Sous la direction du premier ministre :

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (**CISR**) : créé en 1972, il est présidé par le Premier ministre et regroupe tous les ministres concernés par les questions de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application.

Le délégué Interministériel de la sécurité Routière (**DISR**) : désigné par le 1^{er} ministre, il assure le secrétariat du Comité. Il est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministres intéressés.

L'observatoire national interministériel de la sécurité routière (**ONISR**) rassemble les statistiques régionales et nationales de la sécurité routière et assure la publication des bilans annuels. On trouve au sein de ses publications annuelles une présentation détaillée des différents acteurs de la route, dont procède partiellement la présente synthèse.

- b- Sous la direction du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement :

La Direction de la sécurité et de la circulation routières (**DSCR**) : créée en 1982, elle est responsable de la mise en œuvre des décisions du CISR. Le directeur de la DSCR est en même temps le délégué de la DISR

Les principaux services gestionnaires sont : la Direction des Routes (**DR**), responsable de la conception, de l'aménagement et de la gestion des routes nationales et des autoroutes de déchargement ainsi que de la conception et du contrôle des autoroutes de liaison. La Direction des Transports Terrestres (**DTT**) est chargée de la réglementation des transports routiers. Au sein des directions départementales de l'équipement (**DDE**), les cellules départementales d'exploitation et de sécurité (**CDES**) ont en charge les domaines de l'exploitation de la route et de la sécurité routière. Les directions régionales de l'équipement (**DRE**) exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. Au sein des DRE, les observatoires régionaux de sécurité routière (**ORSR**) ont en charge l'information et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière.

Les services d'études et de recherche du ministère sont : Le service d'études techniques des routes et autoroutes (**SETRA**), qui joue un rôle majeur dans l'amélioration des connaissances en matière d'infrastructures. Le centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (**CERTU**) joue un rôle analogue mais dans le domaine urbain. Le laboratoire central

des ponts et chaussées (**LCPC**) et les laboratoires régionaux s'intéressent aux techniques routières (revêtement, signalisation, éclairage...).

Les autres services d'études et de recherche sont : L'institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité (**INRETS**) ; il a pour mission les travaux d'expertise et d'aide à la décision, la promotion et la diffusion des résultats, la participation à la formation par et à la recherche (il est placé sous la direction conjointe du ministère de la recherche). Le laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (**LAB**) dépend du ministère de l'équipement, des transports et du logement et il est par ailleurs intégré aux directions techniques de PSA Peugeot-Citroën et de Renault.

c- Sous la direction du ministère de la défense :

La direction générale de la gendarmerie nationale (**DGGN**)

d- Sous la direction du Ministère de l'Intérieur :

La direction générale de la police nationale (**DGPN**).

Les **préfectures**.

La **direction des libertés publiques et des affaires juridiques** assure la gestion du permis à points, le traitement des statistiques sur les suspensions administratives du permis de conduire et sur tous les paramètres de la sanction.

e- Sous la direction du Ministère de la Justice :

La **direction des affaires criminelles et des grâces** prépare les projets de loi dans les domaines relevant du droit pénal et de la procédure pénale et en élabore les circulaires d'application. Elle anime, coordonne et contrôle l'exercice de l'action publique dans les juridictions et établit les directives de politique pénale générale. A ce titre, elle suit l'activité des tribunaux correctionnels qui jugent les délits et des tribunaux de police qui traitent les contraventions.

LES ACTEURS PRIVÉS IMPLIQUÉS DANS LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les **sociétés d'autoroutes** : neuf sociétés d'autoroutes gèrent le réseau.

Les **assurances** : la DSCR entretient des liens avec les trois grandes familles d'assurance. Certaines sociétés et mutuelles d'assurances ont créé des associations dont l'objectif est la prévention (AXA, MAIF, MACIF, MAAF). Une convention quinquennale a été signée le 1^{er} juillet 1998 avec les trois familles d'assurance (FFSA, GEMA, GROUPAMA). Elle prévoit d'affecter 0,5% du montant des primes d'assurance responsabilité civile obligatoire perçues par les entreprises d'assurance à des actions pour améliorer la sécurité routière.

Les **auto-écoles** ont en charge la formation à la conduite et au code de la route. Elles ne sont toutefois pas assermentées pour délivrer le code et le permis. Des inspecteurs publics sont en charge de l'examen qui sanctionne la formation.

LES ASSOCIATIONS SPECIALISEES DANS LA SECURITE ROUTIERE

En France, une **centaine d'associations** œuvrent en matière de sécurité routière, à titre principal ou accessoire. La DSCR apporte son soutien aux associations qui montent des opérations à audience nationale ou pour les actions innovantes et expérimentales. En 2000, année "sécurité sur la route, grande cause nationale", la DSCR a soutenu 25 associations.

Quelques associations :

La rue de l'avenir s'intéresse à l'amélioration de l'espace public urbain.

L'Association des familles de victimes des accidents de la circulation, la **Fondation Anne Cellier** contre l'insécurité routière, la **Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs**, l'**Union nationale des familles de traumatisés crâniens**, l'**Institut national d'aide aux victimes et de médiation**, la **Ligue contre la violence routière** sont autant d'associations qui œuvrent pour la défense des victimes des accidents de la route.

L'Association pour le développement dans l'enseignement de la micro-informatique et des réseaux conçoit et fabrique pour les jeunes des logiciels qui traitent de sécurité routière.

UNE ASSOCIATION QUI S'ADRESSE AUX JEUNES CONDUCTEURS : LA ROUTE DES JEUNES

L'association de fait a été créée en **1996** à Paris par deux jeunes filles encore mineures. En 1998, la Route des Jeunes devient une association loi 1901, animée par de jeunes **bénévoles** qui sont en **majorité des femmes**. Peu à peu, son territoire d'intervention s'étend. En 2003, cinq antennes locales existent : le pôle historique en **Ile-de-France**, une antenne **Bretagne/Pays de Loire**, une en Région **Provence-Alpes-Côte-d'Azur**, une en **Bourgogne/Franche Comté**, la dernière en région **Rhône-Alpes**. L'association compte aujourd'hui autour de **280 adhérents** de 12 à 25 ans, dont une centaine sont actifs.

La Route des Jeunes se veut une association qui **pense la prévention routière directement en lien avec les modes de sociabilité spécifiques des jeunes**. Ainsi, son premier type d'action a ciblé les **discothèques** : des volontaires de l'association se déplacent sur ces lieux festifs et proposent un contrat moral aux conducteurs. Dans chacune des régions où la Route des Jeunes est présente, tous les mois ou tous les deux mois, des équipes de bénévoles passent la nuit devant plusieurs discothèque et elles tentent de convaincre les jeunes de l'intérêt d'un respect des règles de la sécurité routière pour leur santé, notamment par rapport à l'alcool. Il s'agit pour tous les arrivants motorisés de désigner un conducteur qui s'engage à rester sous le taux d'alcoolémie légal et qui sera ensuite chargé de raccompagner ses amis. En échange, le conducteur désigné bénéficie d'une entrée gratuite dans la discothèque. Les volontaires de la Route des Jeunes lui prennent ses clefs de voiture et vérifient à la sortie de boîte s'il a respecté ses engagements. Il est rare que le contrat ne soit pas tenu. Les volontaires observent toutefois que **ce sont plus souvent des filles que des garçons qui s'engagent à rester sobres**, ce qui n'est nullement un hasard aux

vues du rapport social à la route différent pour les hommes et pour les femmes. De même, il est significatif que ce soient des jeunes femmes qui ont pris l'initiative de la Route des Jeunes et qu'elles demeurent aujourd'hui encore les plus actives. Leur rôle d'incitation à la vigilance adressée tout autant aux jeunes dans leur ensemble qu'aux jeunes hommes en particulier est ici tout à fait exemplaire. Il s'inscrit dans la **philosophie générale de l'association qui préfère la pédagogie à la répression**. Les responsables de la Route des Jeunes l'attestent : il s'agit de convaincre par la discussion plutôt que de se substituer aux organes de contrôle que peuvent représenter la gendarmerie et la police. En cela, les membres de la Route des Jeunes sont des intermédiaires légitimes pour les jeunes, à un âge où toute manifestation d'autorité a tendance à être interprétée comme une entrave à la liberté.

La multiplication et la diversification des actions de la Route des Jeunes témoignent du dynamisme de l'association en même temps que de sa légitimité, reconnue tant par la population ciblée que par les pouvoirs publics. Alors qu'aux interventions dans les discothèques se sont ajoutées des **actions de prévention dans les lycées, les collèges ou les bars**, les responsables de l'association sont de plus en plus souvent **sollicités par les instances gouvernementales** afin qu'ils apportent leur éclairage et leur point de vue sur la sécurité routière. Ainsi, la Route des jeunes se fait-elle entendre pour préconiser un juste respect des lois actuelles plutôt que leur durcissement. Un jeune, membre du Conseil d'Administration de l'association, fait remarquer à ce propos qu'il ne servirait sans doute à rien de restreindre encore le taux d'alcool légal dans la conduite, quand il est plus élevé en Angleterre qu'en France et que ce pays a pourtant de bien meilleurs bilans en terme d'accidentologie. Il s'agit donc plutôt d'inciter en France à un plus grand civisme routier, fondé sur une application effective de l'arsenal juridique déjà en place et sur une compréhension de son intérêt.

Le **bon accueil réservé par la presse** régionale et nationale à la Route des Jeunes indique que l'association occupe un secteur d'intervention jusqu'ici vacant. Les **subventions** accordées à l'association par les Préfectures ou les Conseils Régionaux montrent enfin que les membres de l'association ont su convaincre peu à peu de leur utilité. Au regard de l'énergie développée par les volontaires, ce n'est que juste récompense des efforts déployés, qui mériteraient sans doute encore une meilleure reconnaissance. Le type d'actions mis en œuvre par la Route des Jeunes se doit d'être encouragé et soutenu. L'association est le vecteur d'une nouvelle représentation de la route en France, indispensable pour réduire le tribut payé à la circulation des futurs adultes.

Annexe 3 : les grandes dates de la sécurité routière en France et les lois

LA "PREHISTOIRE" DE LA MAINTENANCE DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE EN FRANCE

Le 14 août **1893**, une circulaire ministérielle définit un "certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules". C'est l'**ancêtre** de l'actuel **permis** de conduire.

Le décret du 10 mars **1899** régleme pour la première fois la circulation des automobiles. La **vitesse est limitée** à 30km/h en rase campagne et à 20km/h en agglomération. Le même décret institue le récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé aujourd'hui "**carte grise**".

En **1917**, sont créées les premières **auto-écoles**. Pendant longtemps toutefois, les futurs conducteurs ne passeront pas par ce relais pour apprendre à conduire.

Le 27 mai **1921**, est créé le **code** de la route.

En **1922**, l'appellation "**permis de conduire**" remplace officiellement celle de "certificat de capacité".

En **1936**, à la demande des militaires, les **phares jaunes** sont adoptés pour la circulation nocturne en France. Ces phares jaunes ont été la règle en France jusqu'à ce qu'une directive européenne uniformise l'utilisation de phares blancs dans l'espace européen.

En **1945**, mise en place du **premier tronçon d'autoroute** en France, long de 20 km, entre Paris et Orgeval, comprenant le toujours célèbre tunnel de Saint-Cloud. Ce tronçon est l'ancêtre de l'actuelle autoroute de l'ouest.

Le 20 juin **1956**, le ministre des finances Paul Ramadier, instaure la **vignette automobile**. Les sommes qu'elle permettait de collecter étaient sensées être reversées au bénéfice des personnes âgées. La vignette n'a été supprimée que très récemment.

En **1958**, une loi de finance décrète l'obligation pour les conducteurs de contracter une **assurance** pour leur véhicule. La même année, l'ordonnance du 15 décembre permet de sanctionner la **conduite en état d'ivresse**. Il n'existait toutefois pas encore à l'époque de moyen de contrôle fiable.

L'HISTORIQUE DES LOIS ACTUELLES

L'archéologie des lois actuellement en vigueur date majoritairement du début des années 1970, période de prise de conscience massive par les pouvoirs publics des dangers constitués par la circulation routière. Quelques essais de législation avaient parfois vu le jour plus tôt. A noter dans l'histoire française de la sécurité routière que les deux excès qui ont été sanctionnés le plus tôt concernent la vitesse, dès l'extrême fin du XIXe siècle, et l'alcool, en 1958. Or la vitesse et l'alcool, conjugués, sont toujours aujourd'hui à l'origine de la grande majorité des victimes de la route en France.

1) Réglementation de la vitesse en France :

Une des premières expériences contemporaines de limitation de vitesse en France date de **1959-1960** : il s'agissait de limiter la vitesse **pendant 11 week-end et sur 2000 km** de route à **90 km/h pour les voitures particulières** et à 70 km/h pour les poids lourds. Le pourcentage de dépassement du 90 km/h est passé de 22 à 13 avec une chute du nombre d'accidents de 23 %. Une deuxième expérience du même type a été tentée en **1969** : **1600 km de routes** ont été limitées à **80, 100, ou 120 km/h**. Une baisse immédiate des vitesses pratiquées a été observée, suivie d'un léger relèvement une fois passé l'effet d'annonce. Le nombre d'accident a baissé de 40 % lors de cette expérience. En **1970**, **11 500 km de routes ont été limitées à 110 km/h**. Le caractère limitatif a été particulièrement bien respecté au cours du mois, avec comme en 1969 un effet d'usure ensuite. Ce n'est qu'à partir de 1973 que les limitations de vitesse cessent de prendre la forme d'expériences pour devenir des lois.

Sur **autoroute**, les limitations de vitesse se sont déroulées en plusieurs étapes. **Jusqu'en 1973**, il n'y avait **aucune restriction** ; le nombre de tués pour 100 millions de km parcourus était de 3,6. Entre 1973 et 1974, sur autoroute toujours, la limitation a été fixée à 120km/h ; le taux de tués est passé à 1,5. En 1974, une limitation à 140km/h a fait remonter ce taux à 2,1. Le nombre de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus est retombé à 1,5 **à partir de novembre 1974**, quand la limitation a été définitivement fixée **130km/h**. En 2003, cette limitation est toujours en vigueur bien que les pouvoirs publics évoquent l'idée de l'augmenter.

Sur les **routes hors agglomération**, depuis décembre **1973**, la vitesse est limitée à **90km/h**. Cette législation est toujours en vigueur actuellement. En **ville**, la limite avait été fixée à 60km/h à la même époque. Elle a été abaissée à **50km/h** en décembre **1990**, possiblement modulable selon les voies entre 30 et 70km/h. Une étude statistique a montré que l'introduction du "50 en ville" avait permis d'éviter 14 000 accidents en milieu urbain et de sauver 580 vies en 2 ans (1991 et 1992). Depuis novembre **1974** et toujours aujourd'hui, sur les **autoroutes urbaines** et les routes à **4 voies**, la vitesse est limitée à **110km/h**.

Certaines conditions météorologiques, comme la pluie ou la mauvaise visibilité, limitent la vitesse sur l'ensemble des axes. Les conducteurs qui détiennent le permis depuis moins d'un an ne doivent en outre pas dépasser les 90km/h sur les autoroutes urbaines, de liaison et sur les 4 voies ; ils sont soumis aux mêmes lois que les autres sur route et en ville.

2) La réglementation de l'alcool au volant en France :

Comme nous l'avons déjà vu, la création de l'infraction pour conduite en état alcoolique (CEA) et pour conduite en état d'ivresse date de 1958 en France. Pour autant, ce n'est qu'en mai **1965** qu'il devient possible, pour les instances de contrôle, de **dépister le taux d'alcoolémie** en cas d'infraction grave au code de la route. La loi du 9 juillet **1970** définit pour la première fois des seuils d'alcool autorisés sur la route : ce seuil est fixé à **0,8 grammes par litre de sang**. La même année, le dépistage du taux d'alcoolémie devient obligatoire en cas d'infraction grave au code de la route ou d'accident. Entre 0,8 g/l et 1,19 g/l d'alcool dans le sang, l'infraction relève d'une contravention. Au **delà de 1,19 g/l**, l'infraction devient un **délit**.

La loi du 12 juillet **1978** permet à la gendarmerie ou à la police d'effectuer des contrôles préventifs de l'alcoolémie du conducteur avant que ne survienne une infraction ou un accident. Les **sanctions** en cas de contravention à la loi de 1970 sont également **renforcées**. La loi de 1978 a provoqué une baisse de 19 % du nombre des tués sur les routes françaises en juillet de cette même année par rapport à l'année précédente. Les effets bénéfiques ont duré plus de 6 mois avant de s'estomper. En décembre **1983**, une nouvelle loi **abaisse le seuil du délit** pour CEA de 1,2 g/l

de sang à **0,8 g/l de sang**, faisant provisoirement disparaître la contravention. A la même époque, le système de mesure du taux d'alcoolémie adopte un nouveau système, instituant un taux légal dans l'haleine à **0,4 milligramme d'alcool par litre d'air expiré** (= 0,8 g/l de sang).

La loi du 17 janvier **1986** ne modifie pas le taux légal d'alcool mais elle durcit la sanction, instituant le **retrait immédiat du permis** de conduire à titre conservatoire pour une durée maximale de 72 heures en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Le retrait peut se muter en suspension ferme du permis par voie administrative dès que le dépistage est confirmé. Un an et demi plus tard, en juillet **1987**, est franchie une nouvelle étape dans le **durcissement** des sanctions, avec une aggravation des peines principales d'amende et d'emprisonnement. C'est du même mois que date **l'interdiction de toute publicité en faveur des boissons alcoolisées associées aux véhicules à moteur**.

La loi du 10 juillet **1989** conjugue différents types d'infraction. Ainsi, l'absence de ceinturage ou de casque peut conduire à un dépistage de l'alcoolémie. Cette loi continue aussi de **durcir les sanctions** : en cas de récidive pour CEA qui aurait provoqué des blessures ou homicides involontaires envers des tiers, l'intéressé devra attendre l'expiration d'un délai de 10 ans avant de pouvoir solliciter un nouveau permis de conduire. La loi du 31 octobre **1990** élargit la disposition précédente et elle permet aux officiers et agents de police judiciaire de soumettre toute personne qui conduit un véhicule à des épreuves de **dépistage** du taux d'alcoolémie, y compris si aucune infraction n'a été commise.

En juillet **1994** est créée une **nouvelle contravention** pour un taux d'alcool dans le sang compris **entre 0,7 g/l et 0,8 g/l**. Cette loi introduit celle du 15 décembre **1995** qui **fait passer le seuil maximum d'alcoolémie de 0,7 g/l d'alcool dans le sang à 0,5 g/l** (soit de 0,35 mg/l d'air expiré à 0,25 mg/l). Au delà de 0,8 g/l d'alcool dans le sang (limite non modifiée), le conducteur commet un délit, qui entraîne outre de possibles peines d'emprisonnement un retrait de 6 points au permis de conduire. De 0,5 g/l à 0,8 g/l d'alcool dans le sang, il s'agit d'une contravention passible d'un retrait de 3 points sur le permis. Cette dernière loi est celle qui est **toujours en vigueur actuellement** bien que soit en discussion la possibilité d'instaurer un taux zéro et d'augmenter le nombre de points retirés au permis de conduire en cas d'infraction pour CEA.

3) La réglementation du port de la ceinture de sécurité en France :

La loi qui marque le début de la réglementation relative au port de la ceinture de sécurité est celle 1^e juillet **1973**. Par cette loi, est instituée **l'obligation du port de la ceinture aux places avant** des voitures de **tourisme** immatriculées depuis avril 1970, **en dehors des agglomérations**. Le 1^e janvier **1975**, la loi de 1973 est étendue aux **villes**. En décembre **1975**, l'utilisation obligatoire de la ceinture pour le conducteur et le passager avant des voitures particulières s'étend aux véhicules immatriculés après le 1^{er} septembre 1967. La loi du 1^{er} octobre **1978** fait obligation aux constructeurs automobiles d'équiper de la ceinture de sécurité les places arrières des voitures particulières neuves.

A partir de décembre **1989**, le port de la ceinture cesse de ne concerner que les propriétaires de voitures de tourisme. Il devient obligatoire aux places avant des **camionnettes**.

Le 1^e décembre **1990**, le port de la ceinture devient obligatoire aux **places arrières des véhicules légers**. Ce qui se complète par la loi de janvier **1992**, qui oblige à l'usage des **systèmes de retenue pour les enfants** âgés de moins de 10 ans. La loi du 1^{er} mai **1994** introduit **le retrait d'un point** au permis de conduire du conducteur en cas d'absence du port de la ceinture. Les dernières lois citées sont toujours celles qui régissent en France les systèmes de maintenu. Le

nombre de point soustrait au permis en cas d'infraction devrait cependant très prochainement s'accroître.

4) La réglementation du port du casque en France :

La première législation date du 1^{er} juillet **1973**, avec une obligation du port du casque pour tous les **usagers de motocyclettes partout**, et exclusivement pour les **conducteurs de vélomoteurs hors agglomération**. La loi du 1^{er} janvier **1975** étend l'obligation aux conducteurs de vélomoteurs en agglomération ainsi qu'à leurs passagers. Le 1^{er} octobre **1976**, une **nouvelle catégorie de deux roues** est prise en compte : les **conducteurs de cyclomoteurs** doivent porter le casque hors agglomération. Dès janvier **1980**, ces conducteurs doivent aussi le porter en **ville**. La loi du 5 mai **1994** uniformise l'ancien arsenal juridique : il est dorénavant fait obligation à l'ensemble des **conducteurs** et des **passagers de deux-roues à moteur** de porter un casque, **quel que soit le type de réseau routier**. C'est cette dernière loi qui s'applique toujours aujourd'hui.

BIBLIOGRAPHIE UTILISEE

- ASSAILLY, J.-P., *La mortalité chez les jeunes*, Paris, PUF, 2001
- ASSAILLY, J.-P., *Les jeunes et le risque. Une approche psychologique de l'accident*, Paris, Vigot, 1992.
- ATKINSON, J.-W., "Motivational determinants of risk-taking behavior", *Psychological Review*, n°64, 1957, pp. 359-372.
- BARJONET, P.-E., *Vitesse, risque et accident : psychosociologie de la sécurité*, Paradigme, Caen, 1988.
- BASTIDE, S. ; MOATTI, J.-P. ; PAGE, J.-P., "Risk perception and social acceptability of technologies : the french case", *Risk Analysis*, n°9 (2), 1989, pp. 215-223.
- BERNOUILLI, D., *Exposition d'une nouvelle théorie sur la mesure du risque*, Paris, 1738.
- BIECHELER-FRETEL, M.-B., *Vitesse et action réglementaire. A propos de la mesure prévoyant le retrait du permis pour un excès de vitesse de plus de 40km/h*, Rapport DERA n°2001-06, octobre 2001.
- BIECHELER-FRETEL, M.-B. ; MOGET-MONSEUR, M., "Le comportement de base du conducteur", Cahier d'étude ONSER, n°64, Arcueil, 1985.
- BIECHELER-FRETEL, M.-B. ; PEYTAVIN, J.-F., *Répression des alcoolémies routières et amélioration du recours au réseau de soin : l'expérience du Val d'Oise (1996-2000)*, Rapport INRETS, octobre 2001
- CAUZARD, J.-P., *Les comportements et les habitudes des conducteurs français comparés à ceux des européens*, Rapport sur convention DSCR/99 70013 (étude n°6), décembre 2000
- C.E.R.T.U. : *Les politiques cyclables en Europe : tour d'horizon des politiques nationales*, Coll. du CERTU, Rapport d'étude, 2001
- COOMBS, C.-H., "Portfolio theory and the measurement of risk", in KAPLAN, M ; SCHWARTZ, S. (eds), *Human judgement and decision process*, Academic Press, New York, 1975.
- DELHOMME, P. ; MEYER, T., "Les campagnes de sécurité routière : quel impact ?", *Risques* n°44, décembre 2000, pp. 92-98
- DESCHAMPS, C., *Le miroir bisexuel : socio-anthropologie de l'invisible*, Editions Balland, Paris, 2002.
- DESCHAMPS, J.-P., "La prévention des accidents de la circulation chez les enfants", *Rapport OMS*, Copenhague, 1980.
- DIONNE, G., "Les 'points d'inaptitude' doivent-ils être utilisés par les assureurs ?", *Risques* n°44, décembre 2000, pp. 82-87
- FARMER, E. ; CHAMBERS, E.G., "A study of accident proneness amongst motor drivers", *Industrial Health Research Board*, Londres, report n°84, 1939.
- FASSIN, D ; et al. (dir.), *Les inégalités sociales de santé*, Editions La Découverte/INSERM, Paris, 2000.
- FILLOU, C., *Analyse de l'exposition au risque des deux roues motorisés*, Rapport intermédiaire sur convention DSCR/INRETS n°00-70010, thème 3, janvier 2001.

FRIEDMAN, M. ; SAVAGE, L.-J., "The utility analysis of choices involving risk", *Journal of Political Economy*, n°60, 1948, pp. 279-304.

GABOURY, A. ; LADOUCEUR, R. ; BUSSIERES, O., "Structures des loteries et comportements des joueurs", *Revue de Psychologie Appliquée*, n°39 (3), 1989, pp. 197-207.

GREENWOOD, M., WOODS, H.-M., "A report on the incidence of industrial accidents upon individuals with special reference to multiple accidents", *Individual Fatigue Responsibility*, Report n°4, Londres, 1919.

GRIGNON, J. ; VAILLANCOURT, F., *L'incidence des loteries québécoises et ontariennes : une analyse comparative*, Université de Montréal, Montréal, 1987.

INGHAM, R., *Passengers effet-theoretical and methodological issues*, Proceeding of the international conference on traffic safety, 27-30/1/1991, New Dehli, 1991.

JACKSON, D.-N. ; HOURANY, L. ; VIDMAR, N.-J., "A four dimensional interpretation of risk taking", *Journal of Personality*, n°40, 1972, pp. 483-501.

JASPARD, M. (dir.), *Les violences envers les femmes en France. Une enquête nationale*, La Documentation Française, 2003.

JOHNSON, E.-J. ; TVERSKY, A., "Representation of perceptions of risks", *Journal of Experimental Psychology*, n°113 (1), 1984, pp. 55-70.

KAHNEMAN, D. ; TVERSKY, A., "Prospect theory : an analysis of decision under risk", *Econometrica*, n°47, 1979, pp. 263-291.

KRUGER, H.P., *The driver under influence of passengers and alcohol*, Symposium international sur le comportement des conducteurs dans un contexte social, 16-18/5/1989, Paris, 1989.

LAGRANGE, H ; LHOMOND, B., *L'entrée dans la sexualité*, Paris, La Découverte, 1997.

LASSARRE, S., "Evaluation et gestion du risque corporel routier", *Risques* n°44, décembre 2000, pp. 68-73.

LAWSHÉ, C., "Studies in automobile speed on the highway", *Journal of Applied Psychology*, 24, 1940, pp. 297-307.

LEON, H., "Sécurité routière : l'indispensable mutation des politiques publiques", *Risques* n°44, décembre 2000, pp. 99-105.

LEVY, D.T., "Youth and traffic safety : the effect of driving age, experience and education", *Accident Analysis and prevention*, 22, 4, 1990, pp. 327-334.

LHOSTE, J. ; MALATERRE, G., *Risque*. Note interne INRETS, décembre 1985.

LOPES, L., "Some thoughts on the psychological concept of risk", *Journal of Experimental Psychology*, n°9, 1983, pp. 137-144.

Mac CLELLAND, *The achieving society*, Van Nostrand, Princeton, 1961.

MICHELS, W. ; SCHEIDER, P.A., "Traffic offenses : another approach to description and prevention", *Accid. Anal. And Prev.*, 16, 1984, pp. 223-238.

MONSEUR, M. ; MALATERRE, G., "Prise de risque en automobile : étude expérimentale d'un parcours routier", *Cahier d'études ONSER*, n°27, 1970.

Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) : *Grands thèmes de la sécurité routière en 2000*, Paris, La Documentation Française, 2001, 239 p.

Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière : *La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2000*, Paris, La Documentation Française, 2001, 147 p

PELZ, D.C. ; SCHUMAN, S.H., "Are young drivers really more dangerous after controlling for exposure and experience ?", *Journal of Safety Responsibility*, 3, 1971, pp. 68-79

PICARD, P. : "Combattre l'insécurité routière", *Risques* n°44, décembre 2000, pp.65-67

RENOUARD, J.-M., "As du volant et chauffards", in *Sociologie de la circulation routière*, L'Harmattan, 2000.

ROLLS, G.W.P. ; HALL, R.D. ; INGHAM, R. ; McDONALD, M., "Accident risk and behavioral pattern of younger drivers", *AA Foundation for Road Safety Research*, Southampton, 1991.

ROQUES, 1999 : le rapport sur l'alcool, trouver le titre.

ROTHER, J.-P., "Young drivers involved in injury producing crashes : what do they say about life and the accidents ?", Traffic Safety Planning and Research Department, Insurance Corporation of British Columbia, Vancouver, 1986.

SAAD, F., "Prise de risque et non perception du danger", *RTS*, 18-19, 1988, pp. 55-62.

SIMON, H.-A., "Rational choice and the structure of the environment", *Psych. Rev.*, n°63, 1956, pp. 129-138.

SIVAK, M. ; SOLER, J. ; TRÄNKLE, U., "A cross-cultural differences in driver risk-taking", *Accident, Analysis & Prevention*, n°21 (4), 1989, pp. 363-369.

SLOVIC, P. ; FISCHOFF, B. ; LICHTENSTEIN, S., "Facts and fears : understanding perceived risk", in SCHWING, R.-C. et al. (eds), *Societal risk assessment : How safe is safe enough ?*, Plenum Press, New-York, 1980.

Von NEUMANN, J ; MORGENSTERN, O., *Theory of game and economic behavior*, Princeton University Press, Princeton, 1944.

WILDE, G. S., "General survey of efficiency and effectiveness of road safety campaign : achievements and challenges", International Congress, La Haye, octobre 1972.

SOMMAIRE

INTRODUCTION :	.....
I- ETAT DES LIEUX :	.....
1) Evolution des coûts humains et économiques de la route au fil du temps en France :	.....
A- Evolution du nombre des victimes depuis 1955 :	.....
B- Evolution des victimes selon les catégories d'usagers :	.....
Piétons.....	.....
Cyclistes.....	.....
Cyclomotoristes .....	.....
Conducteurs de motocyclettes .....	.....
Les accidents avec des voitures, poids lourds et transports en commun.....	.....
Conducteurs de voitures de tourisme .....	.....
C- Le prix des coûts humains et matériels de la route :	.....
2) Les facteurs d'accidents en France :	.....
A- Les facteurs généraux :	.....
Prix du carburant .....	.....
Augmentation de la densité de circulation .....	.....
Répartition du trafic et routes du danger.....	.....
Rase campagne.....	.....
Effet nocturne.....	.....
Effet météo .....	.....
B- Caractéristiques des voitures en circulation .....	.....
Les grosses cylindrées .....	.....
Les voitures neuves .....	.....
C- Les infractions des conducteurs :	.....
Casque et ceinture .....	.....
Vitesse, alcool et produits qui modifient l'état de conscience .....	.....
3) Comparaisons entre la France et les autres pays européens .....	.....
A- Les coûts de l'insécurité routière .....	.....
B- Les facteurs d'insécurité routière en Europe :	.....
Facteurs généraux.....	.....
Caractéristiques des voitures en circulation.....	.....
Infractions des conducteurs .....	.....
C- Une comparaison entre les représentations de la route en France et en Europe .....	.....

II- LE BILAN SOCIAL DE LA ROUTE.....

- 1) La route, une question de santé publique :
 - A- La place de la route dans l'état de santé en France, questions en aval :
 - La typologie des morts violentes en France.....
 - Les données générales sur la mortalité en France.....
 - Route, mortalité et handicap.....
 - B- Les conséquences de la consommation de produits qui modifient l'état de conscience sur les bilans de l'accidentologie en France, questions en aval et en amont :
 - Les Français, la route et l'alcool.....
 - L'incidence de l'alcool sur la sécurité
- 2) Bilan des sanctions judiciaires :
 - A- Nombre et types des délits sanctionnés devant les tribunaux.....
 - B- La variabilité des sanctions : l'exemple des tribunaux de Senlis, Pontoise et Nantes.....
- 3) La route et la sociologie des risques :
 - A- Définitions et principales théories du risque :
 - Les définitions du risque.....
 - Les différentes théories du risque.....
 - Les théories du risque accidentel.....
 - B- Les inégalités sur la route :
 - Selon le lieu
 - Selon les catégories sociales et le sexe des conducteurs
 - En fonction de l'âge

CONCLUSION : Vers une action multiforme :

ANNEXE 1 : sources des tableaux.....

ANNEXE 2 : les différents acteurs de prévention en France.....

ANNEXE 3 : les grandes dates de la sécurité routière et les lois

BIBLIOGRAPHIE.....