

AT 3.2 Les déterminants des accidents de la route

1 Identifier les **déterminants** des accidents de la route à partir des documents.

Environnementaux	
Comportementaux	
Sociaux	

2. Montrer en quoi la **mortalité** due aux accidents de la route est le résultat d'une interaction entre différents **déterminants**.

3. Expliquer en quoi les accidents de la route constitue une **préoccupation de santé publique**



Document 1

Selon la sécurité routière, 3.267 personnes sont décédées en 2022, un résultat légèrement supérieur à l'année 2019 (+0,7 %).

Dans le dernier bilan 2022 de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), on peut lire que *"les facteurs humains contribuent pour 92% des accidents mortels, les facteurs liés à l'infrastructure pour 30%, les facteurs liés au véhicule pour 20% et les conditions de circulation pour 18%."*

Un rapport daté de 2021, la Cour des comptes confirme que le principal facteur d'accidents est lié au comportement humain : *"La connaissance des déterminants de l'accidentalité routière a fait, depuis les années soixante-dix, l'objet de nombreux travaux scientifiques, qui classent les causes d'accidents en trois grandes familles : celle se rapportant au comportement (H), celle relevant de l'environnement et des infrastructures (E), la dernière étant celle afférant au véhicule (V). De façon constante, ces travaux mettent en évidence une présence déterminante des facteurs appartenant à la famille H"*.

Une large majorité d'accidents sont liés au facteur humain

"Un accident est dans la grande majorité des cas 'plurifactoriel' et les différents facteurs peuvent être attribués aux trois composantes du système, à savoir : la composante humaine, le véhicule et l'environnement, dont l'infrastructure", explique Thierry Serre, directeur adjoint et chercheur du Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA) à l'Université Gustave Eiffel.

"Plusieurs études ont montré que dans environ 95% des cas d'accidents, il y avait au moins une erreur humaine mais cela ne veut pas dire qu'elle soit la seule et il peut y avoir aussi dans 30% des cas un lien avec l'infrastructure", détaille-t-il à l'AFP.

"L'accident est multifactoriel : en France, l'étude sur les facteurs d'accidents mortels (FLAM) sur les facteurs déclenchants des accidents mortels de 2015 a identifié que les facteurs humains contribuent pour 92% des accidents mortels, les facteurs liés à l'infrastructure pour 30%, les facteurs liés au véhicule pour 20% et les conditions de circulation pour 18%", confirme de son côté la Délégation à la sécurité routière (DSR) à l'AFP. (...)

"Nous nous sommes intéressés aux accidents mortels de la circulation routière, autrement dit, ceux recensés par les forces de l'ordre sur l'année 2015", explique Vincent Ledoux au sujet de l'étude, auteur du rapport d'étude FLAM et directeur de projets sécurité-nouvelles technologies au Cerema.

"Nous avons une liste de facteurs, associés à différentes composantes du système de circulation : humaine, infrastructure, environnement, véhicule", complète-t-il. Au total, la liste comprend 153 facteurs.

Les *"facteurs humains"* se définissent ainsi : ils *"concernent les usagers impliqués dans les accidents. Ils relatent les actions, les comportements et l'état psychique, physiologique et physique qui ont eu une incidence sur la survenue de l'accident et sa gravité"*, selon les termes du Cerema.

Parmi les facteurs liés à l'infrastructure, le Cerema¹ a notamment pris en compte les défauts de visibilité, les problèmes d'éclairage public, l'absence de possibilité d'évitement, ou encore la mauvaise adéquation de l'infrastructure par rapport à l'environnement.

"On a montré que dans 92% des accidents, au moins un facteur humain explique la survenue de l'accident alors que 30% des accidents comprennent un facteur infrastructure qui joue dans la survenue de l'accident", conclut Vincent Ledoux. *"La vitesse est le facteur qui survient le plus fréquemment dans les accidents mortels, tandis que les accidents qui impliquent uniquement le facteur infrastructure ne représentent qu'1% des accidents"*, souligne-t-il.

Pour autant, les experts interrogés mettent en avant l'importance des infrastructures.

"Malgré tout, on a tendance à négliger la sécurité des infrastructures, on a principalement une politique forte axée sur le comportement des usagers", soutient Christian Machu. D'après lui, *"les fameux 30% mis en avant pourraient être réduits si on introduit un contrôle de sécurité des infrastructures"*.

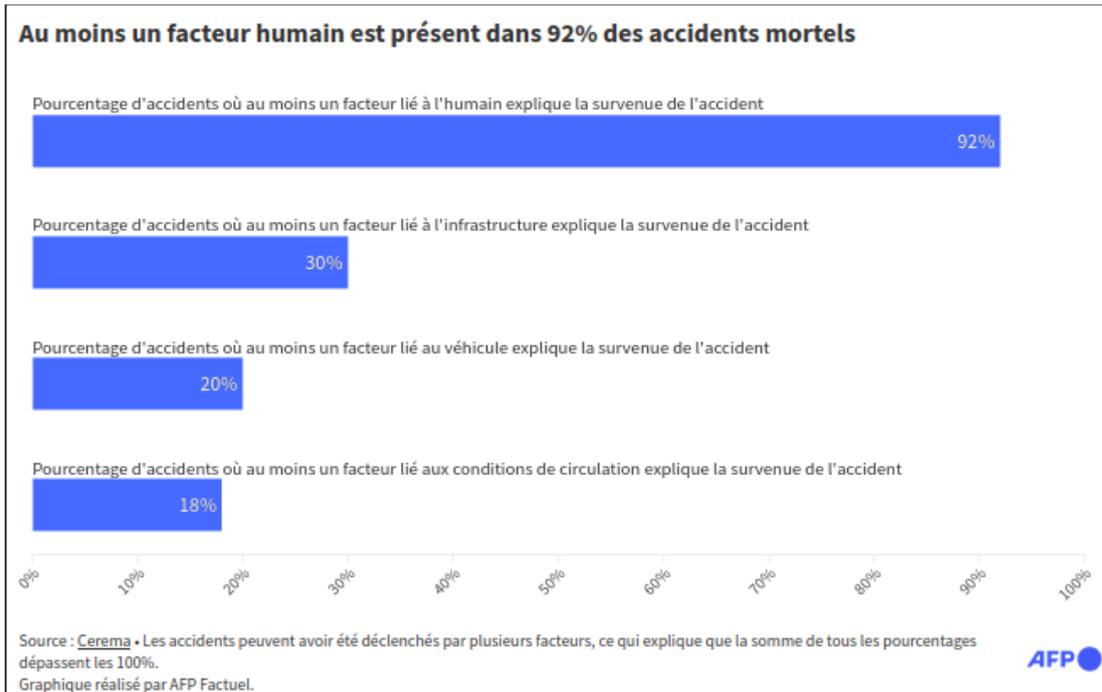
En 2021, dans son rapport, *"Evaluation de la politique publique de sécurité routière"*, la Cour des Comptes estimait également que la politique de sécurité routière est *"centrée sur les usagers"* et soutient que : *"Pertinent au fond, le choix d'une action prioritaire sur les comportements était aussi un choix par défaut, qui reflétait les difficultés de l'État à agir sur d'autres facteurs et notamment les infrastructures routières"*.

Source Agence France Presse (AFP) disponible à l'adresse

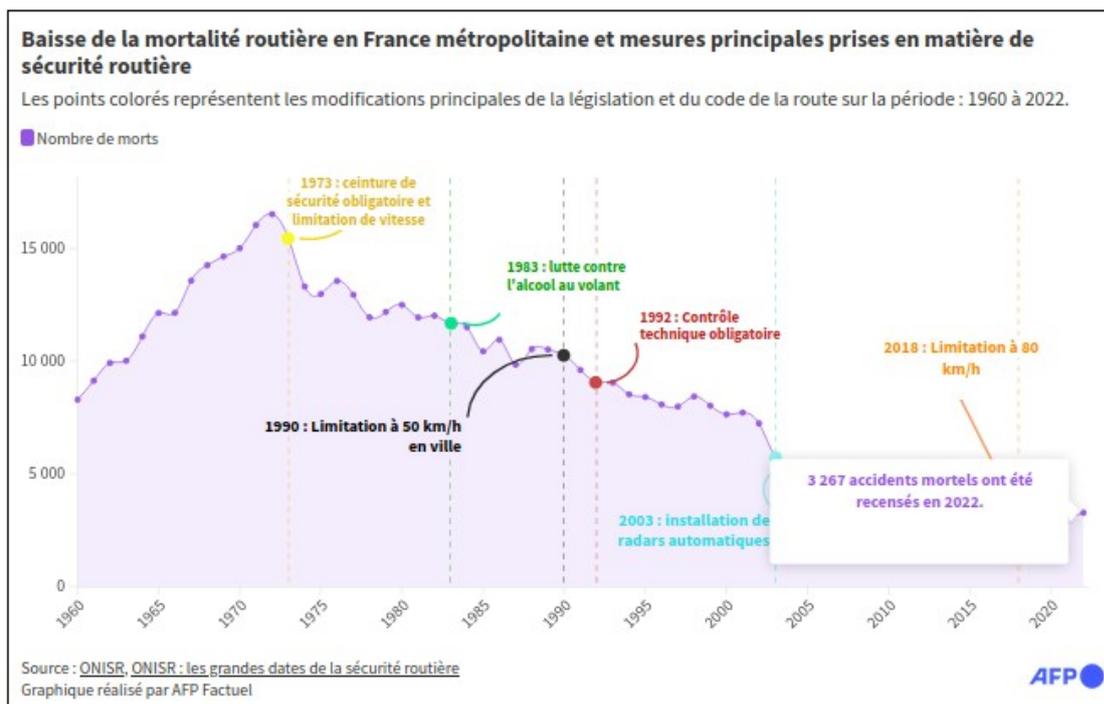
<https://factuel.afp.com/doc.afp.com.33PB9A8>

1 Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (**Cérema**) est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle conjointe du ministre de la Transition écologique et solidaire, et du ministre de la Cohésion des territoires.

Document 2



Document 3



Document 4

Pour expliquer ce phénomène, les pouvoirs publics incriminent les conduites individuelles, comme si tous étaient égaux face aux accidents de la circulation. « *Il appartient à chacun d'avoir conscience de sa responsabilité citoyenne et de réagir pour faire reculer le nombre de vies sacrifiées sur les routes* », peut-on lire sur le site Internet du ministère de l'intérieur — dont dépend la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR). Il appartiendrait donc à chacun de réfréner ses pulsions au volant, de ne pas boire, d'attacher sa ceinture, de respecter les limitations de vitesse, etc. Nul ne se risque à penser qu'un acte aussi personnel que la conduite d'un véhicule puisse être influencé par les inégalités

sociales et que la hausse du nombre de morts puisse découler de la précarisation des classes populaires.

Pourtant, un accident de la route n'a souvent rien d'accidentel : il obéit à des régularités statistiques et demeure, indépendamment de son caractère singulier, le résultat prévisible de déterminations collectives. C'est un fait social qui ne se réduit pas aux agissements volontaires des individus.

De plus longs trajets pour aller travailler

Alors qu'ils ne représentent que 13,8 % de la population française âgée de 15 ans et plus, les ouvriers comptaient pour 22,1 % des 3 239 conducteurs décédés sur la route en 2007 (1) et pour 19 % des blessés hospitalisés (2). À l'inverse, les cadres supérieurs, professions libérales et chefs d'entreprise (8,4 % de la population) ne totalisaient que 2,9 % des morts et blessés. Depuis plus de quarante ans, les experts gouvernementaux focalisent leur attention sur la surmortalité routière des « jeunes », auxquels ils attribuent un goût du risque particulièrement prononcé. Or l'âge n'annule en rien les différences sociales. Alors que 38 % du total des accidentés morts avaient moins de 30 ans, ce pourcentage s'élevait à presque 50 % chez les ouvriers. Si les morts sont bien souvent jeunes, c'est en grande partie parce que le groupe des ouvriers est de loin le plus jeune.

Les cadres sont-ils naturellement plus vertueux au volant ? Rien n'est moins sûr. Davantage que les catégories sociales favorisées, les ouvriers ont tendance à se tuer seuls, sans qu'un tiers soit impliqué. En d'autres termes, ils sont en danger bien plus qu'ils ne sont dangereux. En étudiant les comparutions pour homicide routier au tribunal de grande instance d'une importante ville de province, on constate une surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures, et une sous-représentation des ouvriers. Cette situation est en partie due au plus grand pouvoir protecteur des véhicules possédés par les personnes aisées, qui disposent d'airbags et de systèmes de freinage plus performants, d'habitacles renforcés, etc. Cela contribue à faire de leurs propriétaires des survivants potentiellement justiciables après un accident mortel.

Au-delà de l'inégale sécurisation des véhicules, les disparités sociales en matière d'accidents s'expliquent par les conditions de vie des classes populaires ainsi que par les ségrégations sociales de l'espace public. La mortalité routière apparaît tout d'abord comme une conséquence inattendue de l'étalement urbain et de la stratification résidentielle. Près de 80 % des accidents mortels ont lieu à la campagne. Or l'embourgeoisement des centres-villes relègue les classes populaires toujours plus loin des bassins d'emplois. En 2007, 28 % des ouvriers et 31 % des employés morts sur la route ont eu un accident en se rendant à leur travail, alors que ce trajet n'est en cause que dans 16 % du total des décès. Les catégories populaires sont plus nombreuses à emprunter quotidiennement les routes secondaires, plus dangereuses, tandis que les couches aisées circulent surtout en ville ou sur l'autoroute, l'infrastructure la plus sûre, avec 4 % des morts en 2012, mais également la seule qui exige des frais de péage.

Grossetête Mathieu, Des accidents de la route pas si accidentels in Le monde diplomatique, Août 2016, p 13

Document 5

L'association Prévention Routière dresse une liste des 9 principales causes à l'origine des accidents routiers :

- **L'alcoolémie positive d'un conducteur** : elle est présente dans les accidents causant 29% des tués sur la route ;
- **Les excès de vitesse** : ils représentent 25% des accidents mortels ;
- **Le non-respect des distances de sécurité** : les collisions de véhicules dues au non-respect des distances de sécurité représentent 6% des tués sur la route ;
- **Le défaut de ceinture ou de casque** : 20% des tués sur la route ne portaient pas de ceinture / 12% des tués à vélos ne portaient pas de casque / 4% des motards tués sur la route ne portaient pas de casque ;
- **Le téléphone au volant** : 1 accident corporel sur 10 est lié à l'usage du téléphone au volant ;
- **La présence d'un obstacle fixe** : la présence d'un arbre, d'un panneau, d'un fossé ou d'une bordure de trottoir provoque la mort de 36% des tués sur la route ;
- **La fatigue et la somnolence au volant** : un facteur qui concerne 18% des tués sur l'autoroute et 8% sur l'ensemble du réseau ;
- **La conduite sous influence de stupéfiants** : 21% des décès interviennent dans des accidents qui impliquent un conducteur sous influence du cannabis ou d'un autre stupéfiant ;
- **La conduite sans permis** : elle représente 3,9% des accidents de la route mortels.