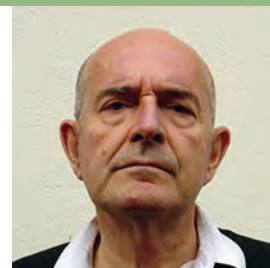


Mortalité routière en France : observer les tendances longues plutôt que les fluctuations de court terme



Jean ORSELLI

Ingénieur général des Ponts et chaussées honoraire¹

Chaque Français parcourt autrement qu'à pied 35 fois plus de kilomètres en 2015 qu'en 1900 alors qu'il n'y avait que 3 500 automobiles (plus 5 millions de véhicules hippomobiles), mais il risque moins de mourir sur la route. Le risque mortel par km parcouru pour un individu a donc été divisé par 35 entre 1900 et 2015.

Pourtant, le nombre de tués culmina à plus de 6 fois son niveau actuel en 1972.

En 1935, le Décret-Loi dotant le ministère des Travaux publics d'un Service central de statistiques a défini celles-ci comme des « éléments de propagande », formule hélas toujours valable dans le domaine de la sécurité routière.

Les données et leurs utilisations naïves

Il existait un *dénombrement judiciaire des tués* sur la route au XIXe siècle et *une statistique des accidents mortels d'automobiles après 1925*. Le Comité de la Société des Nations réuni en 1937 pour l'unification internationale des données sera un échec, mais est à l'origine du bulletin d'analyse d'accident corporel de la route (BAAC) français.

Les 58 191 BAAC de 2014 en Métropole – concernant 73 048 blessés et 3 384 tués – sont remplis longtemps après l'accident d'après le Procès-verbal de constat d'accident dressé par un membre d'une des 4 000 cellules de Police ou Gendarmerie, dispersion qui pose un problème de qualité. Le nombre de blessés graves est inconnu. Seuls sont recensés 26 635 blessés hospitalisés plus de 24 heures et 46 413 blessés légers ayant reçu des soins. Une étude ancienne [2] a démontré que ces chiffres sont sous-évalués d'au moins un facteur 2 sans que cela ait modifié les pratiques policières.

Seule la statistique des tués – suffisamment robuste – permet de caractériser l'évolution de la sécurité et de faire des comparaisons internationales. Le décompte des tués à 30 jours, préconisé par l'Europe dès 1960, a remplacé en 2004 celui des tués à 6 jours après une longue résistance de la Gendarmerie.

L'*Observatoire national interministériel de la sécurité routière* (ONISR) tire des BAAC un Baromètre

1. Auteur d'une thèse et de plusieurs rapports sur la sécurité routière : voir référence [1]

mensuel et un Bilan Annuel et produit des analyses thématiques.

Le Baromètre présente la variation de la mortalité par rapport au mois correspondant de l'année précédente et son évolution en année glissante. Ministres, Préfets, Maires, journaux et télévisions commentent chaque mois ces variations non significatives du fait de la variabilité aléatoire de ces faibles valeurs, 300 tués/mois France entière ou 35 tués/an par département. Les commentaires se limitent à gloser sur le relâchement des comportements ou à l'inverse sur les succès de la politique publique.

Le Bilan accumule les segmentations et leurs pourcentages d'évolution (illustrés de plus de 200 diagrammes !) sans grandes significations vu la faiblesse des effectifs annuels en cause.

Pourtant, leur variabilité naturelle devrait interdire de commenter l'évolution des petits chiffres. Ce commentaire officiel prolix centré sur les évolutions est donc très insuffisant voire trompeur et relève plus d'une « propagande » que de l'analyse des phénomènes.

Les recherches étaient confiées à l'*Organisme national de la sécurité routière* (ONSER) créé en 1960. Après sa fusion dans des organismes plus larges (IRT puis IFSTTAR), ce qui en reste n'a plus de capacité à mener des recherches sur les statistiques d'accidents.

L'Université a été fermement tenue à l'écart de ce domaine par l'Administration.

La France, un des pays les plus sûrs d'Europe

L'*International Road Traffic and Accident Database* (IRTAD), créée par l'OCDE en 1988, compile des statistiques d'accidents et de trafic aux définitions hétérogènes. Elle est gérée par un Institut allemand dont les chercheurs tentèrent d'en tirer des comparaisons plus pertinentes que le classement par les ratios de tués par million d'habitants par pays entiers, tentative vite réprimée par les pays membres.

En fait, une comparaison internationale sur les tués nécessite au minimum de tenir compte des densités des pays et des trafics.

Pour les blessés, aux définitions variables, elle est impossible. Ainsi, à nombre de tués égal, la France décompte 10 fois moins de blessés que l'Angleterre et 2,5 fois moins que l'Allemagne !

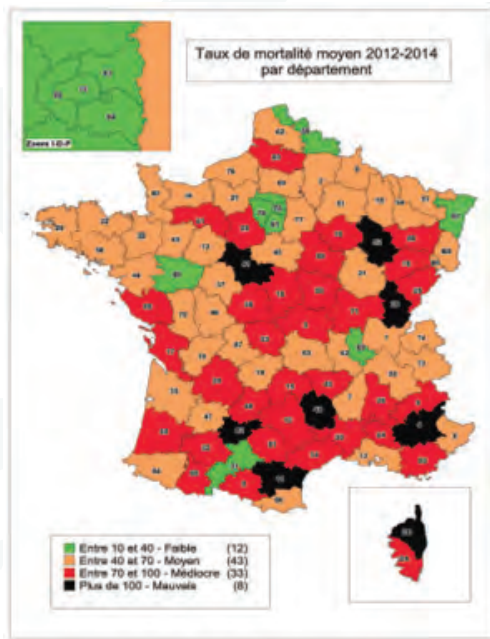
En 1985, la Direction de la sécurité et de la circulation routière affichait que la France était un des pays les plus sûrs d'Europe. Une démonstration simple de 1981 – valable en 2013 – comparait des pays au développement analogue à celui de la France à des groupes contigus de régions françaises ayant la même densité en habitants/km², mais un meilleur ratio de tués par million d'habitants.

Pays (valeurs IRTAD 2013)			Groupes de régions françaises	
	Densité	Ratio	Densité	Ratio
Pays-Bas	476	32,0	441	26,8
Angleterre	407	27,0	408	25,33 ² (28,6)
Allemagne	226	41,0	213	33,7
France	116	51,8	116	51,8

Tableau 1. Densités de population et nombres des tués par million d'habitants pour divers pays et divers groupes de régions françaises

Après 1985, une politique de responsabilisation des conducteurs stigmatisa la France en se restreignant à la comparaison globale par pays entiers. On imaginait que reconnaître la bonne place de la France « démotiverait » les conducteurs. Ainsi, lit-on dans le Bilan 2014 que, selon

2. Une correction par le trafic (1,13 fois celui de l'Angleterre à population égale) diminue le ratio français de 28,6 à 25,3 contre 27,0 en Angleterre.



l'IRTAD, « 13 pays européens ont un taux inférieur [à celui de la France] ».

Le Bilan 2014 constate que le ratio de tués par million d'habitants varie entre les 96 départements, absurdement classés de « faible » à « mauvais » (Figure 1), et glose sur les variations de nombres de tués parfois inférieurs 20 !

Figure 1. Taux de mortalité moyen par accident de la route par département – 2012-2014 Plus précisément, le ratio de tués par million d'habitants varie de 1 à 5 selon la densité humaine des départements comme le montre la figure 2 [3].

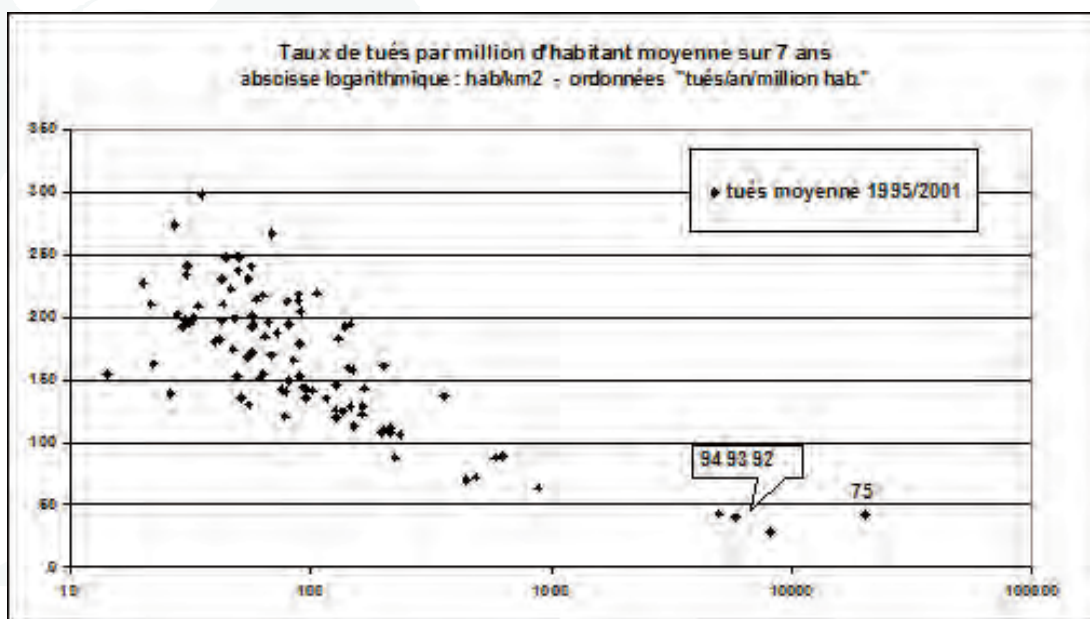


Figure 2. Taux de mortalité par accident de la route 1995-2001 en fonction de la densité des départements

La comparaison désagrégée des ratios en fonction des densités des subdivisions territoriales permet donc une approche plus réaliste de la comparaison internationale. La France apparaît dans la figure 3 en tête d'un peloton de pays moyens derrière la Suède [3], résultat qui reste vrai bien que dénié.

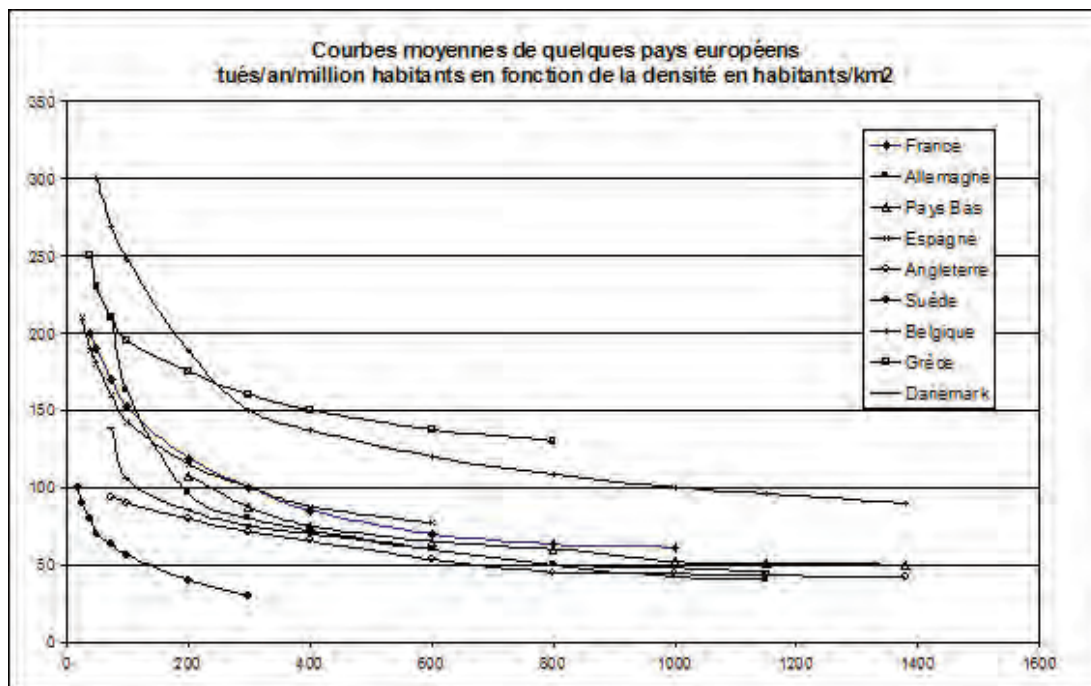


Figure 3. Taux de mortalité par accident de la route en fonction de la densité pour différents pays

La comparaison internationale désagrégée reste occultée face à l'opposition des pays bien placés en comparaison globale.

La baisse continue du risque et la légende de la prise de conscience de 1972

Selon une histoire mythique illustrée par les Figures 4 et 5 tirées du Bilan, la mortalité aurait connu deux phases : avant 1972, la puissance publique ne faisait rien, et après 1972, malgré la hausse du trafic, la baisse du nombre de tués a été due aux mesures prises depuis 1970.

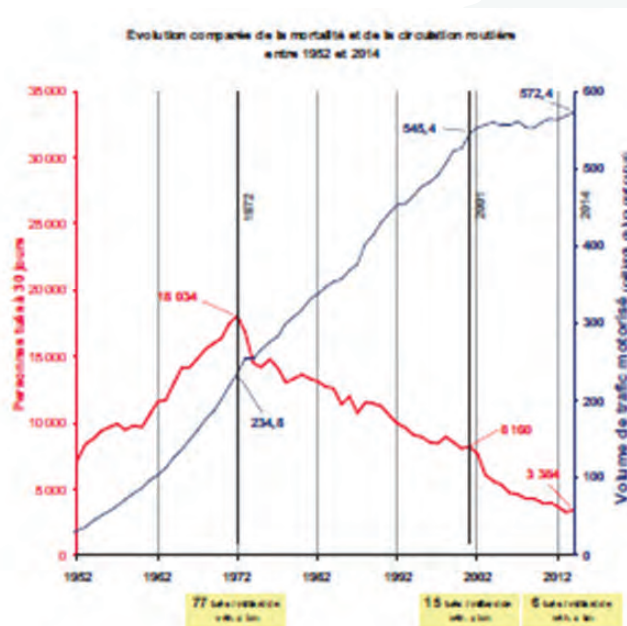


Figure 4. Evolutions comparées de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2014

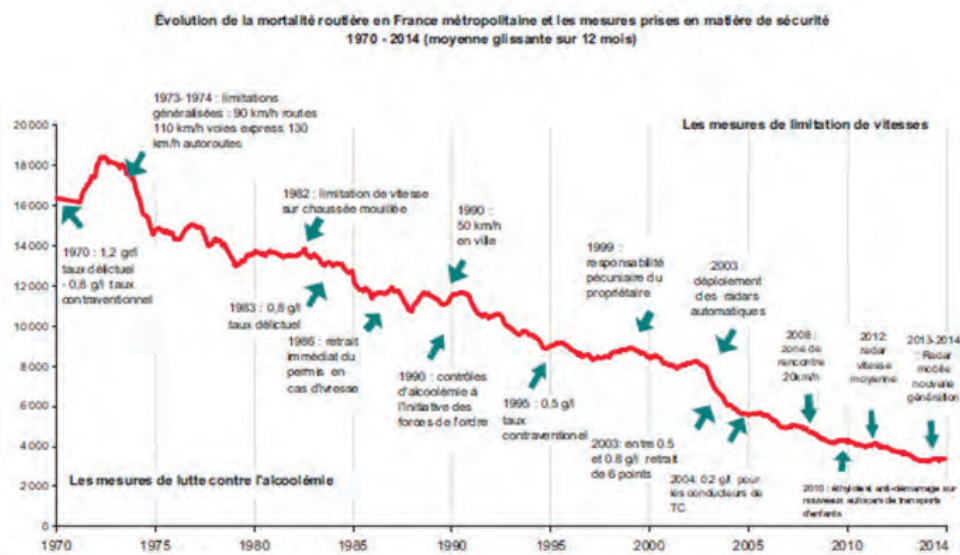


Figure 5. Evolution de la mortalité routière et mesures de sécurité de 1970 à 2014

Pour l'historien statisticien, le risque automobile, absent des Bilans, raconte une tout autre histoire.

Le risque $I(t)$ à l'année (t) a baissé continûment : de 300 tués par milliard de véhicule.km en 1913, il tombe à 145 en 1925, 110 en 1938 et 100 en 1960. La figure 6 montre que le risque avait diminué de 31 % entre 1960 à 1970 et avait continué à diminuer jusqu'à 5,3 % de son niveau de 1960 en 2013.

Le trafic $T(t)$, principal facteur d'évolution de la mortalité, est connu grâce à des enquêtes. La mortalité $N(t)$ résulte de la multiplication de $T(t)$ par $I(t)$.

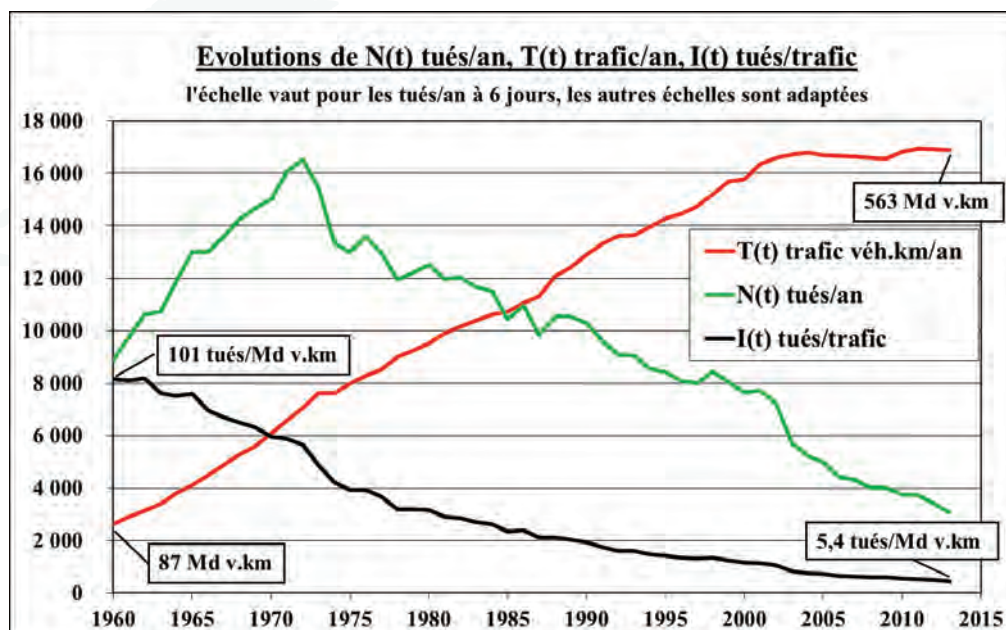


Figure 6. Trafic $T(t)$, risque $I(t)$, et nombre de tués $N(t)$ 1960-2013

La figure 7 illustre la légende de l'attribution de la fin de l'augmentation de la mortalité aux mesures prises après 1970 et à une prise de conscience collective en 1972 [3].

La mortalité $N(t)$, résultat de la multiplication des fonctions croissante $T(t)$ et décroissante $I(t)$, a connu un maximum parabolique à cette époque dans les autres pays développés et sans modification notable des réglementations comme l'a montré le chercheur néerlandais Siem Oppe [4].

Le ralentissement de la croissance du trafic dû à la crise pétrolière de 1973 a rendu plus aigu ce maximum.

L'effet de mesures de sécurité du début des années 1970 en France a très rapidement culminé (courbe du bas).

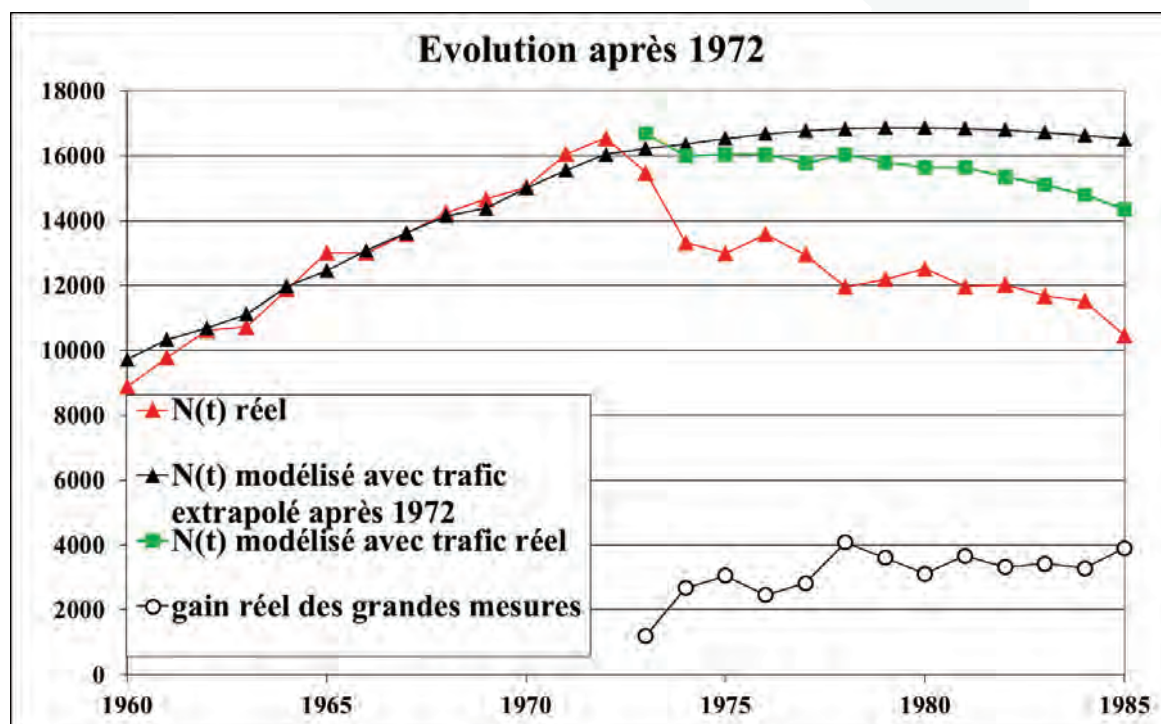


Figure 7. Evolution du nombre des tués entre 1972 et 1985, sous plusieurs hypothèses

Des facteurs invisibles d'amélioration

Il existe des facteurs structurels majeurs d'évolution sortant du champ d'action des responsables de la Sécurité routière qui se résume à la triade comportement-véhicule-infrastructure.

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

L'ancienneté du permis est un facteur crucial de dangerosité individuelle. La figure 8 montre que cela ne concerne pas que les conducteurs ayant un permis de moins de 2 ans, seuls décomptés dans les Bilans, mais qu'il faut 12 ans d'apprentissage pour rejoindre le palier d'implication dans les accidents. Or la part des conducteurs novices (permis de moins de 12 ans) a culminé vers 70 % vers 1960, pour tomber vers 20 % actuellement.

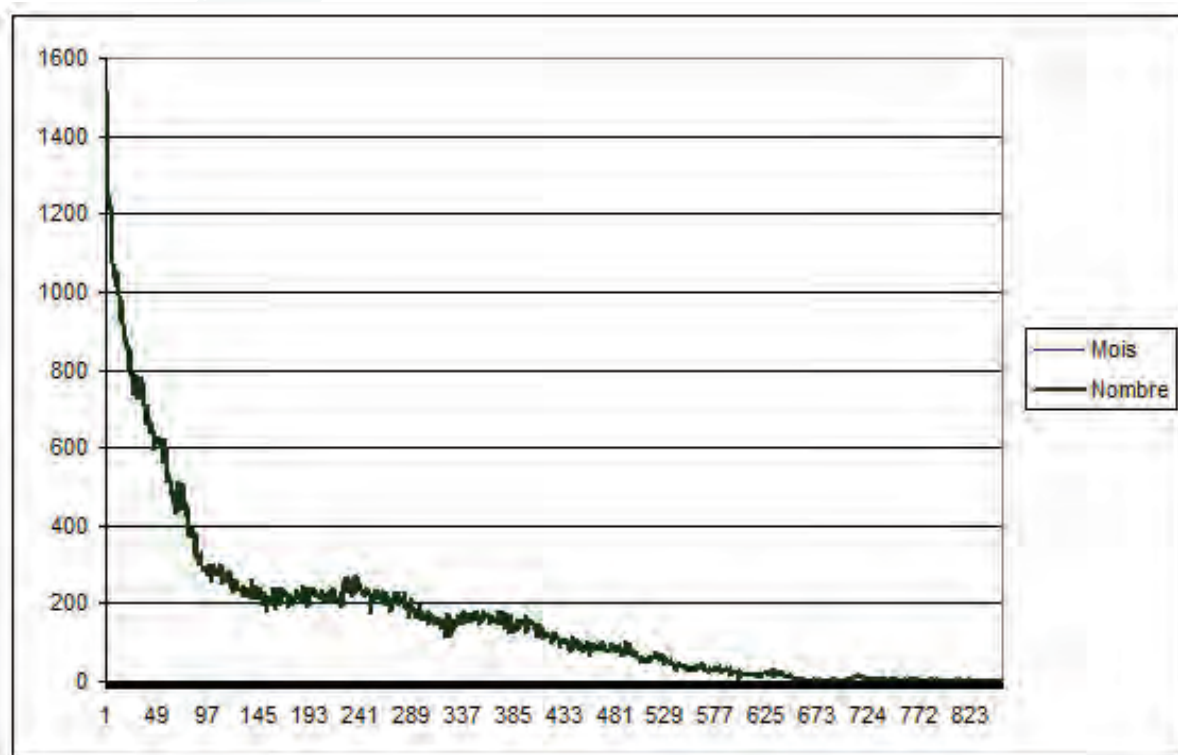


Figure 8. Implication dans des accidents corporels selon l'ancienneté du permis en mois

Les progrès de la médecine qui ont allongé l'espérance de vie depuis 30 ans ont eu une influence majeure sur le devenir des blessés et leur mortalité. Il n'existe hélas aucune étude française sur ce sujet.

Ces trois mains invisibles ont probablement diminué le risque de plus des deux tiers sur les 4 ou 5 décennies passées. Tendant vers des asymptotes, elles seront de moins en moins actives à l'avenir.

L'absence totale ou l'angle étroit (ancienneté du permis de moins de 2 ans) de prise en compte de ces mains invisibles dans le Bilan participe de la focalisation sur les comportements illustrée par la mise en exergue des mesures réglementaires (figure 5).

Les organisations policières et la répression

Les études présentées dans les Bilans (page 112 en 2014) ne comportent rien sur les pratiques des organisations policières envisagées sous l'angle de la sociologie des organisations [5].

On en est réduit à une approche historique.

Avant 1914, la vitesse est limitée (20 km/h en agglomération et 30 km/h sur route) et la répression est féroce : 1,6 contravention par an et par voiture à Paris en 1905-1909 soit 3,5 fois le taux actuel (sans stationnement).

À la fin des années 1920, la répression devient négligeable, les polices étant débordées par le trafic automobile qui décuple de 1914 à 1930. En 1927, des parlementaires échouent à faire créer une « police spéciale de la route » devant un Parlement indifférent. Le général Bucheton, directeur de la Gendarmerie, honnie pour son action pendant la Guerre, organise entre 1928 et 1930 une justification réglementaire de cette baisse de la répression – avec notamment « l'interdiction aux gendarmes de se dissimuler ». Il lance des opérations de communication : surveillance spéciale pendant les grands week ends, secours, éducation des écoliers... Dès

1930, la Presse automobile salue « ce chef qui obtient par la douceur l'obéissance à la Loi ». La police urbaine suit : à Paris, la vitesse n'est plus limitée et les 1 440 « agents des brigades de circulation » dressent 22 procès-verbaux par agent en 1932. Néanmoins, il apparaît des *polices routières départementales*, dont celle de Seine-et-Oise préfigure l'action des CRS sur les routes.

Le parc de 1939, reconstitué en 1952 avec 3 millions de véhicules, passe à 7 millions en 1961, 10 en 1965 et 14 en 1970. Les mesures réglementaires ne manquent pas avant 1970 : suspension administrative du permis en 1951 avec une procédure accélérée en 1964, lois sur l'alcool en 1954, 1958, 1965, port du casque obligatoire en rase-campagne en 1961, limitation de vitesse à 60 km/h en ville en 1962 et expériences de limitation sur route, cahier des charges des ceintures de sécurité en 1963, nombreuses mesures techniques concernant les véhicules en 1969.

Mais les polices ne changent pas leurs pratiques, refusant les appareils de contrôle par photographie apparus vers 1950. Le niveau de répression policière visant la sécurité tombé à 9,1 procès-verbaux par an pour 100 véhicules en 1963, s'effondre à 5,5 en 1969.

Un préfet exaspéré par cette inertie installe en bord de route en 1966 sa *Commission de suspension du permis de conduire* et suspend sur le champ les permis, imité par de rares confrères.

Premier ministre fin juin 1969, Jacques Chaban-Delmas se charge lui-même de la sécurité routière et en dessaisit les ministres de l'équipement et de l'intérieur. Il organise deux Tables rondes sur la sécurité routière (1969-1970) dont les conclusions vont aboutir progressivement après son départ en 1970 à l'utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité et du casque, aux limitations de vitesse hors agglomération et à des textes pour une répression efficace de l'alcoolisme au volant.

Il crée la *Délégation à la Sécurité routière*.

Le taux annuel de contraventions pour 100 véhicules remonte à 8,7 en 1976 puis rechute à 6,9 en 1980.

Le taux annuel de suspensions de permis pour 100 véhicules augmente de 0,95 à 1,54 en 1975, année où le Parlement complique son utilisation, ce qui en divise le taux par 3 dès 1976.

Fin 1981, le Premier ministre Pierre Mauroy tient son premier Comité interministériel de la sécurité routière et s'attaque à la répression. Il « décide de mettre un accent tout particulier sur la formation et l'information des usagers de la route de manière à sensibiliser l'opinion et à obtenir volontairement l'adoption d'un comportement favorable à la sécurité. »

Le Livre Blanc de 1989 appelle en vain au retour à une politique de répression.

Cette « politique de responsabilisation » dont le théoricien Yvon Chich, directeur du *Laboratoire de Psychologie de la conduite*, parlait comme d'une « ardente obligation » va être un échec.

Son successeur en 1986, Jean L'Hoste, dénoncera en 1997 « ce mythe : maîtriser le comportement des conducteurs ».

Gilles Malaterre, qui lui a succédé en 1998, écrira plus crûment en 2000 « penser qu'une "responsabilisation" bien menée entraînera un respect spontané de la réglementation est totalement utopique ».

Chaque organisation policière avait sa propre politique de répression.

Un Rapport de 2000, en divisant les données du Bilan de 1999 sur les temps de travail consacrés au contrôle de vitesse par le nombre de procès-verbaux infligés, montra que la Gendarmerie mettait 2 heures 28 par procès-verbal, contre 1 heure 7 pour la Sécurité publique et 16 minutes pour les CRS.

La productivité des CRS était simplement due à l'utilisation par des « équipes spécialisées » des matériels de contrôle par photographie argentique apparus dès les années 1950.

Ce Rapport ravageur ne fut jamais publié et ces statistiques disparurent des Bilans dès 2001.

Il apparaissait enfin qu'il fallait déposséder les organisations policières de leur maîtrise de la

répression.

On manque aussi d'études sur la politique propre de la magistrature en matière de répression.

Une baisse de mortalité qui ralentit à nouveau

Le gouvernement se décide à utiliser les radars couplés à des enregistreurs numériques avec transmission automatique apparus à l'étranger dans les années 1980, ce qui va induire une chute spectaculaire de la mortalité.

Le permis à points a été le facteur majeur de cette évolution en améliorant considérablement le contrôle effectif des vitesses. Préconisé dès 1974, mis en place en 1989, il ne deviendra efficace qu'après 2002 avec la multiplication des procès-verbaux pour excès de vitesse dus aux radars automatiques dont le nombre passe de 1,2 millions en 2000 à 10 millions en 2006 et 12,8 en 2014. Le contrôle automatique du franchissement de feu rouge est passé de 200 000 procès-verbaux en 2003 à 700 000 en 2014.

Le nombre de points retirés est passé de 3,1 millions en 2002 à 12,5 en 2014.

77 288 permis seulement ont été retirés en 2014, mais 20 % des conducteurs ont perdu des points. La menace diffuse d'un retrait du permis les oblige à un meilleur respect des réglementations.

La baisse ralentit depuis 2006 alors que le trafic se stabilise depuis 2002 (Figure 9).

Sa stagnation depuis 2012 semble marquer l'épuisement des mesures récentes.

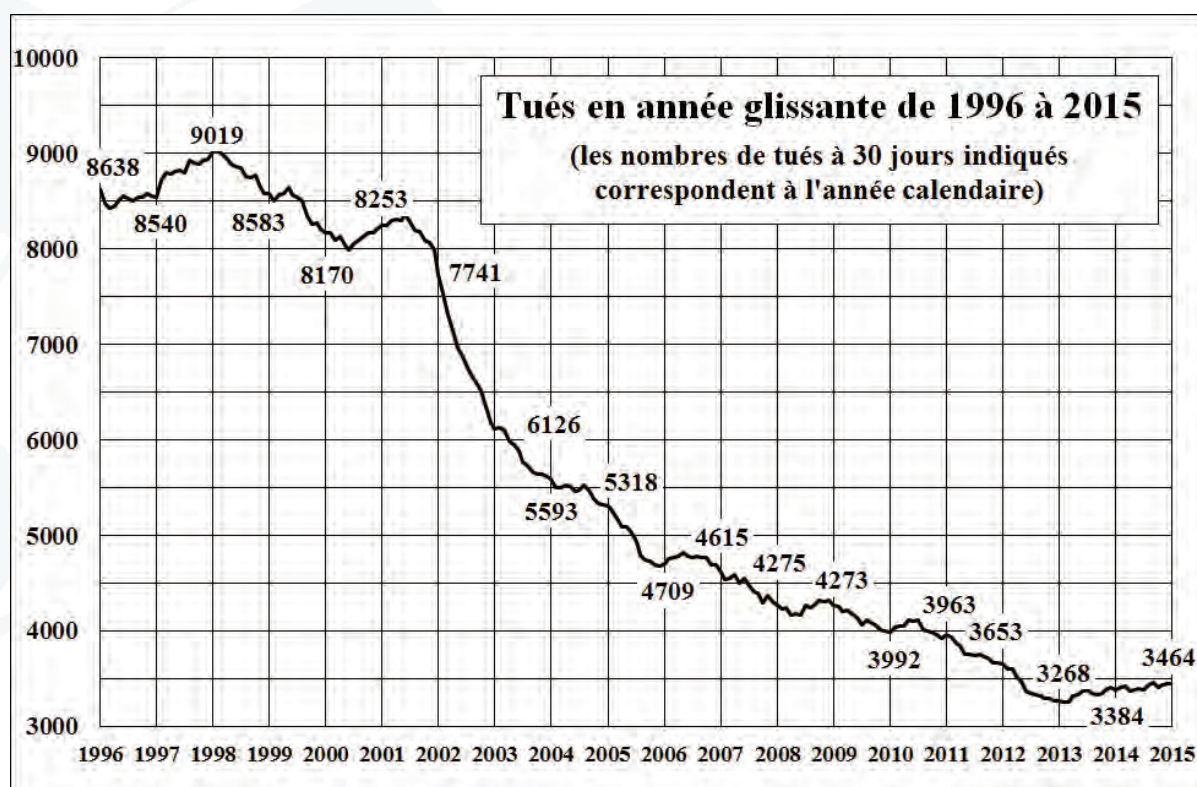


Figure 9. Evolution du nombre de tués sur la route depuis 1996

L'émergence des populations à risque

Des causes de mortalité mal prises en compte viennent en première ligne. Elles étaient auparavant noyées dans une masse importante d'accidents dus à des conducteurs normaux mais peu légalistes ne respectant pas les vitesses autorisées, les feux et le port du casque et

de la ceinture, notamment du fait du faible niveau de répression. La plus grande partie de la mortalité relève désormais de groupes (ou populations) à risque.

Les accidents étant par essence multi-causals, il est difficile d'en représenter simplement les causes (ou les circonstances), mais on peut en distinguer trois groupes.

Parmi les circonstances peu liées au conducteur, 67 % des tués le sont en rase campagne (hors autoroutes) et dans les villages de moins de 2 000 habitants ; 23 % des tués le sont avec un choc sur un obstacle de bord de route hors agglomération ; 15 % des tués sont des piétons dont 41 % ont plus de 75 ans.

Les causes liées au véhicule concernent d'abord les deux-roues motorisés : 24 % des tués pour 2,4 % du trafic. Les poids lourds (14 % des tués dans un accident les impliquant) sont mis en rapport par les Bilans avec leur part de 5 % du trafic. Mais, un débiaisage tenant compte de ce qu'ils circulent sur les voies les plus sûres et aux heures les plus sûres (en semaine, de jour) a montré que leur sur-dangérousité par rapport aux véhicules légers était plutôt de plus de 5.

Le modèle de véhicule particulier n'est pas répertorié dans les BAAC, alors qu'il peut être significativement dangereux comme Ralph Nader [6] l'a montré aux États-Unis.

Les causes liées au conducteur se traduisent par les chiffres suivants : 20 % des conducteurs présumés responsables d'un accident mortel dépassaient la limite légale d'alcoolémie ; la présence de drogue, mal connue, serait de l'ordre de 10 % ; 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 2 ans.

Il apparaît donc nettement des groupes à risque : utilisateurs réguliers de l'alcool et des drogues, conducteurs de deux-roues motorisés, conducteurs très novices (moins de 2 ans de permis), poids lourds. On peut estimer qu'ils sont à l'origine de plus de la moitié de la mortalité routière actuelle.

L'importance des populations à risque a longtemps été sous-estimée : mépris idéologique des chercheurs en science sociale vis-à-vis des statistiques, refus de contraintes visant les motocyclistes et les poids lourds, influence du lobby des auto-écoles, permanence de l'échec du traitement judiciaire des multirécidivistes (alcool, drogues), refus de l'étude des pratiques policières à leur égard.

Les aides comme l'éthylotest anti-démarrage, apparu vers 1985, font encore débat en France alors qu'elles sont efficacement utilisées à l'étranger.

La question semble enfin émerger, mais les Rapports de 2013-2014 du Comité des Experts auprès du Conseil National de la Sécurité Routière sont décevants : statistiques sommaires, absence d'analyse de la répression.

Pour conclure, on doit souhaiter que les moyens utilisés pour des gloses de statistiques d'accident sans intérêt autre que de célébrer la baisse de la mortalité – qui s'arrête ! – soient redistribués pour proposer notamment une « politique raisonnée de la répression » basée sur la spécialisation des équipes policières et une rénovation des pratiques judiciaires.

Références

- [1] <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/044000187/index.shtml>
<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/104000658/index.shtml>
Usages et usagers de la route, 1860-2010, L'Harmattan, 2011.
- [2] Laumon e. a., in *Épidémiologie et Santé publique*, 2003.
- [3] Orselli, 2003, <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/044000187/index.shtml>
- [4] Siem Oppe, in *Accident Analysis and Prevention*, n°23, 1991. Traduction in *Revue TEC*, 07-08 1993.
- [5] Monjardet, *Ce que fait la police, sociologie de la force publique*, La Découverte, 1996.
- [6] *Unsafe at Any Speed*, 1965 ; *Ces voitures qui tuent*, Flammarion, 1966.