



JEAN ORSELLI (62)

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE UNE HISTOIRE MAL CONNUE

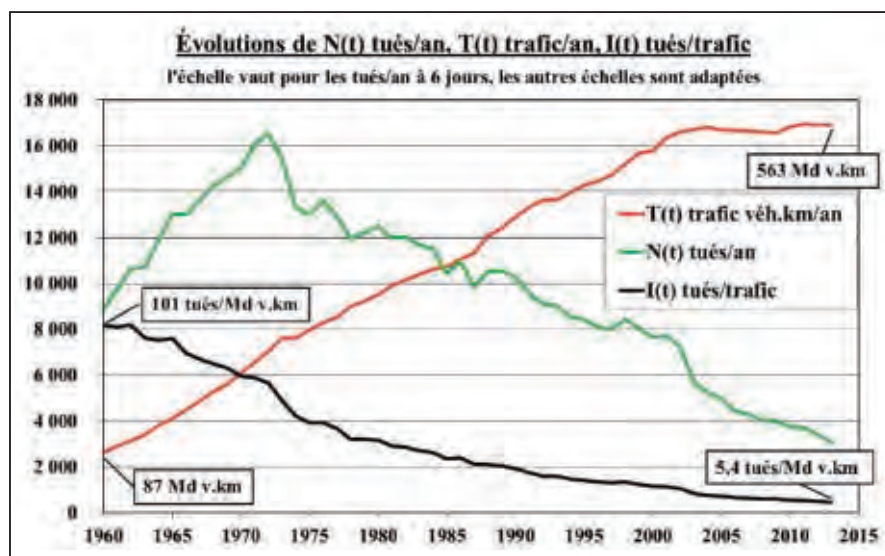
En 2015, chaque Français parcourt autrement qu'à pied 35 fois autant de kilomètres qu'en 1900, quand il n'y avait que 3 500 automobiles.

Pourtant, en 2015, le risque de mourir sur la route est inférieur à celui de 1900, alors qu'il culmina à plus de 6 fois son niveau actuel en 1972. Le risque mortel par kilomètre parcouru pour un individu a été divisé par 35 entre 1900 et 2015.

EN FRANCE, les diverses associations d'usagers rassemblent quelque 400 000 à 600 000 automobilistes alors qu'aux Pays-Bas on en compte 3,9 millions, aux États-Unis et au Canada 45 millions, en Allemagne 18 millions, au Japon 15 millions, au Royaume-Uni 17 millions, etc. Cette situation exceptionnelle est certainement à l'origine de difficultés persistantes pour « penser la sécurité routière » en France.

sécurité (loi de 1970 sur le taux d'alcoolémie et limitation des vitesses) prises par Jacques Chaban-Delmas au début des années 1970.

En fait, le nombre de tués, résultat de la multiplication de la fonction croissante de trafic et de la fonction décroissante de tués par kilomètre parcouru, a connu – dans tous les pays développés – un maximum parabolique à cette époque. Le ralentissement de la croissance du trafic dû à la crise pétrolière de 1973 a



### REPÈRES

Selon l'OMS, les accidents de la route sont à l'origine chaque année de 1,3 million de morts et 25 à 50 millions de blessés – dont 90 % dans les pays en voie de développement – et constituent la première cause de décès pour les jeunes de 15 à 29 ans. Avec 24,1 morts pour 100 000 habitants (contre 10,3 en Europe), l'Afrique est le continent le moins sûr.

### HAUSSE DU TRAFIC ET BAISSÉ DU RISQUE

Le diagramme ci-dessus montre comment, de 1960 à 1972, sans modification des règles, le risque I(t) a diminué de 31 %. Et comment il continua à diminuer jusqu'à n'être plus que 5,3 % de son niveau de 1960.

Le diagramme suivant illustre la légende de l'attribution de la fin de l'augmentation du nombre de tués à une prise de conscience collective et aux mesures de

rendu plus aigu ce maximum. L'effet des mesures de sécurité a rapidement culminé (courbe du bas).

### UN DES PAYS LES PLUS SÛRS D'EUROPE

Vers 1985, la Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) affichait que la France était un des pays les plus sûrs d'Europe.

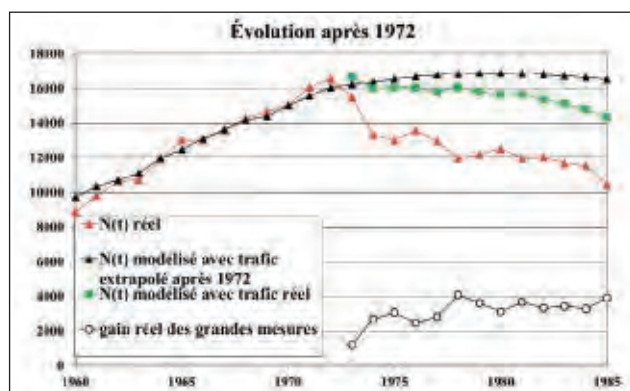
Puis une politique de responsabilisation des conducteurs aboutit à stigmatiser la

France en diffusant dans les bilans français (et européens) une « comparaison globale », par pays entiers, des ratios de tués par million d'habitants. On imaginait que reconnaître la bonne place de la France « démotiverait » les conducteurs. Ainsi, on lit dans le « Bilan 2013 de la Sécurité routière » : « Neuf pays européens ont un taux [de tués par habitant] inférieur à la France, dont l'Allemagne et le Royaume-Uni. » Pourtant, un facteur discriminant évident est la densité humaine : le ratio « tués par habitant » de nos départements varie de 1 à 5 entre les plus denses et les moins denses. En 2013, la comparaison avec un groupe de régions françaises ayant la même densité que le pays concerné montre que la France est plus sûre que les Pays-Bas ou l'Allemagne et fait jeu égal avec la Grande-Bretagne.

*« La France est plus sûre que les Pays-Bas ou l'Allemagne et fait jeu égal avec la Grande-Bretagne »*

### UNE BAISSÉ DE MORTALITÉ QUI RALENTIT

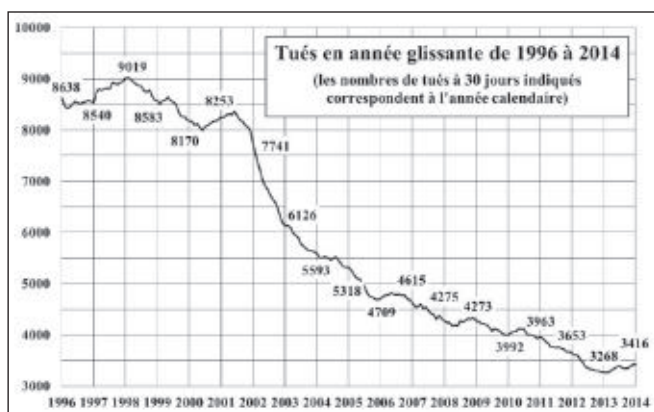
En 2013, il y a eu 3 653 tués pour 3 386 accidents mortels. Les accidents étant par essence multicausals, il est difficile d'en représenter simplement les causes. Notons que 67 % des tués le sont en rase campagne (hors autoroutes) et dans les villages de moins de 2 000 habitants ; 20 % environ des « conducteurs présumés responsables d'un accident mortel »



dépassaient la limite légale d'alcoolémie ; 36 % des tués le sont dans un accident à un seul véhicule sans piéton ; 24 % des tués le sont dans un accident impliquant les 4 % de conducteurs ayant un permis de moins de deux ans ; 24 % des tués le sont en deux-roues motorisés (2,4 % du trafic) ; 15 % des tués sont des piétons dont 41 % ont plus de 75 ans ; 23 % des tués le sont avec un choc avec un obstacle de bord de route hors agglomération ; 14 % des tués le sont dans un accident impliquant un poids lourd (5 % du trafic).

Le troisième diagramme retrace l'évolution depuis 1996. La politique de res-

*« Un retour à la répression en 2002 a relancé la baisse de la mortalité »*



pensabilisation des conducteurs lancée en 1981 et le laxisme de la répression avaient ralenti la baisse du nombre de tués vers 1985. Un retour à la répression en 2002 a relancé la baisse de la mortalité qui a toutefois tendance à ralentir depuis 2006, alors que le trafic et le parc automobile se stabilisent depuis 2002.

### UNE CONNAISSANCE STATISTIQUE PROBLÉMATIQUE

Les statistiques reposent sur les 57 000 « bulletins d'analyse des accidents corporels » (BAAC) remplis longtemps après l'accident par un membre d'une des 4 000 cellules de police ou de gendarmerie concernées sur la base du procès-verbal de constat d'accident dressé sur place. Son rédacteur n'est donc pas un spécialiste comme il l'est aux États-Unis par exemple. Cette dispersion pose un problème de qualité. Seule la statistique des tués – suffisamment robuste – permet de caractériser l'évolution de la sécurité. Le nombre de blessés graves recensés selon l'échelle médicale Abbreviated Injury Scale préconisée par l'Europe est inconnu.

Le trafic, principal facteur d'évolution du nombre de tués, est connu globalement grâce à des comptages routiers recalés par des enquêtes tous les cinq à sept ans, mais le détail des divers trafics reste très approximatif. Les organismes et programmes de recherche manquent cruellement de moyens.

L'Université a été fermement tenue à l'écart de ce domaine par l'administration. Les suites judiciaires sont inexploitablement pour des statistiques.

### COMPLEXITÉ DES FACTEURS D'INSÉCURITÉ

Les gains de sécurité sur les cinq décennies passées sont en grande partie dus à trois « mains invisibles » : la baisse du taux d'occupation, la baisse de la proportion de conducteurs novices et

## DOSSIER

les progrès de la médecine. Elles n'ont fait l'objet d'aucune étude officielle car elles sortaient de la triade comportement-véhicule-infrastructure et du champ d'action des responsables de la Sécurité routière.

Le taux d'occupation a baissé de 2,3 occupants par véhicule en 1954 à 1,38 en 2014. Pour un même nombre d'accidents, celui des victimes était donc divisé par 1,7.

L'ancienneté du permis est un facteur crucial de dangerosité des conducteurs. En réalité, il faut en moyenne douze ans d'apprentissage pour rejoindre un palier d'implication dans les accidents. Les 24 % de conducteurs ayant un permis de moins de deux ans impliqués dans un accident mortel ne sont donc qu'une partie des « conducteurs novices » présentant une surdangerosité, dont la proportion a culminé vers 70 % en 1960, pour tomber vers 25 % actuellement.

Les progrès de la médecine qui ont allongé l'espérance de vie depuis trente ans ont aussi eu une influence majeure sur le devenir des accidentés et leur mortalité.

Ces trois grands mécanismes, tendant vers des asymptotes, seront de moins en moins actifs.

### DES VOITURES PLUS SÛRES

Leur amélioration a été constante en termes de sécurité active ou passive. Mais les constructeurs français, pour se protéger, ont souvent ralenti l'adoption de dispositifs sécuritaires. Le modèle des véhicules accidentés n'est pas répertorié dans les statistiques d'accidents (comme aux États-Unis), les constructeurs français y étant opposés. La ceinture de sécurité – principale amélioration du véhicule – a longtemps été combattue par le lobby automobile français. Le port du casque sur les deux-roues motorisés a aussi été longtemps différé.

*« La recherche sur le véhicule intelligent offre des perspectives encore difficiles à cerner »*



© FOTOLIA

Les deux-roues motorisés sont responsables de 24 % des tués.

La boîte de vitesses automatique, facteur de sécurité reconnu, a été défavorisé par l'État (fiscalité, permis spécial). La recherche sur le véhicule intelligent offre des perspectives encore difficiles à cerner.

### UN RÉSEAU INÉGALEMENT SÛR

Voies urbaines et routes font l'objet d'aménagements sécuritaires parfois mal conçus.

L'autoroute et les voies rapides assurent environ 30 % du trafic hors agglomération en étant cinq fois plus sûres que les routes à chaussée unique. Les voies rapides urbaines présentent un avantage analogue. Les obstacles de bord de route interviennent dans 36 % des morts après un choc contre eux (dont 23 % en rase campagne). Une politique de traitement des obstacles, dont les arbres dangereux, menée dans les années 1980 et 1990 sur les routes nationales, a laissé de côté les réseaux décentralisés. Les obstacles de bord de route ont vu le nombre de leurs victimes diminuer avec

le meilleur respect des limites de vitesse. Mais la décentralisation de la gestion des routes de rase campagne reste un obstacle à une politique plus volontariste dans ce domaine.

### ENTRE RESPONSABILISATION ET RÉPRESSION

L'excès de vitesse et la conduite sous l'influence de l'alcool sont les comportements les plus dangereux. Le reste est secondaire.

En 1970, Jacques Chaban-Delmas crée une mission interministérielle de la sécurité routière, puis nomme un délégué à la sécurité routière, Christian Gerondeau (57), en 1972. La répression est activée, les vitesses sur routes et autoroutes limitées, le secours aux blessés organisé, etc. Mais, dès 1975, les parlementaires compliquent les retraits de permis dont le nombre s'effondre de 63 %, et la répression rechute.

En 1981, une politique de « responsabilisation des conducteurs » crée un sentiment d'impunité. Les délégués ne maîtrisent plus l'activité des polices et la répression. Le taux de port de la ceinture baisse d'un tiers entre 1980 et 1985. Le taux de procès-verbaux pour excès de vitesse en rase campagne chute de 38 % entre 1978 et 1987. Cela aboutit à une



© FOTOLIA

Des arbres dangereux sur les réseaux décentralisés.

quasi-stagnation du nombre des tués de 1992 à 2002.

Le retour à la répression en 2002, avec les radars automatiques et la mise en œuvre effective du permis à points, divise la mortalité par deux entre 2002 et 2013.

### INERTIE ADMINISTRATIVE

La répression des excès de vitesse se heurtait à l'inertie de la gendarmerie chargée de la rase campagne (72 % des tués en 2013) qui privilégiait l'interception à l'utilisation du relevé d'infraction par photographie. En 2000, des équipes spécialisées des CRS, utilisant le relevé photographique, mettaient 15 minutes par procès-verbal, contre 1 h 45 pour la police et 2 h 17 pour la gendarmerie. Le contraste surprenant entre les résultats de ces « organisations » montre que les dirigeants de celles-ci poursuivaient leurs propres politiques en toute indépendance.

L'apprentissage de la conduite sur le terrain est très long. Le durcissement de l'examen ne peut guère apporter de solution. Le permis probatoire de 2004 n'a apparemment guère amélioré la situation. La formation avec conduite accompagnée (pendant 3 000 km) est la seule efficace : les assureurs le savent bien et accordent ainsi une diminution allant jusqu'à 50 % de la surprime appliquée aux jeunes conducteurs formés de manière classique. Elle reste encore trop

peu employée (18 % des permis délivrés en 2013).

Le permis à points, préconisé par un rapport parlementaire dès 1974, n'est mis en place qu'en 1989 et ne devient réellement opérationnel qu'en 2002 avec la multiplication du nombre de procès-verbaux dus aux radars automatiques. Le nombre de points retirés est passé de 3,2 à 13,5 millions entre 2000 et 2013. En 2013, on n'a retiré que 85 000 permis, mais environ 20 % des conducteurs sont soumis à chaque moment à la menace d'un retrait.

### L'ALCOOLISME PEU RÉPRIMÉ

La répression de la conduite sous l'influence de l'alcool a demandé trente ans et une douzaine de textes pour arriver à des procédures efficaces. Mais la persistance de 29 % de conducteurs impliqués dans un accident mortel dépassant la limite légale d'alcoolémie (dont deux tiers en sont « présumés responsables ») montre que le niveau de répression reste très insuffisant. Les organisations policières locales décident seules actuellement de l'organisation des contrôles. La mise en œuvre, avec des agents spécialisés, d'un système de

contrôle indépendant comme pour les excès de vitesse pourrait contribuer à une amélioration en la matière.

### SURDANGÉROSITÉ DES DEUX-ROUES ET DES POIDS LOURDS

Les deux-roues motorisés (3,14 millions) sont responsables de 24 % des tués (648 pour les motos et 167 pour les cyclomoteurs) pour 2,4 % du trafic. Le risque du conducteur d'être tué par kilomètre est 20 fois celui du conducteur d'une voiture particulière. Le nombre de tués de cette catégorie a baissé moins vite que celui de l'ensemble de la circulation. Le taux de port du casque est excellent (seulement 41 tués non casqués dont 5 passagers).

Les facteurs d'amélioration sont difficiles à imaginer. La diminution de ce mode de transport par une prise de conscience de leurs utilisateurs paraît la seule voie possible.

Les véhicules lourds sont impliqués dans des accidents ayant tué 465 personnes dont 57 dans le véhicule lourd.

L'analyse officielle met en rapport leur part dans la mortalité (14,2 %) et leur trafic (4,8 %), soit un ratio de surdangérosité de 2,9.

Mais il faudrait exclure les accidents à un seul véhicule (33 tués), le poids lourd agissant par sa

masse dans des collisions. De plus, ils circulent sur les voies les plus sûres et aux heures les plus sûres (en semaine, de jour). Une étude de « débiaisage » a montré que leur surdangérosité par rapport aux véhicules légers était supérieure à 5. Des amortisseurs de choc ont été étudiés, mais il reste à les imposer. ■

*« Environ 20 %  
des conducteurs  
sont soumis à chaque  
moment à la menace  
d'un retrait »*