

L'objet et le contexte de la recherche

Le but de la recherche présentée dans ce rapport est de contribuer à la connaissance pour l'action de sécurité routière en France. Le projet est de caractériser la manière dont des facteurs nombreux et hétérogènes, quantitatifs et qualitatifs, interagissent dans l'action de sécurité routière. La comparaison internationale offre un outil susceptible de révéler des aspects que le confinement à un pays ne permet pas de déceler. Elle est aussi un moyen de faire apparaître des cohérences nationales difficilement caractérisables autrement. L'objet de la recherche est donc de caractériser les régimes de régulation du risque routier lié à la vitesse (R4V) français et britannique.

L'intérêt de caractériser des régimes de régulation résulte d'un besoin mis en relief par une étude exploratoire antérieure de comparaison entre la France et la Grande-Bretagne, coordonnée par R. Delorme et S. Lassarre et regroupant des experts français de l'INRETS et britanniques, intitulé " L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale : la comparaison avec la Grande-Bretagne ". Cette étude avait montré d'une part que la vitesse comptait pour le tiers de l'écart de tués entre la France et la Grande-Bretagne, d'autre part le besoin d'une modélisation intégrant les aspects quantitatifs et les aspects organisationnels et comportementaux.

La régulation désigne le processus de réduction des fluctuations ou des écarts du fonctionnement d'un phénomène dynamique par rapport à un but, ici, le but de réduction du nombre de tués par accidents de la route. Un régime connote la forme plus ou moins stabilisée d'un processus. Un régime de régulation désigne ainsi ce qui peut être identifié comme configuration dynamique de processus à visée régulatrice, ayant une cohérence identifiable. D'où la désignation de " régime de régulation du risque routier " (R4).

L'étude de 2003 avait montré que l'action de sécurité routière ne saurait être réduite sans dommages à une juxtaposition d'actions s'additionnant les unes aux autres. Elle relève plutôt de noeuds d'interaction révélés par la comparaison internationale, procédant de chemins différents mais ayant leur cohérence propre dans des configurations organisationnelles et autres particulières à chaque pays. Ces différences de configurations apparaissent particulièrement significatives entre la France et la Grande-Bretagne. Ces configurations sont composites. Elles comportent des dimensions techniques (analyse technique du risque), organisationnelles et humaines (aspects socio-psychologiques) dont l'articulation est à identifier par la recherche et constitue l'objet complexe, irréductible à une dimension particulière, qu'est le R4. La vitesse est le risque qui sert de référence aux développements de cette recherche. La recherche doit cependant faire appel à des catégories et notions (organisation, acteurs, activité de sécurité routière) qui ne sont pas limitées à la vitesse et concernent la sécurité routière dans son ensemble. Ainsi la caractérisation de régimes de régulation du risque routier repose nécessairement en partie sur des matériaux dérivés du risque vitesse et en partie sur des considérations qui ne sont pas restreintes à la vitesse. C'est même le propre de la méthode suivie que d'autoriser le passage contrôlé de ce qui serait spécifique à la vitesse à la considération de propriétés communes à l'action de sécurité routière, c'est-à-dire à un régime de régulation R4 sans limitation à un R4 vitesse.

La méthode

L'investigation part d'une hypothèse générale de travail proposant une ossature aussi large que possible de R4.

Elle consiste en la représentation de R4 comme phénomène organisé (contenu) opérant dans un environnement (contexte) et évoluant (dynamique). Le contexte désigne les notions relevant de l'environnement du phénomène (histoire, géographie, trafic, mobilité, densité de population et urbanisation, niveau de congestion, culture, entre autres données structurelles). Le contenu connote les caractéristiques du risque (structure, niveau), les aspects législatif et juridique, les acteurs (acteurs de la sécurité routière, usagers de la route) et la régulation du risque. L'action de régulation de la vitesse porte sur les domaines d'application (usagers, véhicules, infrastructures), les ressources, l'intensité et la réflexivité de l'action. L'organisation de l'action est au coeur de la modélisation. Elle concerne principalement la répartition des responsabilités, le degré de fragmentation organisationnelle, le degré de responsabilisation des acteurs, le contrôle-sanction, l'élaboration et l'accès à l'information.

Cette grille de lecture s'applique aux niveaux national et local. Le choix a été fait de décliner ce cadre en une stratégie en deux niveaux de travaux. Les tâches de premier niveau portent sur cinq domaines dont

l'investigation est susceptible de fournir une connaissance sur la plupart des traits de l'ossature théorique de départ. Il s'agit de la modélisation des vitesses (chapitre 2 à 5), des stratégies de gestion de la vitesse par les conducteurs (chapitre 6), de l'expérience du contrôle-sanction automatisé (chapitre 7, 8, 10), de la gestion de la vitesse au niveau national et local (chapitre 8, 9, 13) et de l'influence des acteurs non gouvernementaux (chapitre 11 et 12). Le travail de second niveau concerne la synthèse ou " transversalisation " des résultats de premier niveau (chapitre 14).

Il en découle une démarche mêlant investigation empirique et modélisation d'une manière interdisciplinaire et interactive.

Douze auteurs britanniques et français de disciplines et d'expertise très diverses (économistes, psychologues, statisticiens, politologues, responsables d'organisation non gouvernementale, profession de la sécurité routière) ont travaillé sur les secteurs correspondant aux treize chapitres qui suivent. Les travaux ont pris appui sur les données statistiques, sur des enquêtes, entretiens et plusieurs missions en Grande-Bretagne et en France. L'interactivité a été continue et couronnée par deux séminaires de travail à Paris, sur deux journées, en novembre 2004 et septembre 2005.

Les résultats résumés

Le rapport est organisé en trois parties, en suivant trois étapes de la recherche, sur les évolutions récentes du risque, les politiques et stratégies de gestion de la vitesse, enfin une synthèse. Les chapitre 2 à 6 constituent la première partie sur les évolutions récentes des risques, des comportements, des attitudes et de la vitesse. Dans leur chapitre sur l'évolution récente du risque routier, S. Lassarre et P-A. Hoyau soulignent l'accélération de la baisse des tués en France pour tous les usagers et réseaux alors qu'en Grande-Bretagne le mouvement a stagné de 2000 à 2003 et n'est reparti à la baisse qu'en 2004. En France l'évolution des comportements de vitesse des conducteurs semble avoir été le facteur majeur de décroissance du risque alors qu'en Grande-Bretagne l'évolution des vitesses joue un rôle mineur. La stagnation d'ensemble en Grande-Bretagne ressort également du chapitre 3 de J. Broughton. Dans son chapitre 4, ce dernier montre que les vitesses pratiquées ont peu changé en Grande-Bretagne depuis 2000 sur la plupart des routes, sauf sur celles à vitesse limitée à 30 miles/heure.

P-A. Hoyau et S. Lassarre cherchent dans le chapitre 5 à établir un modèle de vitesse moyenne pratiquée de jour, tenant compte des profils de débit afin de comparer des vitesses correction faite de l'effet de congestion des réseaux. L'hypothèse d'un effet de la congestion sur la vitesse moyenne est confirmée pour le réseau britannique des autoroutes de liaison. Le développement de la modélisation pour les autres réseaux est en cours. L'acceptabilité des radars et le comportement des conducteurs font l'objet du chapitre 6, de S. Lassarre et S. Stradling. En France les radars sont placés nettement plus sur les réseaux en rase campagne et périurbains qu'en Grande-Bretagne où ils se situent principalement en milieu urbain. Des types différents de trajets sont donc susceptibles d'être contrôlés, entre les deux pays. Sept conducteurs sur dix approuvent le système dans les deux pays.

La deuxième partie porte sur les politiques et stratégies de gestion de la vitesse. Elle comprend les chapitres 7 à 13. Dans le chapitre 7 sur le management de la vitesse et l'usage des radars automatiques en Grande-Bretagne, R. Allsop part de la stratégie politique de sécurité routière et de la stratégie de recherche de vitesse plus sûres et procède à une description précise du rôle du gouvernement central, du " gouvernement local " et de la police à propos notamment des partenariats du contrôle sanction automatisé. K. Spence, dans le chapitre 8, s'adresse au rôle des autorités locales et donne un point de vue de praticien à partir de sa propre expérience d'ancien road safety officer et de son rôle dans un programme de développement de la circulation cycliste, ainsi qu'au sein du plan de gestion de la vitesse de la ville de York.

Le chapitre 9, de H. Chomienne, porte sur le management local de la sécurité routière en France. Il s'appuie sur une enquête menée dans deux départements. Il décrit les efforts de mobilisation et de coordination des acteurs locaux et souligne les difficultés d'une articulation à plusieurs niveaux. Alors qu'il semble rigide, le dispositif français apparaît en fait assez souple et dépend fortement de l'action du préfet, dans sa volonté de coordonner et d'impliquer les parties prenantes. L. Carnis, dans le chapitre suivant, présente et compare les modalités du système de contrôle automatisé des vitesses dans les deux pays. Le dispositif a débuté en 1991 en Angleterre. Sept mille radars sont installés en Grande-Bretagne en 2005. En France, les premières installations se firent en novembre 2003. L'objectif est de mille radars à la fin de 2005. La comparaison des modalités d'organisation, de décision et de choix d'implantation, de communication et d'information le

conduisent à caractériser deux modes de management fortement distincts, marqués par ce qu'il appelle un " polycentrisme organisationnel " en Grande Bretagne et une gestion " techno centrée " en France.

Les chapitres 11 et 12 portent sur le rôle des organisations non gouvernementales et diffèrent nettement dans leurs logiques de construction. Le chapitre 11 est un témoignage sur l'association RoadPeace par sa fondatrice, B. Chaudhry, et deux responsables actives, A. Aeron-Thomas et A. Saudrais-Hough. Le ton est fermement revendicatif dans la volonté de défendre le point de vue des victimes. L'idée de sécurité routière est même critiquée au nom d'un objectif de réduction du danger routier, plus large : la première serait trop limitée à la réduction des accidents, le second englobant la prévention des accidents, la qualité de la vie et la protection de l'environnement.

Le chapitre 12 propose une comparaison plus distanciée de l'influence de RoadPeace et la Ligne Contre la Violence Routière sur l'action publique de sécurité routière en Grande-Bretagne et en France. Son auteur, D. Chabanet, met en évidence deux registres d'action, l'un de lobbying axé sur la sphère de décision, l'autre de reconnaissance de la victime. Selon son analyse la LCVR se distinguerait par son rôle de proposition et une distance moindre à l'égard des lieux de décision politique, alors que RoadPeace serait plus orientée sur le soutien aux victimes et à plus grande distance des lieux décisionnels.

Dans le chapitre 13 sur l'organisation et les acteurs de la sécurité routière en Grande-Bretagne, R. Delorme met en relief quatre aspects. Le premier concerne la dynamique des relations entre niveaux local et central en Grande-Bretagne. Le niveau central vient historiquement en complément du niveau local, à l'opposé du cas français décrit dans le chapitre 9. En second lieu, la notion française de " politique locale de sécurité routière " n'est pas transposable telle quelle à la Grande-Bretagne, laquelle connaît d'abord des stratégies locales de sécurité routière. Un troisième trait est la densité de l'activité de sécurité routière et sa diffusion dans la société. Il existe enfin plusieurs dispositifs qui caractérisent d'une manière forte l'activité britannique de sécurité routière : les plans locaux de transport, l'intégration contrainte qu'ils entraînent, l'attention à l'évaluation, la place de la professionnalisation et des road safety officers.

Dans la synthèse dressée dans le chapitre final par R. Delorme émergent deux résultats " transversaux " de cette recherche. Il s'agit en premier lieu de la caractérisation de deux régimes de régulation du risque routier nettement contrastés, un R4 britannique " réparti " et un R4 français sous l'influence principale politico-administrative. En second lieu se dégage un groupe de trois facteurs nettement discriminant entre la France et la Grande-Bretagne, portant sur la professionnalisation des acteurs, et l'intégration et l'évaluation de l'action de sécurité routière. Ces facteurs sont en interdépendance et se comportent comme un facteur d'ensemble, le facteur PIE. L'action de sécurité routière en France dispose d'un potentiel certain d'amélioration et de pérennisation du côté de ce facteur.