

Claude Got le 29 décembre 2020

La gestion irrationnelle du retour à 90 km/h de la vitesse maximale sur les routes où survient la majorité des accidents mortels a de multiples facettes qui justifient la production d'analyses spécifiques.

3 – Hiérarchie des risques

La construction d'un modèle en épidémiologie passe par la hiérarchisation de facteurs bien identifiés. Améliorer la sécurité routière est une activité qui associe simplicité et difficulté.

La simplicité est produite par la facilité d'identification des facteurs de risque (ou de protection). La présence d'un arbre en bordure d'une route, une ceinture de sécurité, une consommation d'alcool, un dispositif de correction de la trajectoire sont des facteurs bien définis. La difficulté commence avec la nécessité de mettre à sa juste place, dans le temps ou l'espace, un comportement qui sera un facteur de risque justifiant sa correction.

La conduite d'un véhicule est un comportement d'une grande banalité, les usagers conduisent ou sont conduits et ils estiment que leur expérience acquise par la pratique leur permet d'avoir une conduite sûre. C'est en partie vrai et en partie faux. L'accident est heureusement un fait relativement rare, en conséquence il n'incite pas à développer une connaissance approfondie de l'accidentalité.

Les arrêtés et les textes descriptifs produits par les responsables départementaux qui décident de remonter à 90 km/h la limite de vitesse sur des voies expriment des faits, mais pas la connaissance approfondie de leur interprétation et de leurs conséquences. Créer un bilan d'accidentalité liée à la vitesse en éliminant les accidents associant un taux d'alcool élevé est une pratique exprimant l'incompréhension d'un **modèle** qui réunit plusieurs facteurs. Si un responsable incompetent ne comprend pas que le transport implique **constamment** l'association d'une vitesse et d'un trafic, il est inutile de tenter de travailler avec lui, il ne sait pas ou ne veut pas comprendre.

Le modèle qui permet de définir utilement la gestion de la sécurité routière doit hiérarchiser l'intervention des facteurs de risque.

La vitesse exprime une distance parcourue dans un temps donné et le trafic une distance parcourue sur une longueur donnée. Les fonctions qui les caractérisent sont très différentes.

- Le trafic se calcule en additionnant les kilomètres parcourus. En France le trafic réunissant toutes les formes de transport routier s'est élevé à 606,3 milliards de véhicules-kilomètres en 2018. Quand la gestion du COVID-19 réduit le trafic, l'accidentalité se réduit.
- Les valeurs caractérisant la vitesse sont plus difficiles à obtenir. Il faut déterminer des vitesses ponctuelles et les réunir pour obtenir des vitesses moyennes. Cette pratique impose de nombreuses mesures sur des voies différentes dans des conditions précises. Une voiture dont la vitesse est mesurée ne doit être suivie ou précédée par aucune autre, afin de laisser son conducteur libre de choisir sa vitesse, qui peut être excessive. La réforme de la gestion de la vitesse instaurée en 2002 a réduit la vitesse moyenne des voitures, passant de 89,5 km/h à 80 km/h en 2010. La mortalité globale a été diminuée de 7742 à 3392, soit 3750 en moins. Les 2/3 sont attribuables à la réduction de vitesse. Alors que les instruments de mesure sont précis et d'un coût faible, les départements sont encore incapables d'avoir des mesures de vitesse permanentes sur les voies supportant un trafic important et périodiques sur le reste du réseau.
- Un tiers environ de la réduction de l'accidentalité est imputable aux progrès de la sécurité des véhicules et aux améliorations de l'infrastructure.

Quand on évalue la contribution d'un facteur à l'amélioration de l'accidentalité, il faut intégrer une **hiérarchie** et ne pas placer sur le même plan tous les facteurs capables de réduire le risque accidentel. Un exemple français parfait d'effets multiples produit par un facteur a été démontré par Bernard Laumon. Plusieurs facteurs se situant en aval du facteur vitesse pendant la décennie 2000/2010 ont évolué dans les mêmes proportions, sans avoir exercé leurs

capacités propres. Ils se situaient en aval d'un effet favorable. Un consommateur excessif d'alcool voit son risque de produire un accident réduit si la vitesse maximale est réduite.

La hiérarchisation des facteurs producteurs d'accidentalité dans les transports routiers

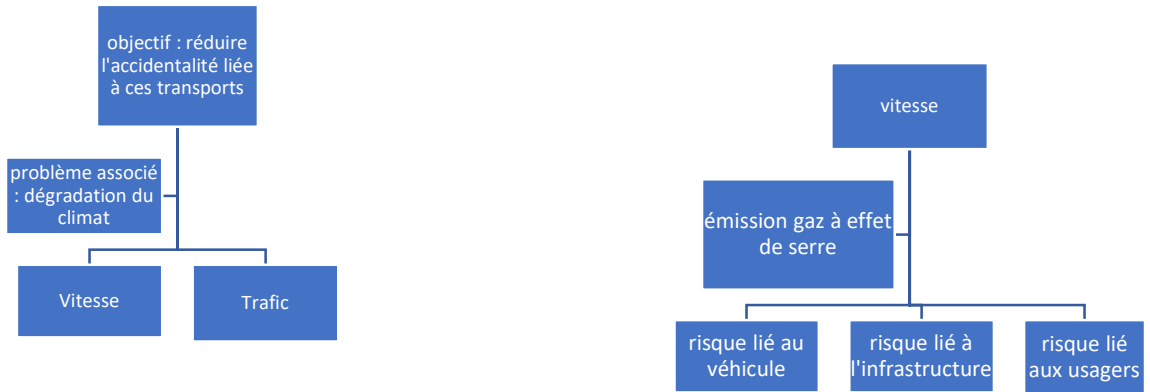
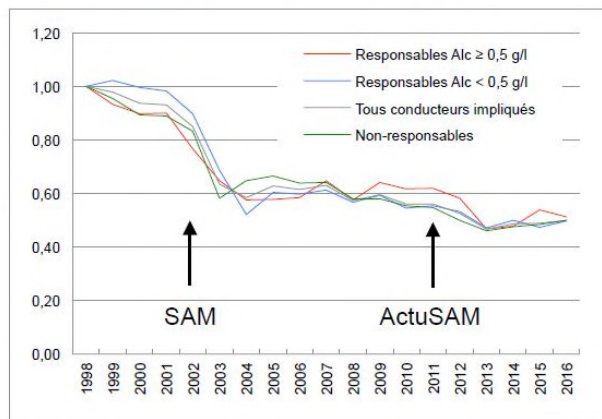
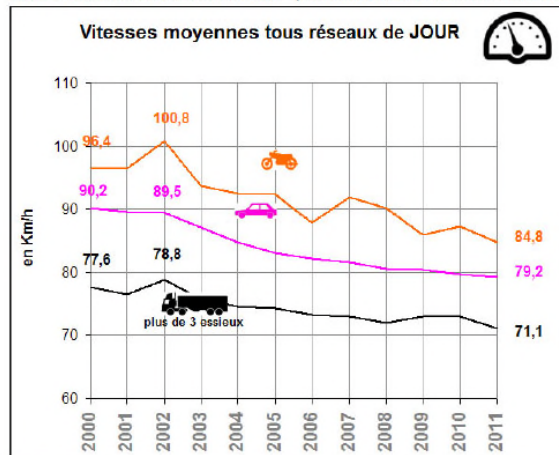


Figure 1 - Évolution du nombre de conducteurs impliqués dans un accident mortel selon leur alcoolémie et leur responsabilité ou non (source : BAAC, base 1,00 en 1998).



EVOLUTION DE LA VITESSE MOYENNE - (INDICATEUR SYNTHETIQUE TOUS RESEAUX CONFONDUS)



Source : ONISR – observatoire des comportements