

# L'insécurité routière: calamité(s) nationale(s) ou risque parmi d'autres?

Jean-Pierre Galland

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Galland. L'insécurité routière: calamité(s) nationale(s) ou risque parmi d'autres?. *Annales des Ponts et Chaussées*, Elsevier Science, 2002, Politiques nationales de sécurité routière, pp.71-75. <10.1016/S0152-9668(02)80011-0>. <hal-01296711>

**HAL Id: hal-01296711**

**<https://hal-enpc.archives-ouvertes.fr/hal-01296711>**

Submitted on 8 Apr 2016

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE : CALAMITÉ(S) NATIONALE(S) OU RISQUE PARMIS D'AUTRES ?

*Jean-Pierre Galland*

LES POLITIQUES NATIONALES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ONT VU LE JOUR, COMME L’AFFIRMEMENT IMPLICITEMENT LA PLUPART DES TEXTES RASSEMBLÉS DANS CE NUMÉRO DES ANNALES, VOICI UNE TRENTAINE D’ANNÉES. IL EST TEMPS POUR CERTAINS D’EN FAIRE L’HISTOIRE ET L’ANALYSE MONDIALES ET DANS CET ARTICLE D’ESSAYER DE CARACTÉRISER CERTAINES ÉVOLUTIONS EN COURS.

Il est de bon ton, en France en particulier, de qualifier la persistance d’un nombre élevé de morts et de blessés sur les routes de « calamité nationale ». Cette appellation a effectivement le mérite d’attirer l’attention sur « l’hécatombe » spécifique que représente ce « fléau », certains n’hésitant pas à rappeler que, sur le temps long de plusieurs décennies, le bilan en victimes lié à la route devient commensurable avec celui de récentes guerres meurtrières. Mais l’usage répétitif de ce type de vocabulaire a sans doute un effet négatif, évidemment non voulu, sur le phénomène lui-même : en forçant le trait sur la spécificité de la chose, en privilégiant vis-à-vis de ce risque particulier l’usage de métaphores grandiloquentes ou moyenâgeuses, on contribue paradoxalement à renforcer l’idée fataliste que le fléau est en fait irréductible, tant l’insécurité routière serait un phénomène « à part », « irrationnel », singulier, dans nos sociétés.

Certes les risques liés à la circulation routière présentent certaines particularités par rapport aux nombreux autres risques qui, à un moment ou à un autre, sont sur

le marché médiatique. La première, sinon la plus importante de ces particularités, est que, pour le moment tout au moins, les tentatives de réponse données à l’insécurité routière sont le fait majeur d’instances nationales. En raison de la nature même des dangers considérés ou pour des raisons historiques, la lutte contre d’autres risques (industriels, sanitaires, liés à d’autres modes de transport...) tend à s’appuyer davantage sur des approches, des coopérations, ou des réglementations internationales, lesquelles ne gommant d’ailleurs pas totalement certaines spécificités nationales. Certes, un certain nombre d’instances internationales (OCDE, CEE, Banque mondiale) jouent un rôle d’uniformisation non négligeable vis à vis des politiques nationales de sécurité routière<sup>1</sup>. Force est cependant de constater que, suivant le degré d’attention que l’on peut porter à tel ou tel de leurs composantes, les multiples politiques nationales (et leurs « résultats » respectifs) à la fois convergent mais présentent simultanément nombre de différences notables<sup>2</sup> (partie 1).

Une deuxième particularité de l’insécurité routière, – et c’est celle qui, le plus souvent en premier lieu est mise en avant – réside dans le fait que le risque routier serait (majoritairement, totalement ?) produit par les usagers eux-mêmes, à la différence de nombre d’autres dangers qui affectent les populations, lesquels sont généralement considérés comme « subis ». Outre le fait que l’insécurité routière est loin d’être le seul

1. Pour une analyse des avancées et blocages au niveau de l’Europe (Decreton, 1996).

2. Pour éviter de faire de ce constat un argument supplémentaire à la « spécificité » de l’insécurité routière, on indiquera par exemple que les politiques nationales menées en matière de prévention des risques naturels sont analogues de ce point de vue.

risque présentant cette particularité (on pense au SIDA par exemple, ou à la pollution de l'air en ville), on peut s'interroger, en s'appuyant à la fois sur certains travaux de sociologie et sur l'évolution récente de quelques politiques nationales vis à vis de ces questions, sur la pertinence même de la dichotomie risque subi/risque (co) produit par les usagers (partie 2).

## POLITIQUES NATIONALES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Convergences

Une lecture rapide des textes qui composent ce numéro accrédite l'idée que les politiques de sécurité routière, menées dans les pays industrialisés tout au moins, s'appuient sur des outils semblables (amélioration du réseau routier et des véhicules, politiques répressives...), pour des résultats d'ailleurs comparables. Certes la préoccupation « sécurité routière » est variable suivant les pays (et elle est notablement plus forte dans les pays industrialisés que dans les PED), mais, à degrés de développement d'un même ordre de grandeur correspondent grosso modo, à première vue, des politiques de sécurité routière équivalentes, et des résultats commensurables.

Dans un rapport consécutif à des travaux collectifs menés au sein de l'AIPCR<sup>3</sup>, Fred Wegman dresse même un constat, vis à vis du taux d'accidents mortels par pays, à valeur quasiment universelle : « En premier lieu, plus la croissance de la motorisation s'élève, plus le taux annuel des accidents mortels diminue. En second lieu, il y a un retard dans la corrélation entre l'augmentation de la circulation et la réduction du taux des accidents mortels. Par conséquent, au bout de quelques années, une forte augmentation de la circulation entraîne de plus fortes réductions du taux d'accidents mortels. Cela pourrait s'interpréter comme le décalage dans le temps nécessaire à la mise en place de mesures défensives efficaces pour réduire les risques » (Wegman, 1996). Dans l'esprit de l'auteur, la première corrélation évoquée n'a en effet rien de naturel : si presque tous les pays industrialisés connaissent plutôt, depuis plusieurs années, une baisse du nombre de leurs tués respectifs sur la route malgré l'augmentation générale du trafic, c'est bien parce que des mesures

sont continuellement prises par les divers pouvoirs publics pour lutter contre la tendance, qui elle serait mécanique, à l'augmentation des accidents.

D'une certaine manière, la soudaine augmentation de victimes de la route qui a pu être observée récemment, suite à la chute du mur de Berlin, dans la plupart des pays post-communistes pourrait donner de l'eau au moulin de cette thèse. Certes, de multiples « causes » multiples ont pu être données à ce phénomène (croissance rapide du nombre d'automobiles et changement de leurs caractéristiques – par importation massive de véhicules occidentaux – versus réseau routier inadapté, nouveaux conducteurs sans expérience, police très peu présente, au moins pendant quelques années, sur ces questions...); mais la « cause » ultime pourrait résider dans le désintérêt relatif mais général des pouvoirs publics locaux vis à vis de l'insécurité routière au début des années 1990 (Tomiskova, 1999). Bien qu'il soit difficile d'attribuer à la seule réactivation de politiques nationales de sécurité routière le retour à une tendance plus « occidentale », laquelle a pu être constatée par la suite dans ces pays (voir Wegman, *ibid.*, pour le cas de la Hongrie), on peut néanmoins déduire de cet épisode que tout fléchissement des pouvoirs publics dans la conduite d'une politique nationale, ou toute inadaptation momentanée à des évolutions rapides de la société « civile », sont, en matière de sécurité routière, susceptibles de se traduire rapidement par des effets négatifs sur les courbes des accidents ou des victimes annuelles.

Fort de ce constat, que faut-il faire ? et surtout, sachant que malgré tout, certains pays sont largement « meilleurs élèves » que d'autres en matière de lutte contre l'insécurité routière, y compris au sein des pays développés, peut-on utiliser l'expérience d'autres pays ?

La réponse à cette deuxième question est forcément mitigée, notamment de par le fait que la même mesure prise dans deux pays différents ne mène pas forcément au même « résultat », aux mêmes conséquences en matière de réduction de l'insécurité routière, ceci pour des raisons sur lesquelles on reviendra plus loin dans ce texte. Cela dit, un certain nombre de mesures les plus courantes ont historiquement fait leurs preuves, qui, à partir de la prise de conscience du problème des accidents de la route, selon Hubert Trève, « lorsqu'on regarde ce qui a été fait dans le passé par les pays les plus avancés seraient successivement :

- une première génération de mesures législatives ;

3. Association mondiale de la route.

- une seconde génération marquée par l'adaptation des routes au trafic, surtout en zone rurale (construction d'autoroutes) ;
- une troisième portant sur l'amélioration des véhicules et la sécurité passive (ceinture, casque...) ;
- la quatrième ayant cherché à modifier les comportements des usagers : lois, communication, éducation, contrôles. Les plus grands sujets ont été les limitations d'alcoolémie, de vitesse et les adaptations d'infrastructures dans les zones résidentielles dans ce dernier but (zones 30) ;
- les nouvelles générations de mesures n'étant pas encore bien définies. » (H. Trève, 2000).

Cette classification, discutable – personnellement, j'ajouterais volontiers à cette liste, et plutôt en amont, la « politique des points noirs » (Galland, 1991) – a le mérite d'esquisser la panoplie des diverses mesures qui, dans de multiples pays, ont, pendant un temps tout au moins, apporté des gains substantiels en termes de réduction de l'insécurité routière. Mais trois questions restent ouvertes au vu d'une telle énumération : les « retardataires » sur le sujet (notamment les PED) doivent-ils en passer obligatoirement par toutes ces phases pour rejoindre le peloton des meilleurs élèves ou peuvent-ils (et doivent-ils) inventer des raccourcis adaptés à leur propre évolution ? et dans le premier cas, quand faut-il passer d'un train de mesures à un autre<sup>4</sup> ? enfin, quelles seraient les nouvelles générations de mesures pour les meilleurs, qui, en tout état de cause, ne peuvent pas se satisfaire de leur situation ?

### Différences

Si les diverses politiques nationales de sécurité routière présentent certainement beaucoup d'éléments communs, elles diffèrent également les unes par rapport aux autres sur des aspects qui ne sont pas forcément mineurs. Et, à la simple lecture des textes rassemblés dans ce numéro des Annales, certaines d'entre elles présentent des traits tout à fait singuliers et originaux. On se contentera donc ici (et l'exercice, de ce fait, sera loin d'être épuisé) de la mise en exergue de quelques différences notables, à partir de deux « zooms » rapides.

Le premier « zoom » concerne la place des acteurs de la sécurité routière et la répartition de leurs compétences officielles ; on peut illustrer certaines variations à ce sujet à partir des articles concernant le Québec et l'Allemagne. D'un côté, la place tenue par l'assurance (les missions que doit assurer la Société de l'assurance

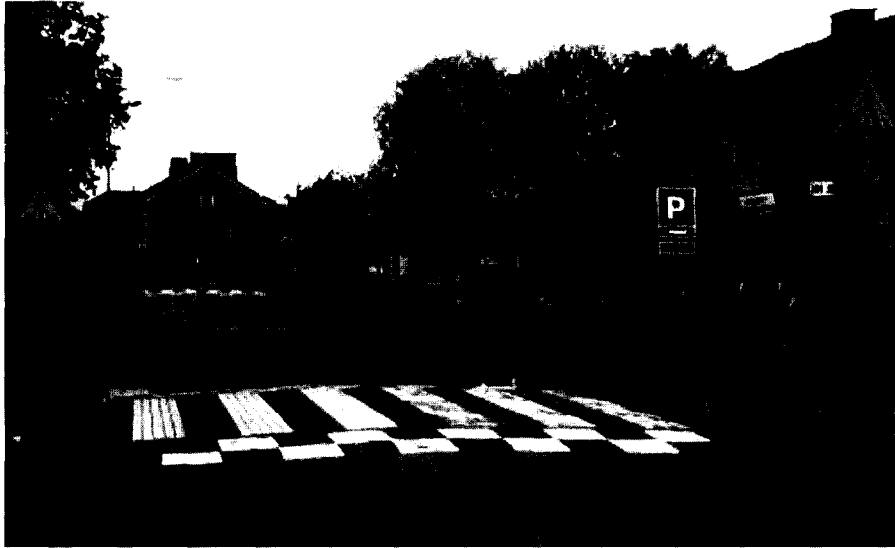


**Véhicule de marquage au sol en action.**  
Photo : ministère des Transports du Québec.

automobile du Québec), en liaison avec le ministère des Transports, est assez radicalement différente, et a priori plus importante en matière de réduction du risque routier, de ce que nous connaissons du rôle de ses équivalents européens. Et du côté de l'Allemagne, cette fois en termes spécifiques de répression des contrevenants, l'originalité tient, pour le lecteur français tout au moins, dans le fait que les contrôles de vitesses puissent être effectués (et les amendes éventuelles récupérées) par les autorités locales. Sans entrer dans les détails d'une comparaison coût/bénéfice de telles singularités, ni aller plus avant dans le débat, qui, semble-t-il d'ailleurs, n'est pas clos sur le sujet en Allemagne, on soulignera là ainsi deux exemples de différences organisationnelles significatives entre divers pays.

Un deuxième « zoom », non traité en fait dans ce numéro des Annales, concerne une question complémentaire, celle de l'effectivité relative des diverses mesures prises par les divers pays. En matière de

4. Ainsi, le Japon a connu un pic important (courbe des tués) au début de années 1990 du au fait, semble-t-il, que les mesures conventionnelles des années 1980 (sur les infrastructures) y avaient progressivement perdu de leur efficacité, sans qu'encore ne s'y soient adjointes de nouvelles mesures mettant l'accent sur le comportement des conducteurs (Wegman, 1996).



**Passage piéton.**  
Photo : Hirsto Jarmo

répression des comportements « à risques » en particulier, chacun sait qu'une chose est d'édicter des normes plus ou moins sévères, mais que tout autre chose est d'appliquer et de faire appliquer ces normes. Les comparaisons entre pays sur ce point sont très difficiles à mener, mais la mise en exergue récente, dans le cas de la France, d'une capacité non négligeable des principaux acteurs de la répression à « jouer » avec les règles<sup>5</sup> incite à soupçonner que la plus ou moins grande distance entre le « prescrit » et le « réel » est aussi une clé majeure pour comprendre un certain nombre de différences entre pays a priori similaires.

### **RISQUE PARTICULIER OU « RISQUE COMME LES AUTRES » ?**

Si le problème de l'insécurité routière n'est pas nouveau, tout au moins dans les pays industrialisés, la montée d'une préoccupation globale vis à vis de l'ensemble des risques susceptibles d'affecter les populations, elle, n'a pas cessé de se préciser depuis une vingtaine d'années. De multiples risques divers (amiante, vache folle, OGM, effet de serre, risques naturels et industriels...) font successivement la une des media et participent à l'émer-

---

5. Il s'agit, principalement du côté des forces de police et de gendarmerie, de la pratique consacrée et massive de « l'indulgence » (Perez-Diaz, 1998).

gence sinon d'un débat, tout au moins d'un souci généralisé et transversal sur ces questions. Par contre-coup, l'insécurité routière, tout au moins dans certains des pays les plus « avancés », semble sortir, de diverses manières, de la relative singularité dans laquelle le problème se trouvait jusque là historiquement confiné.

L'idée de « sécurité durable » (*sustainable safety*) mise en avant depuis quelques années aux Pays-Bas, participe de ce décloisonnement<sup>6</sup>. La transposition de ce concept, depuis le champ de l'environnement vers celui de la sécurité routière ne se traduit pas forcément par l'introduction d'une panoplie de nouvelles mesures qui seraient révolutionnaires en la matière ; mais il permet sans doute, de même d'ailleurs que le recours parfois affiché au non moins moderne principe ALARA<sup>7</sup>, en réordonnant par ce biais les multiples mesures possibles, de redonner à la fois du sens et du souffle à l'action.

La « vision zéro » prônée par les Suédois s'attaque, quant à elle et dans ces derniers développements à une vieille spécificité de l'insécurité routière que d'aucuns pensaient éternelle, celle qui consiste à attribuer définitivement la responsabilité de « l'hécatombe routière » aux seuls usagers de la route. En affichant délibérément

---

6. Voir en particulier « Road safety policy on a national level ; the Dutch case » dans (John A. Stoop, Wil A.H.Thissen, 1997).

7. De même que les faibles doses de produits toxiques doivent être réduites à un niveau « As Low As Reasonably Achievable », le nombre des accidents de la route, pour certains (Kraay, 2001), doit être mesuré à l'aune de ce principe dit ALARA.

l'endossement d'une part de responsabilité tout au moins dans la genèse des accidents de la route (en cas de réalisation d'infrastructures inadaptées ou pour non effectivité de certaines mesures prises par exemple), en s'intéressant prioritairement aux victimes et non pas aux chauffards, les pouvoirs publics suédois tentent curieusement de déplacer la perception de l'insécurité routière du côté des risques « subis » par les populations. Il y a là, sous ce paradoxe apparent, une forme de pari qui pourrait bien s'avérer bénéfique et à terme dynamisant : en suscitant par ce biais la critique même des usagers vis à vis de l'action publique, les suédois se donnent sans doute simultanément les moyens d'une responsabilisation accrue du corps social sur ces questions.

Si l'exemple donné par les « meilleurs élèves » ne leur suffit pas, deux autres raisons militent pour que les pays moins avancés s'inspirent de cette démarche et remettent en cause un certain nombre « d'évidences » établies à propos de la spécificité de l'insécurité routière, notamment la fameuse distinction risque subi/risque choisi :

- d'une part, certains spécialistes de sciences humaines, et notamment les anthropologues, nous rappellent que, de manière générale, le fait de classer tel ou tel risque dans l'une ou l'autre de ces deux catégories relève surtout d'une « construction sociale » (Peretti-Watel 1999 ; Douglas et Wildawski, 1984), ces classements étant en conséquence susceptibles de révision ;
- d'autre part, les innovations technologiques en cours pourraient accélérer encore l'urgence d'une interrogation quant à la place de l'insécurité routière, entre risque choisi et subi : à l'évidence, certaines de ces innovations tout au moins sont susceptibles de modifier considérablement la tâche de conduite des véhicules, et de faire glisser subrepticement la circulation routière du côté des transports guidés, dont les risques sont, eux, traditionnellement considérés comme subis.

La montée d'une préoccupation générale de la société vis à vis des risques de tous genres, certaines évolutions technologiques en cours, et la nécessité sans doute de redonner cohérence et sens à l'action en matière de

lutte contre les accidents de la route, poussent certaines nations à mettre en perspective la question de l'insécurité routière et donc à l'aborder dans des termes sensiblement renouvelés. Finalement, les nouvelles générations de mesures actuellement expérimentées dans les pays les plus avancés, tendent, de diverses manières, à rabattre l'insécurité routière vers le statut de « risque comme les autres » et à susciter ce faisant non pas tant de nouvelles solutions immédiates que de nouvelles questions ou de nouveaux positionnements des acteurs. Ce pari en forme de paradoxe est peut être la chance actuelle à prendre pour envisager enfin une circulation routière sûre. ■

---

#### Bibliographie

- Douglas M., Wildawski A., Risk and culture ; an essay on technological and environmental dangers, University of California Press, 1984.
- Decreton S., « L'Europe de la sécurité routière ; avancées et blocages », Les cahiers de la sécurité intérieure 25, Routes, espace incertain, 1996.
- Galland J.-P., « Trois façons d'appréhender la sécurité routière », in C. Dourlens, J.-P. Galland, P.A Vidal-Naquet, J. Theys, Conquête de la sécurité, gestion des risques, L'Harmattan, 1991.
- Kray-Joop, « Dutch policy for the beginning of the third millennium », Traffic safety on three continents, Moscou, septembre 2001 (CD Rom du colloque).
- Peretti-Watel, « Pourquoi et pour qui un risque est-il acceptable ? représentations du risque et inégalités sociales », Les cahiers de la sécurité intérieure 38, Risque et démocratie, 1999.
- Pérez-Diaz Cl., Jeux avec des règles pénales, le cas des conventions routières, L'Harmattan, 1998.
- Stoop-John A., Thissen-Wil A.H., « Transport safety : trends and challenges from a systems perspective », Safety Science 26 (1/2), 1997.
- Tomiskova P., « Comment les attitudes et les comportements des conducteurs sont influencés par le nouveau mode de vie et la stratification de la société », Les attitudes et comportements des conducteurs d'automobile européens face à la sécurité routière, Rapport Sartre (4), Les pays d'Europe centrale, INRETS, 1999.
- Trève H., Sécurité routière au niveau international, CERTU 2000.
- Wegman F. et al., « Les accidents de la route : un problème mondial qui peut être abordé avec succès ! » Rapport AIPCR, 1996 (site web AIPCR : [www.piarc.org](http://www.piarc.org)).