

DEUXIEME PARTIE

LA FORMATION DE L'OFFRE DE
SECURITE ROUTIERE.

CHAPITRE V.

L'ETAT ET LA SECURITE ROUTIERE.

Ce chapitre traite de l'apparition et de la multiplication d'une forme nouvelle de l'intervention étatique dans le domaine de la circulation routière, intervention caractérisée par :

- sa nature horizontale qui la distingue des actions verticales traditionnelles des administrations centrales.

- sa personnalisation incarnée par un leader spectaculairement mis en scène.

- son utilisation systématique et intensive des mass-media et des sondages d'opinion.

Après une analyse historique des conditions d'émergence de cette forme nouvelle prise par l'offre de sécurité routière, une critique des formes de la décision administrative dans ce domaine sera proposée.

1. EMERGENCE POLITICO-SOCIALE DE LA SECURITE ROUTIERE.

De 1949 à 1960 la Prévention Routière exerce un quasi-monopole en matière de sécurité routière. Son implantation régionale, la diffusion très large de sa revue et une politique d'information bien menée lui assurent une forte image qui conserve encore actuellement la première place dans l'opinion publique.

Durant la même période les administrations centrales n'abordent la sécurité routière que sur le plan réglementaire ou législatif : au sein des Ministères des Travaux Publics, de la Justice, de l'Intérieur, des Armées, des Bureaux de Circulation Routière élaborent des textes pour l'essentiel réglementaires ; les textes législatifs sont exceptionnels et ne donnent pas lieu à des débats parlementaires spectaculaires.

Les activités du type études et recherches sont surtout axées sur la construction et l'entretien du réseau routier : projets routiers, normes, comptages de circulation au Service d'Etudes et de Recherches sur la Circulation (futur S.E.T.R.A.) et le Laboratoire Central des Ponts & Chaussées créé en 1949.

L'U.T.A.C., Union de syndicats fondée en 1949 par l'industrie automobile, procède à des recherches, essais et contrôles sur le véhicule.

De 1960 à 1970 s'amorce le processus qui va aboutir à l'inscription politico-sociale de la sécurité routière. Le nombre d'accidents connaît un accroissement spectaculaire, en particulier le nombre des tués qui passe de 8.000 à 15.000, phénomène dont rendent compte les bilans statistiques désormais centralisés. Confrontés au développement anarchique de la circulation routière, à l'exubérance de l'automobile, les représentants des Administrations centrales et spécialement les gestionnaires des routes rêvent d'adapter à la France certains modèles de circulation, Scandinave et Américain notamment. Ce projet implique la constitution d'un savoir à caractère scientifique, d'une science de l'"accidentologie".

Ceci entraîne la création en 1961 de l'Organisme National de Sécurité Routière sous l'impulsion principalement du Ministère des Transports et des Travaux Publics. Les caractéristiques structurelles données à l'ONSER sont représentatives de l'image des accidents qui prévaut en 1960 : l'utilisateur est à l'origine de

la très grande majorité des accidents, mais il est possible d'exercer sur lui une action correctrice dans la mesure où l'on aura compris son "fonctionnement" par des recherches ad hoc.

Le découpage en trois centres : Etudes Psychologiques, Essais de Chocs et Biomécanique, Etudes Statistiques et Enquêtes, est fonctionnel mais ne reproduit pas la triade homme/véhicule/route, sans doute pour plusieurs raisons. D'abord le souci de ne pas empiéter sur les prérogatives de Services déjà existants (Ponts & Chaussées, Mines, Constructeurs) mais aussi parce que l'analyse systémique en est encore à ses balbutiements et que la mise en cause de la conception des véhicules et des routes est à peu près exclue.

A ses débuts, la recherche en Sécurité Routière s'apparente à un épiphénomène administratif à l'écart des circuits de gestion et de décision, et revêt certains aspects de la physique de salon du XVIIIème siècle. Seul le Laboratoire des Chocs s'insère dans le réel en préparant les conditions nécessaires à la généralisation des ceintures de sécurité et à leur homologation, l'implantation des glissières de sécurité mais, là encore, ni l'automobile ni la route ne sont réellement questionnées.

Cependant, la courbe des accidents prend une allure de plus en plus alarmante, les chiffres sont longuement repris et commentés par les media. Les Cabinets ministériels interrogent alors les Services Techniques sur les mesures à envisager.

Le 8 Mai 1968, les Ministères de l'Intérieur et de l'Equipement présentent conjointement au niveau de leurs Ministres (ORTOLI et FOUCHET) le "Dossier Bleu" programme d'action portant sur la sécurité de la circulation routière, classé par type d'intervention.

2. REGULATION, PROGRAMMATION, RATIONALISATION, COMPTABILITE DES COUTS SOCIAUX : Une analyse technocratique de la sécurité routière.

Chronologiquement antérieur aux études pilotes de rationalisation des choix budgétaires, le Dossier Bleu est déjà sensiblement influencé par les techniques de programmation illustrées aux U.S.A. par l'administration Mac Namara lors de la guerre du Viet-nam.

Le Dossier Bleu est composé de deux parties, une introduction générale "Information sur la Sécurité de la Circulation Routière" et un "Programme d'Action portant sur la sécurité de la circulation routière".

Dans son approche globale du problème de la Sécurité Routière, le Dossier Bleu se veut résolument pragmatique, réaliste, les données du problème sont envisagées sans complaisance, le discours est austère :

"La perte économique et sociale due aux accidents deviendra à ce point insupportable que la collectivité se verra contrainte d'adopter tôt ou tard les mesures préventives qu'elle rejette actuellement comme trop coûteuses ou trop contraignantes (liberté de conduire le véhicule de ses rêves, à la vitesse désirée, quelles que soient ses aptitudes et ses connaissances...)

On a fait croire à l'opinion que l'amélioration de l'infrastructure, qui n'exigerait des usagers que l'effort qu'ils acceptent actuellement, serait de nature à résoudre les problèmes de Sécurité Routière...

La limitation de vitesse est probablement inéluctable, seules les modalités d'application restent à préciser..."

Ça et là transparait comme le désir de mettre le politique au pied du mur, de le condamner à l'action.

"Les Pouvoirs Publics ont nettement fait connaître que la page des mesures pas trop coûteuses et pas trop impopulaires allait être tournée avec le dernier train de mesures qui ont reçu l'approbation du Conseil d'Etat. Les prochaines mesures seront donc soit plus coûteuses, soit plus contraignantes, soit les deux à la fois..."

Le ton utilisé dans le Dossier Bleu a de quoi surprendre si on le compare, par exemple, aux rapports des Commissions de la Table Ronde de Sécurité Routière (cf. infra). Pas de concession aux intérêts de groupes particuliers, les constructeurs et même l'économie de marché sont directement mis en cause, qu'il s'agisse de la conception même des véhicules ou des effets nocifs des arguments publicitaires axés sur les performances.

L'usager n'est pas pour autant épargné, les auteurs du Dossier Bleu en ont une vision assez pessimiste qui rejoint d'ailleurs pour l'essentiel l'image recueillie auprès des usagers eux-mêmes dans diverses investigations psychosociologiques.

L'opérateur humain au volant est considéré comme fonctionnant selon des schémas simples, des mécanismes "réflexes" non seulement au niveau de la psychomotricité mais aussi en matière de jugement, décision, apprentissage.

L'idée d'une prédisposition aux accidents chez certains individus est explicitement présente. Elle justifie l'intérêt d'une détection sélective de ces conducteurs, détection qui serait préférée à "une réglementation lourde et aveugle frappant uniformément tous les usagers".

De manière assez paradoxale, il semble toutefois que de grands espoirs soient placés dans l'information à laquelle l'usager serait sensible et qui lui permettrait de découvrir les enjeux de la sécurité routière, la nécessité des mesures grâce à un "dialogue" aboutissant à une prise de conscience de ses devoirs.

La démarche proposée par le Dossier Bleu se veut résolument "moderne" (le terme revient fréquemment), elle introduit à une nouvelle phase du développement de la sécurité routière harmonieusement régulée par la prise en compte de tous les paramètres, le recours à l'électronique sophistiquée et à la recherche opérationnelle. L'ensemble débouche sur un marketing social de la sécurité routière manipulant une demande de sécurité malléable :

"La sécurité est un service comme un autre dont l'offre et la demande s'équilibrent à partir de la motivation des clients et du progrès technologique. Amener l'usager à accroître la demande de sécurité c'est amorcer le processus qui, dépassant les possibilités de la seule réglementation, conduit là comme ailleurs au progrès économique et social".

On peut évidemment s'interroger sur le poids des projections fantasmatiques à l'oeuvre dans cette représentation du "fonctionnement" des usagers. L'élément nouveau réside ici dans la perception du rôle du technocrate-décideur comme un arbitrage social des forces en présence, arbitrage fondé sur la connaissance scientifique des paramètres techniques et humains fondus dans le moule commun de l'ingénierie.

Un an plus tard, en septembre 1969, le Dossier vert présenté par le Ministère de l'Équipement et du Logement reprend parmi les propositions du Dossier Bleu celles qui nécessitent une action interministérielle et une prise de position du Gouvernement.

L'influence de la RCB (voir ci-après) y est sensible : "Les décisions en matière de sécurité doivent être préparées par une analyse systématique des possibilités d'action et de leur bilan coût-efficacité et suivies par une organisation ad hoc des moyens opérationnels adaptée à la mise en oeuvre d'opé-

rations complexes impliquant plusieurs administrations, l'industrie automobile et le grand public".

Le Dossier Vert comporte une fiche consacrée à la limitation de vitesse qui rend compte des résultats de l'expérience en cours sur 1.600 km. Pas de conclusion nette, l'expérience doit être poursuivie, accompagnée d'une "campagne d'information". A l'aide des résultats de l'expérience, il pourra être fait un bilan coûts/avantages d'une mesure générale de limitation de vitesse dans lequel interviendront d'autres éléments tels que des considérations sur les motivations du progrès technique ou sur l'activité économique du pays. De toute manière, il semble exclu qu'une telle mesure puisse être prise à l'échelon national. Elle devrait être prise au moins au niveau européen".

Le Dossier Vert prévoit parmi les opérations à lancer, l'adoption d'un taux légal d'alcoolémie de 0,80 g. Contrairement à la fiche "limitation de vitesse" tous les éléments nécessaires sont ici réunis, y compris l'adoption d'appareils automatiques, disposition qui, rappelons-le, n'interviendra qu'en Juillet 1978.

3. RCB ET SECURITE ROUTIERE - L'ETUDE PILOTE DE PREPARATION RATIONNELLE DES DECISIONS ADMINISTRATIVES.

Le Dossier Bleu et le Dossier Vert constituaient des programmes d'action proposés au Gouvernement par les Administrations Centrales.

S'intercalant chronologiquement entre les deux dossiers, l'Etude Pilote de Rationalisation des Décisions Administratives (PRDA) traduit une approche différente, celle de la rationalisation des choix budgétaires. Sous l'impulsion de la Direction de Prévision au Ministère des Finances, le Ministère de l'Equipement et du Logement prenait en charge, dans le cadre du projet de rationalisation des choix budgétaires, trois études pilotes :

- Centres urbains,
- Urbanisation périphérique,
- Sécurité routière.

Il n'est pas indifférent que la sécurité routière ait été retenue dans ce projet adopté en Conseil des Ministres en Avril 1968.

Certaines caractéristiques institutionnelles du problème perçues par les décideurs justifient l'adéquation d'une analyse par les méthodes issues de la programmation-gestion :

- Ampleur du problème,
- Multiplicité des acteurs et des centres de décision,
- Prise en compte d'éléments non-marchands,
- Possibilité d'un processus continu décision-contrôle-décision,
- Intérêt du public pour le sujet.

Le problème des accidents de la route est en outre considéré comme étant en constante évolution et sans cesse remis en question.

La pensée rationalisatrice exerce son action sur le fond et sur la forme en d'autres termes, elle analyse dans un esprit de réforme d'une part les problèmes d'ensemble que soulèvent les accidents de la circulation et d'autre part le fonctionnement des institutions qui gèrent la sécurité routière.

En ce qui concerne le premier point, elle reprend en partie le type d'approche clinique multidisciplinaire (l'équipe PRDA intègre des chercheurs de l'Etude Clinique des Accidents de l'ONSER). L'analyse multicausale des accidents est présente dans l'ensemble du rapport PRDA mais, selon le thème étudié, des influences plus traditionnelles sont nettement perceptibles.

"En effet, un accident n'est jamais dû à une cause mais à un ensemble malheureux de circonstances. Ainsi, si un accident se produit dans un virage, cela peut être dû à la fois à l'inattention de l'automobiliste, au mauvais état de ses pneus, à la médiocrité du revêtement routier et à une signalisation défectueuse".

Ici encore un grand absent, le facteur "véhicule" exception faite du défaut d'entretien. Qu'en est-il par exemple de la conception du véhicule, sous-vireur ou sur-vireur, de la précision de la direction, de l'efficacité du freinage, de la puissance et des performances, des arguments promotionnels utilisés par les publicitaires, etc...

Il semble, en ce qui concerne ces divers aspects, que l'on pose a priori (cf. le titre 12 "véhicule") que tout a été fait ou sera fait par les constructeurs eux-mêmes.

"Le véhicule étant conçu pour le système routier, les problèmes de liaison avec les autres éléments sont évidemment étudiés dès sa conception : étude de la fatigabilité du conducteur en fonction du confort par exemple" (titre 2 "méthodologie").

En fait, les espoirs se fondent surtout sur l'"amélioration" du conducteur. Il s'agit bien toujours d'adapter l'homme à la machine par la formation maître mot et panacée de la sécurité.

"La connaissance du contenu des textes est nécessaire mais non suffisante. L'automobiliste doit être informé d'autres conditions de la sécurité. Ces informations sont relatives à la physique (énergie cinétique, force centrifuge, adhérence) à la physiologie et à la psychologie (fatigue, éblouissement, intoxications) à la météorologie (intempéries). Elles seraient enseignées à un niveau très concret et très pratique" (titre 6, Formation des conducteurs).

"Tout au long de sa formation, le conducteur doit acquérir les opinions générales sur la circulation et la prévention ainsi que les attitudes sociales qui lui donneront l'esprit de sécurité et le civisme souhaitable" (idem).

"Il faut lui apprendre à voir et à agir juste et vite".

L'étude PRDA développe un vaste projet pédagogique intégrant psychologues, pédagogues, moniteurs, dont chacun utilise pour ce qui le concerne, les méthodes de pointe de sa discipline.

Tout au long de l'étude transparait en filigrane l'image nébuleuse de l'usager dont on voudrait mettre à jour les mécanismes secrets : motivations, attitudes, affectivité, comportements. Le PRDA, qui par choix méthodologique fondamental utilise les valeurs chiffrables rêve d'intégrer dans ses ratios des paramètres psychologiques et même "humains" : gêne, civisme, conscience, réflexes, etc... Aussi, le programme des recherches proposé fait-il largement appel aux sciences humaines et parallèlement, reprend le projet d'un gigantesque fichier central où chaque conducteur serait fiché.

La programmation systématique de la recherche (titre 5) masque en partie la forte hétérogénéité des propositions quant aux possibilités réelles de mise en oeuvre et d'application. Dans certains domaines, la recherche apparaît plutôt comme un sursis à la décision évacuée vers un futur virtuel de la connaissance.

Ainsi les rédacteurs de l'annexe 8 "limitation de vitesse" reprennent-ils l'argumentation développée par le "Dossier Vert" mais de manière plus nuancée vis à vis de l'entité "conducteur" : "Il est également reconnu que tous les conducteurs ne sont pas doués de la même façon pour la conduite et qu'un grand nombre ne peut s'adapter aux grandes vitesses... Enfin,

le système actuel de délivrance du permis de conduire ne tendant qu'à contrôler les aptitudes élémentaires à la conduite, la moyenne des conducteurs ne sait adapter sa vitesse à la circulation... la catégorie d'usagers visés par une mesure de limitation de vitesse est mal connue, qualitativement elle comprendrait une forte proportion de bons conducteurs qui font beaucoup de kilomètres par an..."

A l'issue de l'étude, les coûts et avantages monétaires et non monétaires furent récapitulés pour toutes les actions envisagées.

Ces actions étaient soit de type administratif avec la création de structures et de postes, soit de type action directe sur la sécurité routière portant sur l'infrastructure, le véhicule, les usagers, les études et recherches.

Après un tri par la méthode multicritères "Electre" les priorités apparaissent pour :

- la lutte contre l'alcoolisme,
- la limitation de vitesse,
- la ceinture de sécurité,
- la signalisation horizontale,
- la lutte anti-verglas,
- l'aménagement des points noirs.

Avec le recul historique il est intéressant de comparer à ce classement l'échéancier réel d'adoption des mesures, notamment les plus importantes. La lutte contre l'alcoolisme au volant, seule mesure législative fut adoptée dès 1970 alors que limitation de vitesse et port obligatoire de la ceinture de sécurité, mesures réglementaires, furent adoptées en 1973. Les autres actions, relevant plus directement de la Direction des routes, firent l'objet d'un processus continu d'amélioration qui se poursuit encore actuellement.

En fait, la méthode RCB ne prétendait pas accéder à un classement réellement hiérarchisé des actions à entreprendre ; elle visait plutôt à déterminer les goulots d'étranglement entravant l'action de l'Etat et à définir des seuils au-delà desquels le pouvoir politique jugerait l'action inacceptable.

4. ACCIDENTS DE LA ROUTE ET NOUVELLE SOCIETE : LA TABLE RONDE DE SECURITE ROUTIERE.

Le 3 décembre 1969, Jacques Baumel, Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, chargé des Relations Publiques réunit, à la demande du Premier Ministre Jacques Chaban-Delmas, la Table Ronde sur la Sécurité Routière.

Celle-ci comprend cinq groupes de travail spécialisés :

- Infrastructure,
- Véhicules,
- Conducteurs,
- Secours aux blessés,
- Information.

Michel Ternier, responsable de l'étude PRDA "Accidents de la Route" est rapporteur général de la Table Ronde.

Le 15 mars 1970 les cinq groupes déposent leurs conclusions qui sont présentées au Premier Ministre.

L'introduction du rapport général rappelle que "la Table Ronde s'est appuyée sur les techniques RCB", et que "son unique souci est la défense de l'intérêt général".

En ce qui concerne mobilité et sécurité, le rapport général précise d'emblée :

"Il convient de rappeler que le but d'une politique de Sécurité Routière ne doit pas être d'entraver le développement de la circulation pour diminuer le nombre d'accidents mais de permettre aux automobilistes de se déplacer avec le maximum de sécurité".

En fait, la Table Ronde, conçue dans le contexte de la politique de concertation de la "Nouvelle Société", se démarque des initiatives antérieures par sa large ouverture à des groupes d'intérêts privés tels que constructeurs, pétroliers, assureurs, transporteurs. Ceci apparaît bien dans la répartition des présidences des groupes de travail :

- Infrastructure : M. CUNY, Président de la Prévention Routière.
- Véhicules : M. GALLIENNE, Président de l'Union Routière.
- Conducteurs : M. HAAS-PICARD, Président de la Chambre Syndicale du Pétrole.

- Secours aux blessés : M. CHENOT, Président des Assurances Générales de France.
- Information : M. d'ORNHJELM, Président de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles.

Le 28 février 1970, Philippe le Corroller écrivait dans "Le Monde" : "Si l'on s'aperçoit en mars prochain que la "Table Ronde" a réussi, cela voudra dire que tous ceux qui vivent directement ou indirectement de l'automobile auront accepté de remettre complètement en question un certain nombre d'idées acquises. Cela signifiera aussi que le Gouvernement sera prêt à faire plusieurs choix indispensables : décider par exemple de limiter la vitesse sur les routes ou d'affecter davantage de crédits à l'amélioration du réseau routier existant".

Les recommandations émises par les groupes de travail concernent presque exclusivement les usagers et l'infrastructure.

Il est assez significatif de constater par exemple que les conclusions du groupe "véhicules" portent en fait sur les usagers : encourager le port de la ceinture, prôner le contrôle technique volontaire par des campagnes d'information. Le groupe recommande par ailleurs d'augmenter les moyens de l'UTAC (organisme professionnel des constructeurs) la seule mesure concernant réellement le véhicule est "l'amélioration du balisage latéral des véhicules encombrants".

Quel contraste avec l'arsenal des mesures proposées par les groupes réglementation, répression et formation : échelle de sanctions, examen médical généralisé, personnalisation des primes d'assurance, fichier des conducteurs, éducation en milieu scolaire, réforme des permis de conduire, réforme du Service National des Examens du Permis de Conduire.

Les conclusions et les suites de la Table Ronde présentent deux caractéristiques : l'absence de "grande" mesure du type limitation de la vitesse (le taux légal d'alcoolémie était déjà inscrit à l'ordre du jour de la session parlementaire de printemps) et la logique du principe énoncé dans le rapport général : ne pas entraver le développement de la circulation. Usagers et réseau routier devront à n'importe quel prix s'adapter à l'automobile.

L'intérêt d'une utilisation systématique des mass-média se précise : "Si des actions partielles peuvent être populaires une politique de sécurité routière efficace sera largement approuvée par la majorité de l'opinion qui attend que le Gouvernement prenne des décisions dans ce domaine". Les media vendront la sécurité routière sur un plan plus idéologique que technique, comme un tout "clés en main". Et, comme le soulignent

les rédacteurs du rapport "Information" de la Table Ronde, les campagnes sont "destinées à faire prendre conscience des devoirs du conducteur".

Le 18 mars 1970, Jacques Chaban-Delmas prononce le discours de clôture de la Table Ronde. Il constate que "le souci de la sécurité l'a emporté sur les réflexes professionnels ou personnels. (L'unanimité) confirme s'il en était besoin, le Gouvernement dans sa décision de traiter la Sécurité Routière comme un problème grave et urgent... Un Gouvernement responsable d'abord des vies humaines doit agir : il y a là un défi, le défi de la Sécurité Routière. Nous le relevons". "...la nécessité d'expliquer et d'illustrer auprès d'un plus large public, par la parole, par l'écrit, par l'image, la grande cause nationale qu'est la Sécurité Routière, qu'il s'agisse du soutien de tous les moyens d'information dont la collaboration est capitale ou des actions parallèles entreprises en réunissant le Public et le Privé, les diverses administrations concernées, les représentants des Assurances, les pétroliers, les constructeurs automobiles...".

"C'est pourquoi je tiens tellement à ce que la priorité que nous accordons à la Sécurité Routière soit visible immédiatement et que les mesures arrêtées prouvent à tous que nous agissons et que nous continuerons d'agir ..." "J'ajoute que la Sécurité Routière va permettre à nos concitoyens de participer à une action en elle-même exemplaire".

Jacques Chaban-Delmas annonce également la création d'une Mission Interministérielle de Sécurité Routière, dirigée par un membre de son Cabinet. La M.I.S.R. sera remplacée en 1972 par la Délégation à la Sécurité Routière.

5. LE PROGRAMME FINALISE DE SECURITE ROUTIERE.

A la suite du Conseil Interministériel du 28 avril 1971, la sécurité routière est retenue comme opération pilote dans le VIème Plan. Celui-ci couvre une période (1971-1975) décisive pour l'institutionnalisation de la sécurité routière. Les propositions du Programme Finalisé de Sécurité Routière proviennent d'un groupe de travail de la Commission des Transports et on y retrouve sans étonnement l'essentiel des Dossiers Bleu et Vert et des rapports de la Table Ronde. Pour les auteurs du rapport l'objectif est, selon une formulation qui laisse rêveur, "d'annuler l'augmentation du nombre des tués pour rester en 1975 au niveau de 1970, soit environ 15.000 au lieu de 18.000 que l'on pourrait atteindre sans actions nouvelles".*

* En fait l'objectif n'était pas trop ambitieux puisque le bilan des tués en 1975 fut de 13.170. Il est vrai que la prévision avait totalement exclu de ses calculs l'hypothèse d'une

Il est remarquable que le Programme Finalisé mette sur le même plan une mesure déjà existante (taux légal d'alcoolémie adopté en Juillet 1970) et une autre qui ne sera adoptée qu'en 1973 (limitation de la vitesse) toutes deux classées dans "l'exploitation de la route en rase campagne".

Par contre le port obligatoire de la ceinture de sécurité n'est envisagé qu'avec circonspection : "une 3ème opération pourrait être lancée au cours du VIème Plan concernant les ceintures de sécurité... Enfin on pourrait mettre à l'étude l'obligation du port de la ceinture à certaines ou à toutes les catégories d'usagers".

Avec le programme finalisé les techniques de programmation budgétaire tentent d'imposer un cadre strict fait de priorités, de critères d'efficacité, de responsabilité nominale, à un objet dont les contours sont parfois très flous. A ne considérer par exemple que le critère nombre de tués annuel dans la circulation que l'on retrouve constamment dans les attendus du Programme, on mesure bien le hiatus existant entre les préoccupations méthodologiques du Commissariat Général au Plan et de la Direction de la Prévision et les pratiques en matière de sécurité routière.

Bien entendu le Programme Finalisé n'envisage le critère "nombre de tués" ou "nombre d'accidents corporels" que comme un critère ultime. Mais l'articulation entre l'objectif final et les divers programmes d'action repose essentiellement sur des présupposés dont certains confinent à l'idéologie.

On pourrait en trouver des illustrations dans la quasi-totalité des actions envisagées qu'il s'agisse d'aménagement routier, de conception des véhicules ou de formation des conducteurs. Nous analyserons préférentiellement le cas de l'information qui nous paraît exemplaire d'un certain procès d'intervention de l'Etat dans la gestion d'une puissance collective.

6. SECURITE ROUTIERE ET MARKETING A LA CONQUETE DES MASS MEDIA : LES CAMPAGNES D'INFORMATION.

Jusqu'à la fin des années '60 les campagnes d'information concernant la sécurité routière conservent un caractère "artisanal" : slogans très généraux, utilisation quasi-exclusive de l'affichage routier, style "traditionnel", elles se démarquent nettement de la publicité commerciale.

* (suite)
crise de l'énergie.

Lorsque la Mission Interministérielle de Sécurité Routière est créée à l'issue de la Table Ronde, l'une de ses attributions est de mettre en oeuvre une politique d'information. Le Chef de la M.I.S.R. est également responsable du sous programme Information dans le Programme Finalisé. Lorsque la Délégation à la Sécurité Routière succède à la M.I.S.R. ce type d'activité se développe pour atteindre le rythme annuel de trois à quatre campagnes.

En 1970, au moment de l'adoption du taux légal d'alcoolémie, les Pouvoirs Publics décident d'entreprendre une première action d'envergure : la préparation de la loi se double d'un programme d'information ambitieux pour lequel les deux plus grandes agences françaises de publicité sont consultées conjointement. Le but est de concevoir une "vaste" campagne dont l'originalité principale sera d'être strictement contrôlée du point de vue de l'efficacité.

Ici apparaît l'ambivalence de la démarche de l'Etat. Séduits par le mythe de la toute puissance des grands media mais un peu circonspects vis à vis de la "publicité" souvent jugée mercantile et superficielle, les responsables veulent être rassurés quant au bien fondé de l'investissement des deniers publics dans des campagnes. Aussi ont-ils recours aux scientifiques, et plus précisément aux sciences humaines pour quantifier les effets de l'information sur les usagers. A cette époque le débat traditionnel sur les effets de la publicité trouve une nouvelle jeunesse avec les campagnes d'intérêt collectif. On crée à l'O.C.D.E. un groupe de recherche sur l'"efficacité des campagnes de sécurité routière" et des programmes expérimentaux aussi ambitieux qu'exigeants sont proposés aux Pouvoirs Publics. Schématiquement deux possibilités sont alors offertes aux décideurs : soit considérer les campagnes de sécurité routière comme un domaine particulier qui justifie la constitution d'un corps de connaissances ad hoc, soit utiliser directement les techniques de la publicité commerciale.

La première option correspond beaucoup plus aux approches de type "rationnel" : R.C.B. ou Programme Finalisé, elle permet en particulier d'envisager le chiffrage de l'efficacité des budgets d'information.

** *Quel que soit leur budget, les campagnes d'informations sont toujours "vastes". Dans ce cas précis le budget envisagé était effectivement de l'ordre de grandeur des "gros" budgets publicitaires.*

En fait c'est une solution mixte qui sera retenue qui tentera de concilier les impératifs pratiques d'une politique d'information axée sur l'utilisation intensive des mass media et les exigences de la planification. Mais le déséquilibre initial entre les budgets d'études et les budgets de réalisation au détriment des premiers ira en s'accroissant au fil des campagnes. Et, parallèlement, les problèmes théoriques et pratiques que soulève la mesure de l'efficacité des campagnes seront escamotés au profit de considérations plus immédiates : media-strategy, groupes-cibles, base lines, jingles, etc... Au savoir se substituent le savoir faire et le faire savoir. Et pour lever les derniers doutes qui pourraient être émis quant à l'efficacité des campagnes, le sondage d'opinion, outil à tout faire, est pourvu d'un appendice "après campagne" qui permet de montrer sans contestation possible que les opinions ont évolué de manière favorable donc que la campagne a été efficace ; qu'en est-il ici du critère "accident" prévu par le Programme Finalisé ?

Il faut souligner que certaines caractéristiques des campagnes ne facilitent pas une analyse rationnelle de leurs effets. Le rituel répétitif du slogan, la rareté des données validées et a fortiori d'hypothèses opératoires sur les processus de la communication sociale encouragent les courts-circuits interprétatifs.

L'argument le plus répandu est que si la publicité fait vendre, l'information (ou la propagande) doit faire agir. Il est rare que le principe même d'une influence positive des campagnes soit mis en doute, l'interrogation lorsqu'elle existe, porte sur l'ampleur des effets. Et de même que les budgets publicitaires souvent ne précèdent pas mais suivent la courbe des ventes, les campagnes s'ajustent à l'évolution des accidents.

Aussi, les modalités du contrôle font que l'échec avéré d'une campagne est très peu probable sinon impossible. Il n'en serait sans doute pas de même si les actions d'information étaient précédées d'hypothèses très précises sur les objectifs

* Exception remarquable et remarquée : en août 1978 dans "La lettre de la Sécurité Routière", organe du Comité Interministériel cette interrogation "Les campagnes d'information sont-elles utiles ?" L'article rend compte d'une expérience menée aux Etats Unis montrant qu'une campagne de 9 mois n'avait eu aucun effet sur les comportements des automobilistes. L'auteur de l'article conclut : "Cette expérience a montré que, selon ses auteurs, il était illusoire d'espérer une modification profonde du comportement par les seules campagnes d'information. Ce point de vue rejoint pleinement celui du Comité de la Sécurité Routière".

visés et le cheminement de cause à effet entre les messages et les comportements réels des usagers. Aux USA, des études portant sur les programmes de lutte contre l'alcoolisme des usagers (actions SAFETY ACTION PROJECTS) ont montré qu'il existait une relation inversement proportionnelle entre l'efficacité attribuée à une campagne et la qualité méthodologique des contrôles d'efficacité.^{**}

Pourquoi dans ces conditions l'offre institutionnelle de sécurité routière a-t-elle depuis 1970 utilisé aussi largement les campagnes d'information ? Sans doute pour diverses raisons spécifiques ou non spécifiques au thème traité. Le développement des mass-media et tout spécialement, de la télévision a provoqué de la part de l'Etat une stratégie de monopolisation et de contrôle de l'information sur laquelle il n'est pas nécessaire de revenir. Il aurait été surprenant qu'un problème de société reconnu comme tel et accédant à la sphère politique échappât à la mise en scène des media. La "campagne" se distingue de la seule utilisation des media en ce sens qu'elle se présente explicitement comme une stratégie d'action sur les comportements. Emanant des pouvoirs publics elle s'affiche comme volonté d'action caractérisée du décideur, bien souvent d'ailleurs ces campagnes sont "lancées" par une conférence de presse d'un responsable politique de haut niveau.

Dans le cas spécifique de la Sécurité Routière, chaque campagne constitue aussi une réponse entièrement encodée selon le système sémiologique du "facteur humain" à la question fondamentale : qui est responsable des morts de la circulation routière ? Ce faisant elle relève du principe de la "vaccine" analysé par R. Barthes pour le mythe : dénoncer l'accidentel pour masquer le principal.

7. OFFRE DE SECURITE ET ENVIRONNEMENT SOCIO-HISTORIQUE - TENTATIVE D'ANALYSE DU PROCESSUS DE DECISION.

Les conditions semblaient réunies en 1970 pour que, outre le taux légal d'alcoolémie, soient décidés le port obligatoire de la ceinture de sécurité et la limitation de vitesse sur l'ensemble du réseau.

Les grands dossiers "techniques" étaient sans ambiguïté sur l'opportunité de ces mesures dont l'analyse RCB confirmait le bien-fondé et la rentabilité.

^{**} ELLINGSTADE, VS et SPRINGER T.J. *Analysis of ASAP rehabilitation countermeasure effectiveness*, University of South Dakota NHTSA report DOT-HS 8 02-044.

La Table Ronde met en scène spectaculairement divers groupes d'intérêts privés mais on peut admettre que l'influence de ces groupes s'est exercée en permanence antérieurement et postérieurement à la Table Ronde. D'autre part, si la logique de certains de ces groupes s'opposant à la limitation de vitesse se conçoit assez clairement, il existait par contre un consensus quasi général en faveur de la ceinture de sécurité.

A partir de diverses grilles de lecture des décisions et, plus spécialement de celle proposée par H. JAMOUS^{**} que peut-on décoder du processus décisionnel qui devait aboutir à l'échéancier des grandes mesures de sécurité routière ?

Le processus de la Table Ronde présente à la fois des traits propres à la décision autoritaire (personnalité marquante d'un homme, le Premier Ministre, entouré de Comités d'Experts, décision apparemment au plus haut niveau politique) et des traits évoquant le compromis, la négociation entre diverses forces concernées (composition des groupes de travail, décisions différées, accent mis sur la nécessité d'études, d'expérimentations, de campagnes d'information). En fait, la décision radicale, "solution à la française" selon Crozier, ne devait intervenir qu'en 1973 sous la forme typique d'arrêtés ministériels, donc sans débat parlementaire.

JAMOUS^{**} évoque dans le processus décisionnel l'existence d'exigences et de demandes de plus en plus aigües et généralisées au sein de la société globale.

Sur ce point qui est central dans notre interrogation, on admet généralement que l'opinion publique était extrêmement sensibilisée à l'accroissement des accidents de la route entre 1960 et 1970. Les décideurs ont fait unanimement état, dans leurs déclarations publiques ou privées, de l'existence d'une demande forte et généralisée de sécurité.

L'analyse du discours relatif aux accidents montre le rôle moteur du chiffre annuel des tués de la route sur lequel se cristallise le débat relatif à la politique de sécurité routière. Nous avons évoqué par ailleurs^{***} le fonctionnement de cet indice selon deux modalités ;

^{**} "Eléments pour une théorie sociologique des décisions politiques". Revue française de sociologie IX, 1968, 71-88.

^{***} Représentations Sociales de l'Action de Sécurité et de l'Accident de la Route. ATP Socio-Economie des Transports.
op. cit.

1. En valeur absolue : le chiffre des tués de la route atteint une valeur qui paraît constituer la limite de ce qui est tolérable dans un contexte socio-historique donné (développement du parc notamment),

2. En valeur relative : les oscillations en hausse ou en baisse sont considérées respectivement comme un signal d'alarme ou un constat de succès sans que l'on connaisse réellement les lois qui gouvernent le phénomène.

A la fin des années 60 l'accroissement spectaculaire des tués de la route rendait imminente l'atteinte de la valeur seuil que l'on peut estimer à 15.000.^{**} Cette valeur "explose" au sein du corps social d'une manière brutale comme si un voile venait d'être brusquement déchiré et que l'ampleur du problème apparaissait tout à coup. Dans ces conditions, il est hasardeux de tenter d'isoler une "demande" de sécurité unilatérale, spontanée de l'opinion publique qui aurait contraint les Pouvoirs Publics à l'action, plus précisément à une certaine forme d'action.

Il ne faut pas perdre de vue que la sécurité n'était qu'un enjeu parmi d'autres et que l'idéologie de la croissance et du développement de la mobilité individuelle restait extrêmement puissante malgré Mai 68.

En considérant l'ensemble formé par les usagers de la route, les gestionnaires, les producteurs (routes et véhicules) et les décideurs comme un système social, s'agit-il d'un système ouvert ou auto-entretenu à l'égard des principaux enjeux mobilité et sécurité ?

Tout semble se passer jusqu'en 1970 comme si ce système était totalement auto-entretenu, non ouvert en ce sens que les principaux intéressés, les usagers, n'ont pas accès à la régulation du système, même indirectement sous la forme nébuleuse d'une quelconque "opinion publique". En fait, leur seul mode d'intervention réside dans leur comportement vis à vis de la réglementation et leur participation directe au fameux bilan - indice des accidents.

La prise de conscience par les usagers de cet état du système était d'autant moins probable que, par le jeu du "facteur humain" la responsabilité de l'insécurité leur était totalement imputée. On peut y voir une explication à l'étonnante passivité des usagers vis à vis du système et des modalités de distribution des enjeux : échec de tous les mouvements fédéra-

^{**} avec la valeur symbolique des chiffres "ronds". cf. le "pari des 10.000 morts" lancé par VGE en 1975.

teurs, pas de groupe de pression, aucun accès à la Table Ronde", élément assez remarquable dans un projet politique de "concertation".

En fait, le mouvement en faveur d'options nouvelles semble avoir trouvé son origine au sein d'un petit groupe directement concerné par la circulation routière. Le modèle de JAMOUS suppose l'existence d'une catégorie socio-professionnelle qui dénonce les dysfonctions du système et propose des solutions de rechange ; les dossiers Vert et Bleu, l'étude PRDA suggèrent que ce rôle a été tenu par les ingénieurs de l'Équipement et certains hauts fonctionnaires des Administrations Centrales concernées.

Ce groupe se distingue du "sous-système administratif" au sens de Crozier en ce qu'il dépasse le traditionnel cloisonnement entre Administrations (comme en témoignait déjà en 1961 la création de l'ONSER, Organisme indépendant) et propose des innovations. Ce groupe est sensible à "l'air du temps".

Il nous est apparu que, par certains aspects, le dossier Bleu, le dossier Vert, l'étude P.R.D.A. et même la Table Ronde et le programme finalisé étaient historiquement indissociables du climat entourant les événements de Mai 1968. Cette remarque va au-delà de l'anecdote : nous avons tenté de montrer l'existence de liens directs entre l'Étude Clinique des Accidents menée par l'ONSER de 1965 à 1968, l'étude P.R.D.A. dont l'équipe formée au cours de l'été 1968 intégrait des chercheurs de l'E.C.A., le Dossier Bleu (Mai 1968) Vert (Septembre 1969) et la Table Ronde dont le rapporteur général était le chef de la Mission P.R.D.A.

Dans le Rapport Scientifique Final de l'Étude Clinique des Accidents, les rédacteurs évoquent la concomitance entre certaines conclusions relatives à la régulation sociale des accidents de la route et des thèmes développés en Mai 1968.

"Nous avons aussi estimé qu'il y a des limites à la sécurité comme d'ailleurs à la vitesse et à l'agrément des déplacements. C'est pourquoi nous pensons qu'on doit aussi tenter une critique globale et plus radicale du système de la circulation et, au-delà, du phénomène social qu'il manifeste... C'est là un thème à la mode et il eût été plus élégant pour nous de ne pas nous y rallier. Mais, voulant rendre compte honnêtement de nos travaux nous ne pouvons le passer sous silence".

** à l'exception de l'Association "Les Droits du Piéton" représentée à la Table Ronde par son Président, R. LAPEYRE.

Les dossiers techniques insistaient sur la nécessité d'un dialogue avec les usagers, d'un processus de concertation, d'une préparation de l'opinion, notions qui paraissent actuellement assez banales mais qui étaient alors nouvelles et tranchaient sur le contexte traditionnel de la décision.

Avec la prise en charge par le politique, le projet du dialogue, de l'information va prendre une orientation particulière, celle de la politique d'information par campagnes que nous avons déjà évoquée ; tout se passe comme si après la Table Ronde et jusqu'en 1973 l'absence de décision avait été compensée par l'utilisation systématique des mass media.

Donc, en 1970, les conditions socio-historiques : état du système, existence d'un projet réformateur, exigence sociétale paraissaient converger vers la prise de décision. En fait, outre l'échappatoire "information" c'est par un retour, un feed back vers le technique que la décision semble avoir été différée. On peut à ce sujet s'interroger sur le rôle tenu par certaines études ou recherches dans le processus décisionnel.

Pour les trois mesures alcool, ceinture, vitesse, les techniciens s'accordaient à penser que les travaux, les expériences et la pratique des autres pays industrialisés suffisaient largement à justifier le bien fondé de la mesure. En fait, la demande d'études et d'expériences complémentaires émane de l'échelon politique. Peut-on prendre en compte l'hypothèse d'une utilisation de la recherche comme moyen de diversion, manoeuvre retardatrice ? Certaines conclusions de la Table Ronde plaident en faveur de cette interprétation pour ce qui concerne la limitation de vitesse . Cette thèse est clairement évoquée par C. GERONDEAU dans un livre récent.²² Dès le début de 1970 J. CHABAN-DELMAS alors Premier Ministre, était décidé à fixer une limitation généralisée de la vitesse à 100 km/h : "Il n'en eût pas la possibilité. Il fallut se résigner une fois de plus à mettre en oeuvre une nouvelle "expérience"... trois années encore furent donc perdues".²³

Ceci nous amène à interroger la 4ème variable de JAMOUS, l'état du pouvoir. Existait-il réellement une volonté politique déterminée à la décision ? Il semble que la réponse soit positive mais que les "points d'incertitude" qui échappaient aux dossiers techniques soient apparus suffisants au pouvoir pour que la décision soit différée. Ces points d'incertitude pensons-nous étaient différents selon qu'il s'agissait de la limitation de vitesse ou du port obligatoire de la ceinture de sécurité.

²² La mort inutile - Editions PLN.1979.

²³ op. cité.

Pour la limitation de vitesse, d'une part le rôle de groupes de pression en position favorable au sein du système, d'autre part des conflits internes aux instances mêmes du pouvoir.

Selon C. GERONDEAU des interventions auraient différé l'examen du dossier de la limitation de vitesse ou altéré ses conclusions ; il attribue en effet en partie la prise de décision de 1973 au fait que "les précautions nécessaires furent enfin prises pour qu'au plus haut niveau de l'Etat le dossier soit exposé avec toute la netteté qui s'imposait et qu'au moins la neutralité prévale... malgré l'opposition ouverte de plusieurs membres du Gouvernement".*

L'incertitude concernant la décision en matière de ceinture de sécurité était d'une autre nature^{***} : elle concernait l'état de l'opinion et les réactions des usagers à la mesure. Dans ce cas particulier la stratégie du décideur vis à vis de l'information est particulièrement nette.

Le 18 janvier 1973 un Comité Interministériel présidé par le Premier Ministre, P. MESSMER, crée un groupe de travail sur l'obligation du port de la ceinture. Les conclusions de ce groupe sont extrêmement intéressantes en ce qui concerne l'image des attentes et du comportement de l'utilisateur. Nous nous permettons de citer largement :

"D'une façon générale, les mesures coercitives sont assez mal accueillies puis progressivement acceptées par un phénomène d'accoutumance... l'atteinte à la liberté individuelle est d'un poids insignifiant d'une part par rapport aux restrictions déjà imposées aux usagers de la route, d'autre part vis à vis de l'intérêt que l'application d'une telle règle peut apporter pour l'individu..."

"La contrainte résultant de l'obligation de porter la ceinture ne paraît pas devoir comporter une incidence d'un ordre de grandeur comparable à celui des autres facteurs qui influent sur la décision d'accéder à la motorisation".

"Ainsi apparaît donc tout particulièrement l'importance pour le décideur de chercher à vaincre toutes les résistances à cette contrainte que peut entraîner l'obligation et le moyen le plus élégant pour y parvenir est manifestement d'agir par la persuasion, donc par le biais de l'information, de la propagande et de l'instruction du public".

* op. cité.

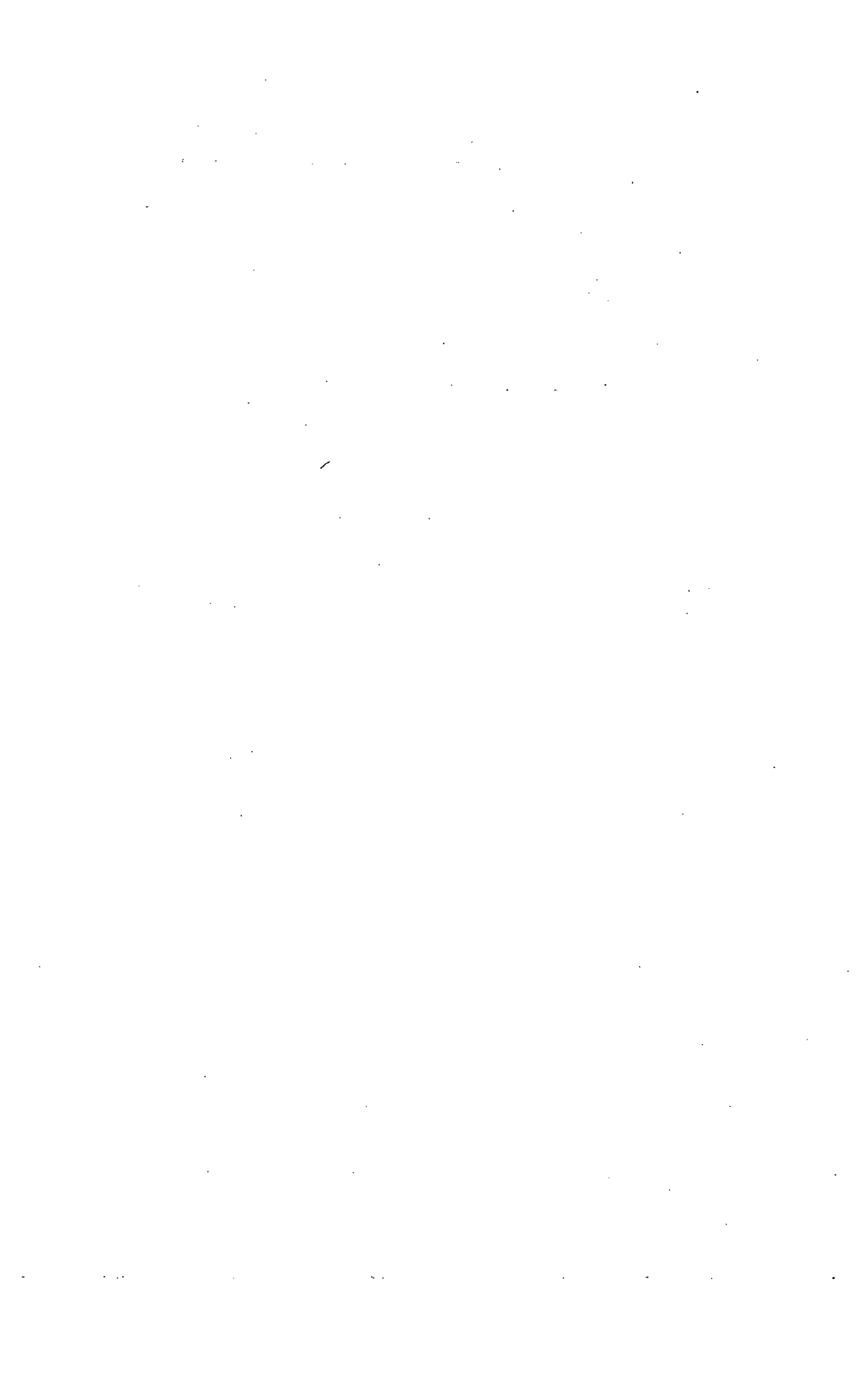
^{***} en 1970, le port obligatoire de la ceinture ne soulevait aucune opposition spécifique. Les constructeurs lui étaient favorables et c'est bien ultérieurement que devait apparaître le courant d'opinion incarné par J. SPYKET.

Autre volet de l'information qui, nous l'avons dit, "enrobe" en quelque sorte les campagnes, le sondage d'opinion semble avoir joué un rôle capital dans la décision de Juin 1973. Selon C. GERONDEAU * les experts pronostiquaient l'échec de la mesure mais les sondages révélèrent qu'une majorité de l'opinion lui était favorable : "Le Premier Ministre peut donc, fort de la connaissance du soutien tacite de l'opinion, rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité". Il s'agissait en fait seulement du port sur route car "les sondages avaient montré qu'il n'en était pas de même en ville, mesure à laquelle la moitié des personnes intéressées étaient favorables. C'est pour cette raison qu'il fut décidé de procéder par étapes et de n'étendre l'obligation aux agglomérations que lorsque l'opinion y serait prête".***

La "lecture" du processus décisionnel du pouvoir permet donc d'éclairer le "vide" séparant la Table Ronde des mesures de 1973. Le principal "out put" de la Table Ronde fut en fait la création de la Mission Interministérielle de Sécurité dont les deux fonctions essentielles, coordination interministérielle et mise sur pied d'une politique d'information correspon- daient étroitement aux zones d'incertitude du pouvoir en 1970.

* *op. citè*

*** *op. citè.*



CHAPITRE VI.

L'OFFRE TECHNIQUE DE SECURITE.

LA SECURITE DES VEHICULES.

Ce chapitre a pour objet la description des catégories techniques et administratives globales qui caractérisent la production et la gestion de la sécurité des véhicules.

La question de la sécurité des véhicules est d'abord celle de la technique notamment au plan de la conception, c'est-à-dire de la dynamique mais aussi de l'incorporation de dispositifs spécifiques de sécurité, tels les systèmes de rétention. Nous analyserons donc en premier lieu les deux catégories techniques de la sécurité des véhicules : sécurité primaire et sécurité secondaire.

La sécurité technique a été récemment articulée à un ensemble de normes définies par l'administration. A l'origine de cette normalisation, le Programme Finalisé de Sécurité Routière et une commission regroupant constructeurs et administration, appelée Commission Coquand, du nom de son président, qui définit avec quelques hésitations, certaines des mesures à prendre.

Enfin, peut-on considérer que la sécurité des automobiles est homogène, quel que soit le véhicule considéré ? On tâchera de répondre à cette question en rendant compte d'une recherche sur la sécurité comparée selon la marque et le type.

1. LES CATEGORIES TECHNIQUES DE LA SECURITE DES VEHICULES : SECURITE PRIMAIRE ET SECURITE SECONDAIRE.

Dans le domaine de la sécurité du véhicule, les catégories administratives et la réglementation distinguent traditionnellement sécurité primaire et sécurité secondaire. La première confère à la conception et à la construction du véhicule ; elle se rapporte surtout au comportement dynamique : suspension, freinage, direction, pneumatiques, etc... La sécurité secondaire est la capacité du véhicule à résister au choc en cas d'accident et à en amoindrir la gravité (habitacle indéformable, systèmes de rétention, etc...).

Les caractéristiques de la sécurité primaire ont d'abord été prises en compte par les constructeurs, parce qu'il est nécessaire qu'une automobile soit capable de rouler dans des conditions acceptables d'adéquation à la route. Les constructeurs français, en particulier, ont eu le mérite de développer des secteurs de recherche avancée en dynamique du véhicule. Les bureaux d'étude de Citroën par exemple ont développé à grande échelle la traction avant qui s'oppose à la traditionnelle "propulsion arrière" caractéristique des véhicules américains mais aussi des Renault, Peugeot et Simca d'il y a vingt ans. La question de la sécurité primaire est celle de la conception ; les constructeurs français conçoivent des véhicules généralement petits, plutôt rapides, économiques, adaptés au réseau routier français, à la conduite urbaine et aux habitudes de conduite des conducteurs."

Ailleurs, aux USA par exemple, on préférera les véhicules lourds et confortables à boîte automatique, à propulsion arrière et on se satisfera d'un système de suspension à lame et de freins à tambours.

Jusqu'à un certain point, dynamique et sécurité font bon ménage : la suspension hydropneumatique et les freins à disques avec régulateur de freinage améliorent la tenue de route et

"on admet que les conducteurs français sont très fidèles au modèle qu'ils utilisent habituellement, ce qui augmente considérablement l'inertie du parc. En revanche, on a pu reprocher à Citroën de concevoir des modèles qui créaient un style de conduite si particulier que leurs clients ne pouvaient plus changer de marque.

accentuent la confiance du conducteur dans la fiabilité de son véhicule. Réciproquement, ces dispositifs sont susceptibles d'induire le pilote à outrepasser sa compétence de contrôle du véhicule. La sécurité primaire est ambiguë dans la mesure où elle contribue à améliorer les performances du véhicule et finalement, à le faire échapper au conducteur.

Bien comprise elle améliore cependant considérablement le niveau de sécurité^{**} ; c'est le cas notamment du freinage et des pneumatiques. Dans le domaine du freinage, les recherches ont acquis un haut niveau expérimental et des dispositifs tels les freins anti-bloquants ont pu être mis au point. Ce dispositif n'est pas généralisé sur les chaînes de production et donc sur les véhicules, les constructeurs y opposant l'argument du coût. En revanche, des dispositifs adjacents, tels le double circuit de freinage sont plus répandus, mais limités en France en général aux véhicules haut de gamme ou aux poids lourds. Le problème du pneumatique est une donnée déterminante de la dynamique automobile. Les fabricants, comme Michelin, offrent du matériel performant au point de vue de l'adhérence longitudinale (au sol) et de l'adhérence transversale (en virage) ; le phénomène de l'hydroplanage est aussi particulièrement étudié. Mais là encore on peut se demander jusqu'à quel point ces techniques sophistiquées (la carcasse radiale, les pneus à crampons) servent univoquement la cause de la sécurité. Dans la publicité, par exemple, la question de l'adhérence de telle ou telle marque de pneumatique est traitée comme une catégorie de performance, comme un atout supplémentaire apte à aider le conducteur à se tirer d'un mauvais pas (freinage d'urgence, dérapage contrôlé). Mais toute l'ambiguïté des messages est liée au spectaculaire du presque accident : à tenter le diable...

Dans un passé encore proche, les constructeurs dissociaient volontiers les performances dynamiques des normes de sécurité, ces dernières étant plutôt assimilées à une fausse sécurité, la vraie étant la dynamique du véhicule. Les constructeurs ont d'ailleurs longtemps refusé d'envisager que leur produit pouvait être accidenté. A l'heure actuelle, les dispositifs de freinage, de suspension etc... sont présentés comme satisfaisant à la fois la dynamique du véhicule, donc ses per-

^{**} c'est, en quelque sorte, le cœur du débat. Les constructeurs refusent toujours d'envisager ce que leur client fait de leur produit. Il n'y a pas par exemple d'école de conduite financée par les constructeurs, l'après-vente porte uniquement sur l'entretien du véhicule.

formances, et les besoins de sécurité."*

Une marque comme Volvo s'est, en revanche, beaucoup plus intéressée à la sécurité secondaire, et en a presque fait son domaine réservé, domaine d'ailleurs peu fréquenté, il y a encore quelques années par les constructeurs français. Pourtant, la sécurité secondaire (ou passive) s'inspire d'une préoccupation strictement liée à la protection des usagers en cas de choc. En principe les dispositifs de sécurité secondaire ne participent pas à l'univers des performances de l'automobile, ni au plan dynamique ni au plan mécanique ; ils ont pour but d'assurer la sécurité des passagers et des autres usagers de la route, surtout les piétons, les cyclistes et motocyclistes.

Une des règles en ce domaine est l'alliance d'un habitacle indéformable et d'un système de rétention évitant les chocs sur l'habitacle et donc les traumatismes qui s'ensuivent, notamment les traumatismes crânio-cérébraux.

En revanche, les parties externes du véhicule, l'avant et l'arrière, sont réalisées de manière à amortir, encaisser les chocs. Les pare-chocs doivent être conçus de façon non-agressive vis à vis de l'extérieur, les parties tranchantes ou pointues supprimées. Le système de rétention le plus couramment utilisé est la ceinture de sécurité à trois points d'ancrage. A l'heure actuelle la réglementation exige que les automobiles soient équipées de ceintures de sécurité, pas nécessairement à enrouleur sur les sièges avant, et de ceintures de même type ou sous-abdominales pour les sièges arrière. L'idée est d'amarer les passagers au siège. D'autres systèmes de rétention sont testés à l'ONSER, notamment comme le sac gonflable qui n'offre d'ailleurs pas toute satisfaction en cas de choc latéral.**

** "Il faut donc constater en France une qualité générale élevée de la tenue de route et s'attendre à une amélioration relativement faible à l'avenir, les constructeurs français ayant déjà largement utilisé l'arsenal des moyens de la technique automobile pour répondre aux goûts et aux besoins des utilisateurs, ceci s'étant d'ailleurs fait au prix d'une sophistication et d'un coût plus élevé de la voiture".

M. SEZNE (Régie Renault) : Sécurité primaire. Les constructeurs face aux problèmes de sécurité. Revue de la SIA (Société des Ingénieurs de l'Automobile) n° 12; Décembre 1972.

*** M. DEJEANMES, R. QUINCY. La protection par sac gonflable. ONSER - Cahier d'étude n° 37. Juin 1976. Les constructeurs se sont aussi penchés sérieusement sur la question. Les comptes rendus de certains de ces travaux sont donnés dans le n° 12, 1972, de la revue de la SIA (op. cit).

Les dispositifs de sécurité secondaire sont nombreux mais ceux qui ne sont pas associés à une réglementation (ceinture de sécurité, protection du conducteur par rapport aux organes de direction, résistance des serrures et charnières des portes, vitrage de sécurité, interdiction des parties pointues ou tranchantes) sont en priorité installés sur des véhicules hauts de gamme, ou sont disponibles en option. C'est le cas notamment des pare-brise en "verre feuilleté", du renforcement de l'habitacle aux chocs latéraux, de la colonne de direction télescopique, du matelassage des dossiers des sièges avant pour protéger les passagers à l'arrière, etc...

Ainsi, ce qui n'est pas inscrit dans la réglementation n'est pas obligatoire pour les constructeurs et en bénéficierait seulement les acheteurs de véhicules haut de gamme.

Il est cependant difficile d'opposer strictement sur le plan de la sécurité, les véhicules haut de gamme aux véhicules bas de gamme, notamment en ce qui concerne la sécurité primaire. Tout d'abord parce que des véhicules bas de gamme peuvent être mieux réussis au plan de la dynamique que des véhicules haut de gamme. La Renault 5 par exemple, est réputée pour avoir une très bonne tenue de route, ce qui n'est pas le cas de la R 30.** D'autre part, il est difficile d'opposer sur le plan de la sécurité une R 4 par exemple à une R 30 parce qu'avec la puissance CV de la R 4 une carrosserie de R 30 serait impensable. Les performances entre les véhicules haut et bas de gamme sont bien différentes et appellent des dispositifs différents. Les freins à tambours sont sans doute bien adaptés à une R 4 ou à une 2 CV Citroën ; d'autre part, la mise au point de freins à tambours pour les haut de gamme reviendrait beaucoup plus cher aux constructeurs que l'équipement en freins à disques. On pourra remarquer que le système de suspension de la R 4 est à barre de torsion alors que la R 30 est munie de quatre roues indépendantes et de ressorts hélicoïdaux, mais les Porsche ont aussi une suspension à barre ! Sur les véhicules haut de gamme il est plus facile pour les constructeurs d'augmenter la sécurité secondaire puisque les structures, d'une manière générale, sont plus solides, le poids plus élevé et la tôle renforcée. Il est donc probablement plus coûteux, proportionnellement, d'augmenter la sécurité des petits véhicules. De même, une ceinture de sécurité sur une 604 coûte le même prix qu'une ceinture de 104 mais elle est proportionnellement moins chère.

** cf. par exemple *L'Automobile* n° 372 juin 1977.

Finalément, le point capital est probablement l'agressivité des gros modèles. Effectivement le prix payé va de pair avec une meilleure chance de s'en tirer en cas de collision. (Ce point sera abordé au paragraphe 3).

Quoi qu'il en soit, s'il y a un net progrès en matière de sécurité des automobiles, ce progrès est distribué relativement inégalement en fonction de la catégorie des véhicules.

Mais ce n'est que récemment que l'Administration s'est préoccupée d'une manière globale et systématique de l'amélioration de la sécurité des automobiles : le Programme Finalisé de Sécurité Routière en est à l'origine.

2. LA GESTION ADMINISTRATIVE DE LA SECURITE DES VEHICULES : LA COMMISSION COQUAND.

Le Programme Finalisé de Sécurité Routière (cf. chapitre précédent) comprend un sous programme consacré à la sécurité du véhicule. " Les opérations envisagées se rapportent à la sécurité primaire (éclairage, signalisation, freinage, visibilité) et à la sécurité secondaire (aménagement intérieur et extérieur, comportement du véhicule en cas de collision, prévention du risque d'incendie, modification de la réglementation relative aux pare-brises). Faisant suite à ces orientations, le Ministre du développement industriel et scientifique (François Ortoli) et le Ministre de l'Équipement et du Logement créent au mois de Novembre 1971 une commission sur la sécurité des véhicules dont la présidence est confiée à Roger Coquand, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.

L'objet de la commission est de définir un programme d'études et recherches destiné à préparer une nouvelle réglementation. La commission est composée des Directeurs des Administrations concernées (construction mécanique, routes et circulation routière, IRT, ONSER, DGRST) et des représentants des constructeurs et des compagnies d'assurance.

La commission, dans ses travaux, se heurte d'emblée à un obstacle de taille : le manque d'études et donc de connaissances sur les relations entre la conception des véhicules et l'importance des dommages résultant des accidents. Le rapport entre conception du véhicule et accident reste incertain.

** Commissariat Général au Plan - Programme Finalisé de Sécurité Routière. Décembre 1971. p. 23.

Le facteur humain occupe en revanche une position déterminante dans la représentation que les membres de cette commission se font des accidents de la route.**

Les propositions de réglementation et de recommandations sont précédées d'un chapitre faisant le point sur les facteurs techniques de la sécurité primaire et sur les dispositifs de sécurité secondaire. Du côté de la sécurité primaire, la commission estime que d'une manière générale les éléments constituant la tenue de route sont efficaces et fiables, le freinage par le développement des dispositifs répartiteurs et les pneumatiques par amélioration de l'adhérence. Dans ces conditions la commission considère que l'amélioration de la sécurité primaire n'est pas d'ordre technique mais se rapporte aux conditions d'utilisation et d'entretien du véhicule. La question de la sécurité primaire est convertie en problème d'entretien et d'usage et donc déplacée du constructeur à l'utilisateur.***

Aussi les prescriptions de la commission visent-elles surtout à une meilleure information des utilisateurs sur les pressions de gonflage, la répartition des charges, les limites de remorquage. La commission propose en outre l'adjonction d'aides à la conduite (voyants lumineux de pression d'huile, de degrés d'usure des plaquettes de freins, etc...) de façon à faciliter la tâche de conduite.

** "L'action des pouvoirs publics, des industriels et des organismes de prévention s'exerce dans divers domaines : l'infrastructure, le véhicule, l'organisation des secours, le comportement du conducteur. Incontestablement ce dernier élément est capital : les défaillances humaines sont l'un des facteurs essentiels des accidents et le resteront en dépit de tous les efforts déjà faits et restant à faire pour améliorer les connaissances, l'habileté et la moralité des conducteurs".

Ministère du développement industriel et scientifique. Ministère de l'Équipement et du Logement. Rapport de la commission sur la sécurité des véhicules - Juin 1972 - p.1.

*** "Ainsi, en ce qui concerne la tenue de route et le freinage, l'amélioration réelle de la sécurité reste conditionnée par une sensibilisation accrue des utilisateurs aux nécessités d'entretien et de surveillance des véhicules, qui devraient par ailleurs être utilisés exclusivement dans les conditions prescrites par les constructeurs, et pour lesquelles ils ont été conçus". Rapport de la commission sur la sécurité des véhicules. p. 10.

La position de la commission est différente quant à la sécurité secondaire. Elle propose en effet d'aménager et de compléter la réglementation sur deux points : la structure des véhicules et les dispositifs de rétention et de protection des usagers. Elle soumet un projet d'établissement de normes relatives à la résistance au choc des véhicules en se référant aux travaux américains du NHTCA (National Highway Traffic Safety Agency), en s'inspirant du cahier des charges américain, qui fixe les "critères de blessures" qui rendent compte des tolérances humaines à un choc frontal à 50 km/h contre un mur. Quant aux dispositifs de rétention, ils devraient obéir aux mêmes normes.

Ces recommandations s'articulent à un programme d'études et recherches en biomécanique, mécanique des chocs, dynamique des véhicules, ergonomie de la tâche de conduite, psycho-sociologie des usagers. Une grande partie de ces travaux seront assurés par l'ONSER et les constructeurs, l'IRT gérant une ATP "sécurité du véhicule". Les dépenses prévues atteignent 99,3 millions de francs. L'échéancier prévoit que l'application de ces normes aux modèles nouveaux n'interviendra pas avant 1976 et une seconde étape importante en 1980 au plus tôt.

Point important, la commission estime que ces mesures de réglementation augmenteraient le prix des automobiles de 4 à 8 % pour les petites voitures, de 2,5 à 6 % pour les voitures moyennes, et 1,7 à 5 % pour les grosses voitures. Les raisons pour lesquelles la mise en place de dispositifs de sécurité pour les petites voitures coûte proportionnellement plus cher que pour les grosses, ne sont pas explicitées.

Dans cet ordre d'idées, la commission considère pragmatiquement que les bénéficiaires de l'accroissement de la sécurité des automobiles seront d'abord et surtout les acheteurs appartenant aux classes sociales privilégiées seuls aptes, compte tenu de son coût, d'accéder à la sécurité routière, comme leurs homologues de classe ou de revenus ont accédé à la sécurité accrue du transport aérien. Le rapporteur est en revanche pessimiste sur l'éventualité d'accession des classes populaires non seulement à la sécurité routière mais à l'automobile même. "Finalement, la demande de sécurité est identifiée à un frein à l'achat, qui pourrait déclencher un processus catastrophique pour l'industrie automobile bien entendu mais aussi pour la motorisation des ménages.

:"D'une part, on a estimé que la plus grande sécurité des nouveaux véhicules commencerait à constituer une incitation d'achat particulièrement sensible au niveau des acheteurs aisés, en d'autres termes, qu'on arriverait à "vendre la sécurité". Par contre, il est apparu inéluctable que la fraction la .../...

Le renchérissement des coûts de construction est supposé déterminer le ralentissement de la motorisation des ménages à revenus modestes, l'arrêt de l'expansion de la branche automobile, l'orientation des classes populaires vers les deux roues ou les véhicules d'occasion.

Les hypothèses pessimistes de la commission ne se sont pas réalisées mais elles mesurent le degré de résistance des constructeurs et les hésitations de l'administration à régler la sécurité des véhicules. Menace démesurée par rapport aux enjeux énoncés en termes de coût puisque de toute manière la hausse moyenne annuelle des prix de l'automobile est de l'ordre de 8 %. Par ailleurs, pourquoi faire supporter aux petits véhicules l'essentiel de la charge financière, alors qu'il se vend de quatre à cinq fois plus de voitures bas de gamme (moins de 6 CV) que de véhicules haut de gamme (+ 11 CV).^{***} Position d'autant plus curieuse que, comme nous allons le voir dans le paragraphe suivant, les petites voitures sont moins agressives que les grosses.

** (suite).

moins fortunée des nouveaux acheteurs potentiels verrait son accession à l'automobile rendue impossible ou serait retardée du fait du renchérissement des automobiles (et du fait, peut-être, de la disparition des plus petites d'entre elles)."
Commission Coquand. op. cit. p. 45.

*** Estimation du parc automobile au 1er janvier de chaque année par puissance fiscale :

Source : Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles.

Unité : milliers

	1960	1965	1970	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Voitures particulières et commerciales									
— moins de 6 CV.....	2.000	3.990	5.135	5.045	4.920	4.850	5.070	4.980	5.010
— de 6 CV à 10 CV...	1.967	3.260	5.610	7.665	8.320	8.860	8.960	9.640	10.260
— 11 CV et plus.....	983	1.070	1.115	1.210	1.380	1.470	1.490	1.610	1.720
TOTAL V.P.C.....	4.950	8.320	11.860	13.920	14.620	15.180	15.520	16.230	16.990

3. LA SECURITE COMPAREE PAR MARQUE ET TYPE.

Une recherche de l'ONSER,* publiée en 1978, montre assez clairement que les taux élevés de gravité externe sont le fait des grosses cylindrées et que, en revanche les taux de gravité interne élevés sont le fait des petites.

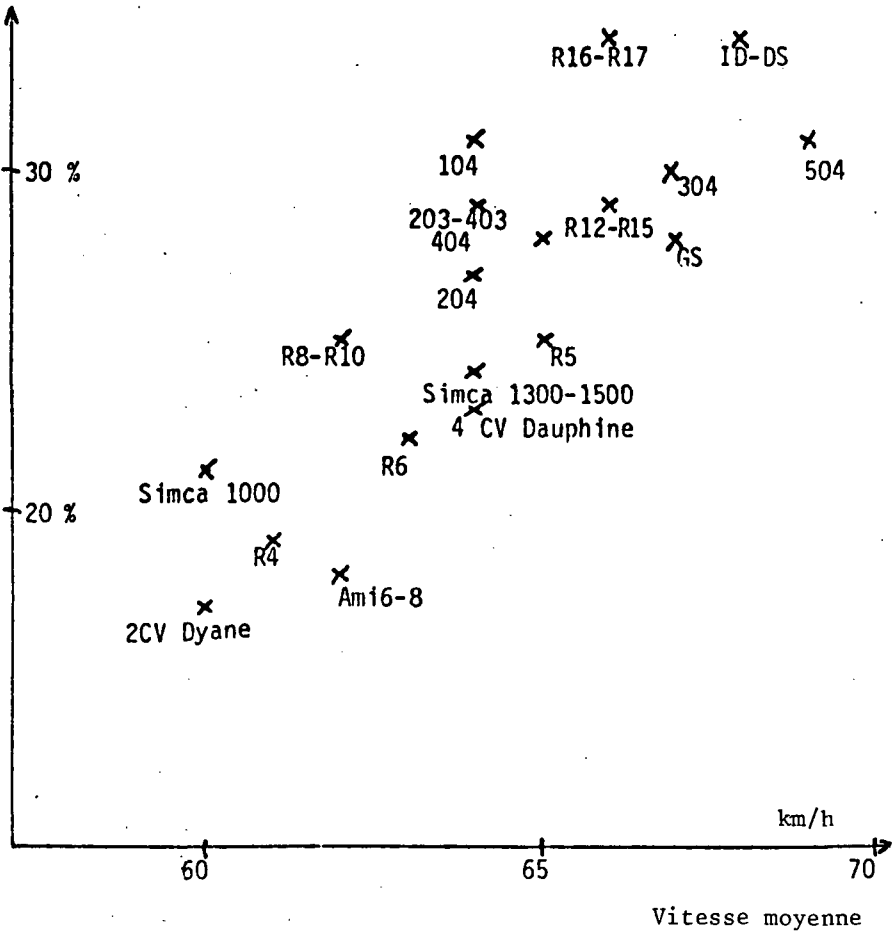
Expliquons nous. Une des méthodes de mesure du risque est le calcul du taux de gravité des accidents, c'est-à-dire le nombre de conducteurs victimes graves rapporté au nombre de conducteurs impliqués dans les accidents. Les victimes graves internes d'une classe de véhicules sont les conducteurs tués ou blessés graves conduisant une voiture appartenant à une classe ; les victimes graves externes d'une classe de véhicules sont les piétons et les conducteurs extérieurs à cette classe, tués ou blessés graves dans un accident impliquant un véhicule de la classe. Les marques et types retenus sont des modèles de voitures de tourisme françaises de grande diffusion. (2 CV, Dyane, 4 CV, Dauphine, Renault 4, 5, 6, 8, 10, 12, 15, 17 ; Ami 6 et 8, GS, ID, DS ; Simca 1000, 1100, 1300, 1500 ; Peugeot 203, 403, 404, 504). Les données concernant les accidents proviennent des fichiers SETRA (enquête 1969, 72, 74). Quel que soit le type de route, les véhicules dont le taux de gravité interne est élevé sont des véhicules de faible masse (2 CV, Dyane, R 4, 4 CV Dauphine) ; ceux dont le taux de gravité interne est faible sont des véhicules lourds (ID, DS, R 12, R 15, 504). Réciproquement, les taux de gravité externe sont élevés pour les grosses cylindrées (ID, DS, 504, R 16, R 17) et faibles pour les petites cylindrées (R 4, 2CV Dyane, Ami 6, 8 ; 4 CV, Dauphine).

Par ailleurs, et comme le montre le graphique 1, le taux de gravité externe est une fonction croissante de la vitesse moyenne sur RNGC. Autrement dit, les voitures de forte cylindrée sont plus dangereuses pour les autres usagers alors que celles de petite cylindrée sont plus dangereuses pour leurs conducteurs. On peut en conclure que l'offre de sécurité est fortement différenciée selon le type de véhicule et encore ne compte-t-on pas dans ce calcul les voitures d'occasion.

* M.A. CAMBOIS et H. FONTAINE.
 Etude sur la sécurité comparée par marque et type.
 ONSER - Novembre 1978.

Graphique n° 3 : Taux de victimes externe en fonction de la vitesse moyenne sur RNGC (rase campagne et agglomération) pour l'année 1974.

taux de victimes
grave, externe
sur RNGC



4. CONCLUSION.

La sécurité des véhicules s'est progressivement améliorée en France sous l'influence de la réglementation qui a défini un champ jusque là relativement laissé à l'écart par les constructeurs : la sécurité secondaire. Du côté de la sécurité primaire, c'est-à-dire de la dynamique du véhicule, les constructeurs ont souvent soutenu, notamment à l'occasion des débats de la Commission Coquand, que leurs véhicules étaient fiables tant au plan de la tenue de route que du freinage ou de l'adhérence au sol.

Cette opinion s'articule étroitement à celle qui attribue aux utilisateurs des véhicules la principale responsabilité dans la cause des accidents de la route.

Les tentatives de normalisation de la Commission Coquand se sont heurtées à certaines résistances des constructeurs, lesquels, d'une manière générale, considéraient la sécurité comme une prime, leur offre essentielle s'exprimant en termes de performance. Cette prime se différencie d'ailleurs souvent selon les types, plus élevée pour les hauts de gamme elle a tendance à diminuer pour les petits modèles. Enfin, la comparaison de la sécurité selon les types de véhicules démontre assez clairement la plus forte agressivité des gros modèles.

CHAPITRE VII

L'OFFRE ASSURANTIELLE DE SECURITE.

LA PREVENTION ROUTIERE.

Le développement de la mobilité automobile et la diffusion de masse de son instrument sont scandés jusque récemment par l'accroissement concomitant des accidents de la route. Dans ce contexte général, les assurances contre les accidents d'automobiles permettent de lever un certain nombre de freins à la mobilité liés à la survenue des accidents.

Sur cette action les assurances ont constamment tenu un discours institutionnel en termes de rôle social, d'agissement moral et bienfaisant, de promotion de la prévention des accidents.

Nous voudrions observer ce qu'il en est de l'offre de sécurité développée par les assurances, quelles sont les figures que prend cette offre. Nous faisons l'hypothèse que les motivations de cette action sont à rechercher dans la logique de la production et du développement automobile d'une part, et dans celle d'une institution particulière, les assurances, avec ses contraintes de gestion, de fonctionnement, de prospérité et de pérennité.

Nous nous demanderons quel type d'inscription sur le corps social est réalisé par l'application de certaines figures de l'offre. Nous en chercherons la trace différenciante, séparatrice, excluante, constitutive de normes sociales.

Après quelques données générales sur les sociétés d'assurance, nous examinerons à propos de l'assurance obligatoire de la Responsabilité Civile des conducteurs, les encodages institutionnels de la responsabilité et la mise en système du corps, les bases idéologiques de la tarification, la personnalisation des primes ou la désassurance, et enfin, un peu à part puisqu'elle est devenue une institution en tant que telle, un appareil d'action de masse sur le facteur humain, la Prévention Routière.

1 - GENERALITES

A. BREVE HISTOIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.**

1. Origines.

L'assurance contre les accidents automobiles n'est pas née avec l'automobile. Son origine plonge dans l'histoire de l'assurance contre les accidents en général.

L'année 1819 a vu la création de sociétés modernes d'assurance contre l'incendie, mais c'est en 1864 que fut créée la branche d'assurance contre les accidents.

Parmi les garanties diverses couvertes se trouve celle des conséquences des accidents de chevaux et voitures.

Quatre types de police décrivent ces garanties :

- La police n° 1, dite "police d'assurance directe" garantit la responsabilité civile du propriétaire de véhicule pour les accidents causés à autrui par ses chevaux et voitures.
- La police n°2, de contre assurance simple vise les accidents causés par les tiers et mis à leur charge. Cette police sera plus tard abandonnée.
- La police n° 2/2, de contre assurance étendue, ajoute à la précédente les accidents provenant de la faute de l'assuré pourvu qu'il y ait eu contact avec un autre véhicule.
- La police n° 3, dite tierce, garantit tous les dommages matériels survenus aux chevaux et voitures.

L'assurance contre les accidents du travail, couverture du risque professionnel se développe, réglementée par une loi

** Notamment d'après P.J. RICHARD. *Histoire des institutions d'assurance en France.* Ed. de l'Argus. 1956.

du 9 avril 1898, qui impute aux employeurs le paiement des primes.

Le principe du risque professionnel admet que le travailleur n'est pas responsable des méfaits du machinisme qu'il est obligé de subir et qui fait partie du patrimoine du chef d'Entreprise.

Cette assurance n'est pas obligatoire. Elle ne le deviendra que par l'ordonnance du 4 octobre 1945 qui crée la Sécurité Sociale. La loi du 30 octobre 1946 redéfinit la couverture du risque professionnel, et le 1er janvier 1947 les Sociétés d'Assurances perdent leur portefeuille d'assurances contre les accidents du travail. (cf. p. 115).

2. Naissance de la prévention dans la branche accident.

L'application de la nouvelle loi de 98 entraîne la formation de deux pratiques : la réparation et la prévention des accidents du travail, dont les mécanismes vont s'appuyer sur le recrutement d'un personnel ad'hoc, jeunes docteurs en droit, élèves des grandes écoles pour les travaux statistiques et comptables, jeunes médecins ou chirurgiens.

La réparation était inscrite dans les termes de la loi. La prévention ne s'imposait pas mais les assureurs y ont trouvé deux intérêts : "la prévention améliore le risque et elle le moralise".*

Le patronat avait dès 1867 mis sur pied une première association pour la prévention des accidents du travail. Et vers 1900 de nombreuses associations tant régionales que nationales regroupaient plusieurs milliers d'industriels. Ces institutions procédaient à des contrôles périodiques et récompensaient les employeurs ayant contribué à réduire le nombre des accidents dans leurs entreprises.

Les compagnies d'assurance trouvèrent dans ces institutions le moyen naturel pour améliorer le risque professionnel. Elles incitèrent donc leurs assurés à s'affilier à ces institutions de prévention.

On reviendra plus loin sur l'intérêt porté par les assurances aux pratiques de prévention et sur l'action régulatrice qu'elles ont.

* P.J. RICHARD. *Op. cit.*

3. Création de l'assurance des véhicules automobiles.

Il n'y avait pas, à proprement parler, de nouveaux modèles de contrats à établir : les assureurs accidents étaient habitués à l'assurance des chevaux et des voitures. Les Conditions Générales des quatre contrats usuels s'appliquaient parfaitement à l'assurance des automobiles. La police de contre assurance simple (police 2) fut bientôt abandonnée comme insuffisante, aussi bien d'ailleurs pour la circulation hippomobile que pour la circulation automobile.

La jurisprudence en matière de responsabilité civile (art. 1382-1384 du Code civil) était à peu près fixée.

L'intensité de la circulation ainsi que la vitesse des véhicules n'augmentèrent que progressivement et le tarif de l'assurance de responsabilité civile des propriétaires de chevaux et voitures servit de base, au début, pour l'établissement du tarif correspondant s'appliquant aux véhicules automobiles.

Vers l'année 1903 furent publiés les premiers tarifs "automobiles" et les compagnies encouragèrent leurs agents à développer cette production.

A l'intérieur de chaque compagnie d'assurances accidents, un service de statistique fut organisé pour recueillir les résultats de l'expérience propre de la Société, mais contrairement à ce qui s'était passé pour les accidents du travail, on n'envisagea à aucun moment la mise en commun de ces premières statistiques.

C'est ce qui fit qu'au début, jusque vers 1906, les tarifs furent assez différents les uns des autres. Mais bientôt certaines compagnies publièrent des tarifs très voisins les uns des autres, en tenant compte davantage des résultats financiers des derniers exercices. Signalons pour mémoire qu'en 1907 le nombre de véhicules immatriculés en France est d'environ 40.000.:"

4. Bases de la tarification.

Quelques années avant la guerre de 1914, le Syndicat des Compagnies accidents avait réussi à obtenir l'accord de ses adhérents pour un tarif que chacun s'engageait à respecter dans la mesure du possible. Ce tarif établi par quelques statisticiens des Compagnies du Syndicat a été calculé avec les résultats d'expérience disponibles. Les bases de la classification

* la révolution automobile. op. cit.

adoptée (zone de circulation, usage, puissance du moteur) n'ont pas beaucoup changé jusqu'à ce jour.

"Depuis qu'on fabrique des voitures en série, la classification par marques et types de voitures serait de beaucoup la plus rationnelle, malheureusement des raisons d'ordre commercial s'y opposent et il est à prévoir qu'il en sera toujours ainsi."* Lorsque le commerce impose sa raison il n'est plus question de moraliser le risque.

(Ce n'est qu'en 1929 que le Bureau Central Français des Sociétés d'Assurances contre les accidents d'automobiles sera organisé et entreprendra de recueillir et d'utiliser les renseignements statistiques fournis par une vingtaine de sociétés des plus importantes, auxquelles se joindront par la suite la plupart des autres).

L'augmentation progressive de la circulation automobile de 1905 à 1914 entraîne un accroissement proportionnel du portefeuille d'assurances "automobiles" mais les résultats annuels sont irréguliers, l'évaluation des réserves pour sinistres à régler donne lieu à des mécomptes, la jurisprudence, encore mal fixée, en l'absence de tout Code de la Route laisse une large marge à l'appréciation des tribunaux, ce qui entraîne des surprises et ne facilite pas les évaluations. Les tarifs sont relevés à plusieurs reprises ; la situation, encore très confuse en 1912, commence à s'améliorer au moment de la déclaration de guerre.

5. Après 1914/1918.

Le développement industriel de la France s'est ralenti dès 1920 ; l'exportation française défavorisée par la dépréciation de la monnaie, s'est heurtée à une vive concurrence étrangère dans presque tous les secteurs.

Cependant, entre les deux guerres, l'industrie automobile française se place et se maintient à la tête de l'industrie automobile européenne.

En conséquence, et contrairement aux pronostics des assureurs accidents, l'assurance des risques de la circulation automobile reçoit, après 1920, un développement plus rapide et plus important que l'assurance accidents du travail qui poursuit normalement sa carrière en profitant de l'extension progressive de la loi de 1898 à toutes les professions.

* P.J. RICHARD : *histoire des institutions d'assurance.*
op. cit.

Mais tandis que le tarif accidents du travail était adéquat au risque, il n'en était pas de même du tarif de responsabilité civile automobile.

Le risque augmente d'année en année avec le nombre de voitures en circulation et l'accroissement de leur vitesse, mais les augmentations successives du tarif se révèlent toujours insuffisantes pour les assureurs et n'ont d'ailleurs pas d'effet sur le portefeuille ancien dont beaucoup de contrats étaient souscrits pour dix années. L'équilibre, qui n'a pu être atteint avant 1914, s'est trouvé encore beaucoup plus compromis après la guerre. Chaque année le rapport des sinistres aux primes est en sensible augmentation : le maximum est atteint en 1923, première année de forte production de voitures de tourisme, avec une moyenne voisine de 125 % pour l'ensemble des compagnies.

Le syndicat des compagnies d'assurances contre les accidents décide que les contrats seront dorénavant tous résiliables annuellement, ce qui supprime les commissions escomptées encore en usage dans cette branche, et permet à l'avenir d'appliquer aux anciens contrats les modifications de tarif nécessaires. D'autre part, un tarif commun en forte augmentation est adopté et son effet se fait sentir aussitôt. L'afflux d'affaires nouvelles permet de compenser en partie l'insuffisance de tarification du portefeuille ancien, et, dès 1924, le pourcentage des sinistres par rapport aux primes tombe en dessous de 100 %.

Vers 1930 l'équilibre commercial est atteint, c'est-à-dire que la moyenne annuelle du rapport sinistres sur primes s'établit dans le voisinage de 60 % : la branche automobile peut alors se suffire à elle-même, accusant en général un léger bénéfice industriel, ce qui est inscrit dans la logique capitaliste de l'institution des assurances.

Le Secrétariat Général du groupement automobile commence à recueillir les données des sociétés adhérentes pour entreprendre une statistique permanente, constamment tenue à jour, des accidents de circulation et de leur coût. Le tarif est, en conséquence, remanié périodiquement.

A partir de 1934, une statistique commune est entreprise. Les tarifs mis en vigueur après cette date résulteront des travaux effectués par le Bureau Commun de Statistique.

6. La garantie illimitée.

Sous la pression de la concurrence étrangère et après de longues discussions, les Compagnies de l'Entente automobile adoptent en 1933 une nouvelle formule qui accorde ce que l'on appelle une garantie illimitée. La police "accidents du travail" a toujours accordé cette garantie totale des indemnités dues en

vertu de la loi du 9 avril 1898. "L'industriel est garanti sans limite de somme quand il s'agit d'accidents survenus à ses ouvriers. Pourquoi ne jouirait-il pas de la même garantie quand il cause un accident à un tiers au cours d'un déplacement en automobile ?" *

En réalité les assureurs craignaient qu'en l'absence d'une loi spéciale de réparation forfaitaire analogue à la loi du 9 avril 1898 (loi que les assureurs "automobile" ont jusqu'ici réclamée en vain), les Tribunaux ne se montrent trop généreux en fixant les indemnités dues en vertu des articles 1382 et 1384 du Code Civil, quand le responsable serait assuré en "illimité".

Certains juristes, persuadés qu'en l'absence de textes limitatifs (dans certains pays étrangers il en existe), la réparation totale peut atteindre des montants dépassant les possibilités des Sociétés les plus puissantes et de leurs réassureurs, s'efforcent en vain de démontrer que "la promesse d'une garantie illimitée est non seulement impossible, mais illicite".

En vérité, ce qui peut se produire et ce qui s'est produit, c'est que les appréciations diffèrent d'un Tribunal à l'autre, d'une Cour à l'autre. Mais une longue expérience a montré que peu à peu une jurisprudence s'établit à laquelle tous les Tribunaux se réfèrent, et les bases d'appréciation (taux d'invalidité, salaires) s'uniformisent.

Aujourd'hui le mot "illimité" n'effarouche plus personne. L'adoption, à peu près générale dès 1934, de la clause dont il s'agit, n'a rien changé aux habitudes des juges et n'a entraîné aucune catastrophe financière. L'article 35 du décret du 12 janvier 1939 a formellement autorisé l'octroi de la garantie illimitée et a mis fin par suite à toute polémique.

Pour calmer les appréhensions et permettre à tous ses membres d'accorder cette garantie, l'Entente automobile a organisé en 1933 un Consortium de réassurance réciproque, ou pool de garantie illimitée, qui, pour tout sinistre automobile à la charge d'un adhérent, paie le surplus de 500.000 Francs. Le système de réassurance fonctionne au-dessus de cette somme, les tranches successives, y compris la dernière qui comporte l'illimité, étant réassurées par des groupements de Compagnies du pool et par des Sociétés de réassurances.

En 1934, la Préservatrice inaugure l'assurance au kilomètre. L'assuré achète une garantie qu'il paie en proportion du nombre de kilomètres parcourus. "Celui qui roule peu, paie

* P.J. Richard. *op. cit.*

peu".

Le contrôle de l'assurance automobile, réclamé par les Sociétés, depuis plusieurs années, est entré en vigueur en 1936, au moment où une amélioration des résultats avait été obtenue, par l'application du tarif commun, et aussi en raison de la diminution d'intensité de la circulation due aux effets de la crise économique.

7. Après la Libération.

A la Libération l'Assemblée Constituante vote un ensemble de réformes de structure répondant à un programme établi par le Conseil National de la Résistance. Ainsi se réalise la nationalisation des grands moyens de production. La loi du 25 avril 1946 nationalise certaines Compagnies d'Assurances.

Mais déjà l'ordonnance du 4 octobre 1945 créant la Sécurité Sociale a enlevé aux Sociétés privées la gestion du risque professionnel à partir du 1er janvier 1947, ce qui réduit de 40 % le total des encaissements des Compagnies d'assurances contre les accidents.

Dix groupes de Compagnies anonymes et un groupe de Sociétés à forme mutuelle sont nationalisés, tous groupes dont l'encaissement dépassait le milliard de francs.

La même loi crée également un Conseil National des Assurances et une Caisse Centrale des Assurances.

Les sociétés du secteur resté libre sont tenues de verser une part de leurs primes à la Caisse Centrale des Assurances.

Le Conseil National des Assurances parmi d'autres attributions doit étudier et proposer toutes mesures propres à diminuer la gravité des risques et à organiser la prévention.

La perte de l'assurance contre les accidents du travail (accidents agricoles exceptés) et, à peu près à la même époque, la renaissance de l'industrie automobile française et l'augmentation rapide du nombre des véhicules en circulation, ont entraîné une réorganisation des Sociétés d'assurances contre les accidents, dont la branche automobile est devenue de beaucoup la plus importante.

C'est à ce moment que fut créée la Prévention Routière dont nous parlerons plus loin (cf. paragraphe : La réduction du facteur humain par la Prévention Routière, p.161)

Le fonds de garantie :

En 1951 eurent lieu diverses tentatives pour instaurer l'assurance de responsabilité civile des automobilistes, obligatoire, pour éviter que des victimes d'accidents soient dans l'impossibilité d'obtenir réparation en raison de l'insolvabilité des responsables non assurés.

Mais c'est finalement un fonds de garantie qui fut créé, applicable le 30 juin 1952. Le fonds se charge de payer les indemnités allouées ou convenues dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se révèle totalement ou partiellement insolvable.

La carte verte :

Le développement international des déplacements automobiles se heurte au problème de la couverture des risques lorsque l'automobiliste se trouve à l'étranger. Les organismes d'assurance mettent au point un réseau de correspondants étrangers qui répondent des assurés lorsqu'ils sont sur leur territoire.

L'assurance de responsabilité civile est rendue obligatoire par la loi du 27 février 1958.

On notera encore que les faits marquants des dernières années ont été l'établissement en 1968 d'un système de conventions entre les sociétés d'assurances dont celle d'Indemnisation Directe des Assurés (IDA) qui a vu l'introduction et la généralisation du Constat Amiable pour les accidents matériels. C'est en 1970 que fut imposé un système de Bonus-Malus destiné à personnaliser les primes de l'assurance. Cette imposition a vu naître différentes modalités de Bonus-Malus, selon les compagnies d'assurance. En 1976 les pouvoirs publics intervinrent à nouveau en introduisant une clause-type définissant un seul et unique régime de Bonus-Malus valable pour toutes les compagnies d'assurance.

B. QUELQUES DONNEES SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES.

Le secteur des assurances occupe une place non négligeable dans l'économie nationale. Nous avons noté dans le paragraphe précédent la place qu'il occupait avant le conflit de 39-45.

On peut situer sur des données plus récentes la position que ce secteur occupe maintenant. Si l'on compare la production intérieure brute et les primes émises par les assurances entre 1960 et 1977, on constate d'abord que partant d'un indice 100 en 1960, les assurances atteignent l'indice 943 en 1977, tandis que la PIB est à 688. Le développement des assurances est plus

rapide que la PIB sur cette période.

On peut également observer la place de la branche automobile dans le secteur assurances. Elle s'est accrue sensiblement plus vite que l'ensemble du secteur. Vers 1973 elle est remplacée par la branche Vie, dans l'accroissement continu du secteur.

Tableau n° 11 : Evolution du P.I.B et des assurances entre 1960 et 1977.

Base 100 en 1960

ANNÉE	ASSURANCE (primes émises)		PRO- DUCTION intérieure brute	PRODUIT intérieur brut
	Ensemble	dont automobile		
1960	100	100	100	///
1961	112	111	109	///
1962	124	119	121	///
1963	142	145	136	///
1964	169	179	150	///
1965	195	211	161	///
1966	219	241	176	///
1967	247	273	190	///
1968	277	306	206	///
1969	317	355	237	///
1970	364	394	264	288
1971	409	434	293	321
1972	472	493	329	361
1973	541	562	374	410
1974	615	615	430	470
1975	716	674	///	534
1976	824	752	///	614
1977	943	842	///	688

Il est intéressant de comparer en valeur absolue le montant des primes émises par les assurances avec la P.I.B. et les chiffres d'affaires de quelques branches.

	En milliards de francs courants			variation % moyenne annuelle	
	1970	1975	1977	75/70	77/75
Produit intérieur brut.....	782,6	1.450,9	1.870,3	13,1	13,5
Consommation finale des ménages.....	469,1	895,8	1.157,1	13,8	13,6
CHIFFRE D'AFFAIRES DE QUELQUES BRANCHES D'ACTIVITE (hors taxes)					
Construction automobile (y compris pièces détachées)..	33,4	64,3	95,6	14,0	21,9
Construction électrique et informatique.....	30,6	65,3	85,7	16,4	14,5
ASSURANCE (primes directes émises en France nettes d'annulation)					
Ensemble	26,3	51,8	67,9	14,5	14,5
Dont automobile.....	11,3	19,3	24,1	11,3	11,8

Tableau n° 12 : Comparaison du P.I.B., du C.A. de quelques branches d'activité et des assurances.

De 1970 à 1977 le PIB est passé de 782,6 à 1870,3 MF, le chiffre d'affaire de la construction automobile passe de 33,4 à 95,6 MF. Quant aux primes de la branche assurance automobile, elles ont augmenté de 11,3 à 24,1 MF. Ces chiffres confirment le poids économique important du secteur assurance.

Si l'on s'intéresse maintenant aux grandes masses internes aux assurances automobiles on peut considérer la répartition des primes émises selon les statuts juridiques des sociétés d'assurances, ou bien encore selon les types de garanties.

Les sociétés d'assurances se distinguent en quatre statuts juridiques : les sociétés nationalisées, les sociétés anonymes, les sociétés à forme mutuelle et mutuelles, rémunérant des intermédiaires ou n'en rémunérant pas. Le tableau suivant indique la répartition des primes entre les différentes formes de sociétés et leur évolution de 1966 à 1977 selon les catégories.

Tableau 13 : PROPORTION % DU MONTANT DES PRIMES ÉMISES EN AUTOMOBILE SUIVANT LA FORME JURIDIQUE DES SOCIÉTÉS DE 1966 A 1974 (Mutuelles Agricoles comprises).

Source : Direction des Assurances du Ministère de l'Économie et des Finances.

ANNÉE	SOCIÉTÉS NATIONALES	SOCIÉTÉS ANONYMES	SOCIÉTÉS A FORME MUTUELLE ET MUTUELLES			SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES	TOTAL
			Rémunérant des intermédiaires	Ne rémunérant pas d'intermédiaires			
				Mutuelles Agricoles	Autres		
RESPONSABILITÉ CIVILE							
1966	25,8	38,4	11,6	5,5	10,7	8,0	100,0
1967	24,3	37,7	11,8	7,1	11,8	7,3	100,0
1968	24,9	35,2	11,4	7,6	13,6	7,3	100,0
1969	24,7	34,5	11,0	7,6	15,3	6,9	100,0
1970	25,5	35,9	10,0	6,8	15,4	6,4	100,0
1971	26,0	35,1	10,2	6,4	16,1	6,2	100,0
1972	26,2	35,4	10,1	6,2	16,0	6,1	100,0
1973	26,0	35,9	10,3	6,0	15,6	6,2	100,0
1974	25,8	35,2	10,1	6,2	16,6	6,1	100,0
1975	25,7	34,6	10,2	5,8	17,4	6,3	100,0
1976	24,6	33,9	10,3	5,9	19,1	6,2	100,0
1977	24,8	32,6	10,7	5,9	20,1	5,9	100,0
DOMMAGES							
1966	22,5	35,3	9,6	9,1	16,4	7,1	100,0
1967	27,5	35,6	9,5	4,6	16,3	6,5	100,0
1968	27,0	38,3	10,3	2,8	14,9	6,7	100,0
1969	27,3	37,6	10,0	2,7	16,2	6,2	100,0
1970	25,8	36,7	11,2	6,8	13,7	5,8	100,0
1971	25,9	35,0	11,4	6,6	15,6	5,5	100,0
1972	26,6	34,2	11,3	6,4	15,9	5,6	100,0
1973	27,1	34,2	11,2	6,2	16,1	5,2	100,0
1974	27,2	33,2	10,8	6,1	17,4	5,3	100,0
1975	26,7	32,8	10,7	5,8	18,5	5,5	100,0
1976	26,0	31,9	10,9	5,8	20,2	5,4	100,0
1977	26,4	30,5	11,4	5,6	20,8	5,3	100,0
RESPONSABILITÉ CIVILE + DOMMAGES							
1966	25,1	37,7	11,2	6,3	11,9	7,8	100,0
1967	25,1	37,2	11,2	6,5	12,9	7,1	100,0
1968	25,4	36,0	11,1	6,3	14,0	7,2	100,0
1969	25,4	35,3	10,8	6,3	15,5	6,7	100,0
1970	25,8	36,2	10,4	6,8	14,8	6,2	100,0
1971	26,0	35,1	10,6	6,4	15,9	6,0	100,0
1972	26,3	35,0	10,5	6,3	16,0	5,9	100,0
1973	26,4	35,3	10,6	6,1	15,8	5,8	100,0
1974	26,3	34,5	10,4	6,1	16,9	5,8	100,0
1975	26,1	33,9	10,4	5,8	17,8	6,0	100,0
1976	25,2	33,1	10,5	5,8	19,5	5,9	100,0
1977	25,4	31,8	10,9	5,8	20,4	5,7	100,0

Ces longues séries de chiffres nous révèlent plusieurs éléments intéressants. La part du marché de l'assurance auto occupée par les sociétés étrangères se réduit sensiblement, de l'ordre de deux points, sur la dernière décade pour venir à environ 5,7 %.

Pour ce qui concerne les sociétés françaises, les sociétés nationales maintiennent leur position à environ 25 % du total. Les sociétés anonymes sont en nette régression, passant d'environ 37 % à 32 %. Parmi les mutuelles, celles qui rémunèrent les intermédiaires se tassent légèrement autour de 11 %, de même la mutualité agricole tourne un peu en dessous de 6 %. Il reste les autres mutuelles qui ne rémunèrent pas d'intermé-

diaires qui voient leur position passer d'environ 12 % à un peu plus de 20 %.

Cette période récente de 10 années est donc marquée par un développement important des mutuelles pures et au détriment d'abord des sociétés anonymes et ensuite des sociétés étrangères.

Les garanties offertes par les assurances comportent la responsabilité civile, les dommages collision, les dommages tous accidents, le vol, l'incendie et le bris de glaces. Les parts prises par chacune de ces garanties sont indiquées dans le tableau suivant. La comparaison des répartitions en 1971 et 1975 nous indique que la responsabilité civile diminue de 74,7 à 71,2 %, et les dommages collision de 10 à 7,8 %. En revanche, les dommages tous accidents s'accroissent de 10,5 à 14,5 %. La structure des montants payés par les assurances révèle donc un déport vers le "tous risques". On remarquera également l'accroissement du poste "vol" qui passe de 1,5 % en 1971 à 2,9 % en 1975.

Tableau n° 14 : Montants payés par les assureurs du GTA selon les garanties (1975).
(sondage automobile 1975).

GARANTIE SINISTREE	Montant payé		
	EN FRANCS	EN %	RAPPEL 1971 EN %
Responsabilité civile	47.814.053	71,2	74,7
Dommages collision	5.220.432	7,8	10,0
Dommages tous accidents	9.763.011	14,5	10,5
Vol	1.932.830	2,9	1,5
Incendie	342.537	0,5	0,6
Bris de glaces	2.080.780	3,1	2,7
TOTAL	67.153.643	100,0	100,0

Deux indices d'activité des assurances nous sont encore donnés, d'abord par le nombre de dossiers de sinistres ouverts qui est à 3,5 millions en 1961, s'accroît et culmine à 10,8 millions en 1969, chute à 9,8 millions en 1970 puis semble se situer autour de 9,3 millions dans les dernières années, ensuite par le rapport des sinistres aux primes qui oscille de 73 à 99%.

Tableau n° 15 : Primes acquises, nombre de dossiers, montant des sinistres et rapport des sinistres aux primes de 1961 à 1977.

EXERCICE de survenance	PRIMES ACQUISES en milliers de francs	NOMBRE DE DOSSIERS de sinistres ouverts par les Sociétés d'Assurances	MONTANT DES SINISTRES en milliers de francs	RAPPORT (*) des sinistres aux primes
1961	2.742.625	3.592.801	2.006.804	73,2
1962	3.112.083	4.502.083	2.609.597	83,9
1963	3.774.990	5.395.754	3.289.146	87,1
1964	4.715.611	6.035.719	4.012.248	85,1
1965	5.633.254	7.029.487	4.694.548	83,3
1966	6.162.776	8.264.240	5.062.093	82,1
1967	7.064.074	8.907.865	5.772.498	81,7
1968	8.037.795	10.021.096	6.927.488	86,2
1969	9.320.535	10.801.944	8.333.307	89,4
1970	10.265.001	9.872.309	9.163.662	89,3
1971	11.360.755	9.514.147	10.492.037	92,4 r
1972	12.795.708	9.472.108	11.588.507	90,6
1973	14.973.184	9.541.693	12.411.127	82,9
1974	16.503.395	9.112.200	13.495.576	81,8
1975	18.191.192	9.260.884	15.935.196	87,6
1976	20.368.162	9.437.615	19.785.891	97,1
1977	22.435.386	9.373.274	22.228.807	99,1

Source : Direction des Assurances du Ministère de l'Economie et des Finances.

Note : Le montant des sinistres est donné brut de recours (paiements + provisions pour sinistres en cours d'un exercice donné).

Les renseignements de ces tableaux sont ceux observés à fin 1965 pour les exercices 1961 à 1965, à fin 1970 pour les exercices 1966 à 1970, à fin 1972 pour les exercices 1971 et 1972, à fin 1977 pour les exercices 1973 à 1977.

C. L'ORGANISATION DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES.

Dans la ligne de nos préoccupations on relève dans l'organigramme des sociétés d'assurances plusieurs services intéressants.

- Un département financier qui a pour fonction de gérer les très importants capitaux de la société. Ces capitaux, placements mobiliers et immobiliers, représentent la solvabilité de la société.
- Un département des études statistiques pour la prévision des sinistres à venir, le calcul du montant des réserves nécessaires, la fixation du taux de primes pour préserver l'équilibre financier, prévoir les liquidités nécessaires.
- Un département production qui a pour rôle de rechercher et établir les nouveaux contrats.

- Un département d'expertises.

a) médicales : la réparation des dommages corporels suppose l'évaluation de ceux-ci. Ce soin est confié à un réseau de médecins experts. Ce service médical dépend de la direction du personnel de la société d'assurance.

b) Techniques : pour l'évaluation des dommages matériels les sociétés disposent d'un réseau d'experts techniques extérieurs, dont les avis peuvent être soumis au chef du service d'expertises de la société.

- Un département surveillance du portefeuille : Lorsqu'un assuré déclare un nombre anormal de sinistres, une décision peut être prise de résiliation ou d'augmentation de prime, "nécessitée par la bonne gestion de la société".*

- Un système de réassurance qui répartit sur l'ensemble des sociétés d'assurance les risques couverts, consolidant l'équilibre de chaque société.

Les sociétés d'assurance contre les accidents automobiles ont connu en gros deux époques :

. Avant 1945 elles ont vécu de la prospérité de la branche accidents du travail, tout en s'organisant par l'établissement progressif d'organismes, de doctrines et de savoirs communs.

. Après 1945 et la perte des accidents du travail, la branche automobile se retrouve seule et contrainte d'élaborer des instruments destinés à prendre en compte le problème des accidents, hiatus grave dans le développement de la mobilité. Ainsi se succèdent la création de la Prévention Routière, la responsabilité civile obligatoire, la convention d'indemnisation directe des assurés, la personnalisation des primes.

Les sociétés d'assurances occupent dans l'activité nationale un rôle important. Le montant des primes émises par la branche automobile est en 1977 le quart du chiffre d'affaire de la construction automobile ; ce sont des sociétés financières et commerciales, destinées finalement à l'exception des mutuelles, à faire du profit comme toute entreprise capitaliste.

* J.P. BAUER. *L'assurance automobile. L'Argus 1968.*

2 - LES BASES IDEOLOGIQUES DE LA TARIFICATION

Pour reprendre la définition donnée dans l'étude RCB de 1969, l'objet de la tarification de l'assurance automobile est de définir le prix, certain, d'un service dont la livraison est incertaine puisque liée à la survenance d'un sinistre.

Au départ le rôle des assurances est bien de réaliser une compensation générale des charges des accidents entre tous les assurés groupés en mutualité. La tarification opère une mise en système de cette mutualité. On définit un espace probabiliste dans lequel sont repérées des catégories d'assurés et de risques. Ce repérage procède par différenciation des fréquences d'accidents.

Les assurances ne réalisent donc ni une mutualisation des risques, ni non plus une adaptation des primes aux risques réels, mais par le biais du tarif, elles disposent un relief intermédiaire où les assurés sont placés.

Les critères qui président à la constitution de ce relief sont très hétérogènes. Il s'agit :

- de la commune de résidence,
- du véhicule,
- de l'usage,
- du conducteur.

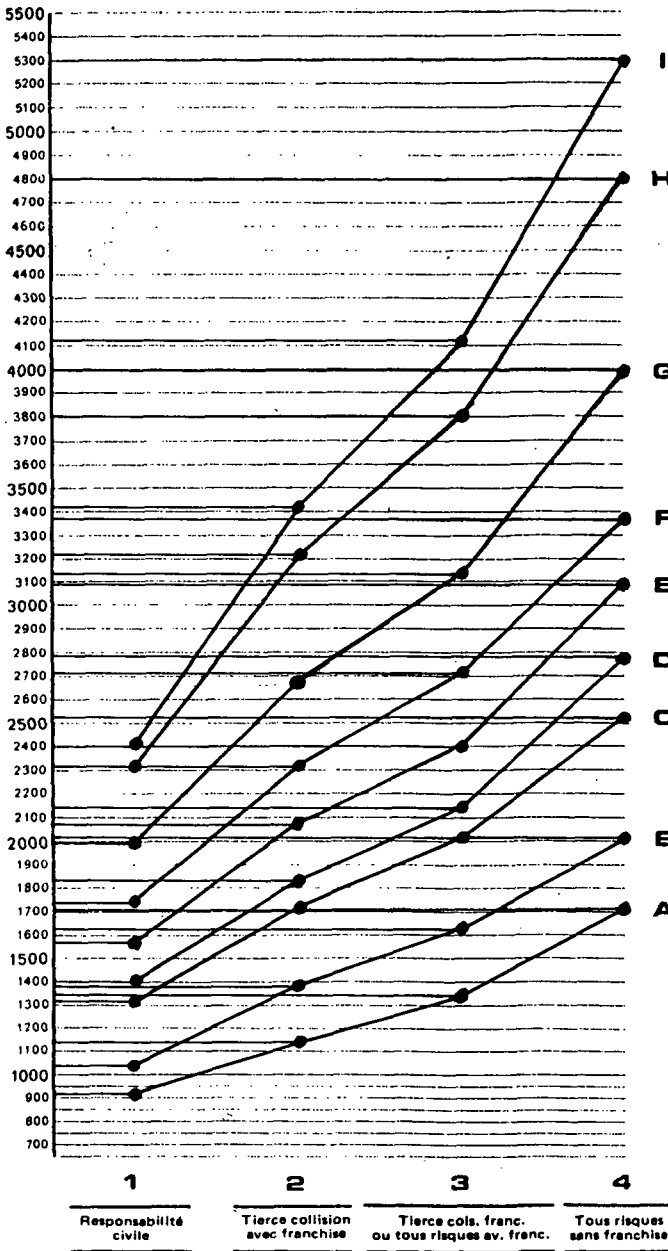
La commune :

Il est tenu compte de la commune habituelle de résidence du conducteur selon des catégories de zones géographiques à l'intérieur desquelles plusieurs crans de tarif sont donnés selon la taille de commune. C'est ainsi que les résidents en zone rurale bénéficient des tarifs les plus favorables et que les conducteurs résidant dans la région Lyonnaise ou Marseillaise sont frappés des tarifs les plus forts, les uns se trouvant dans une zone à risque faible et les autres dans les zones où les risques sont les plus élevés selon les calculs opérés.

Le véhicule :

Il est exclu depuis longtemps pour des raisons commerciales de prendre en compte la marque et le type des véhicules. Aussi les automobiles sont-elles réparties en neuf groupes. Ces groupes ventilent les véhicules selon les modèles en circulation.

Tableau n° 16 : Montant moyen des primes selon la garantie couverte et le groupe du véhicule.

**GROUPE A**

■ 2 cv Citroën et « spéciale ».
Franchise 200 F.

GROUPE B

■ Dyane 6 et Méhari ■ Renault 4L et 5L ■ Fiat 600 et 126.
Franchise 200 F.

GROUPE C

■ Peugeot 104 Berline ■ Renault 5 TL 6 (1100) et 8 ■ Simca 1000 et LX ■ Fiat 850 ■ VW 122, 1300 et 1302.
Franchise 250 F.

GROUPE D.

■ Austin 1000 ■ Autobianchi A 112 ■ Daf 55 et 66 Berline ■ Citroën GS 1015 ■ Peugeot 204 ■ Renault 12 ■ Simca 1100 ■ Fiat 127 et 128 ■ Ford Escort 1100 ■ Opel Kadett 1100 ■ VW 1303 et 1302 S.
Franchise 250 F ou 500 F selon les véhicules.

GROUPE E

■ Simca 1307 GLS ■ Renault 5 LS et TS, 12 TS et 16 L et TL, 15 TL ■ Simca 1100 S, GLS, 1301, 1501 ■ Citroën GS 1220, ID 19 ■ Peugeot 304 et 404 ■ Fiat 124, 128 coupé ■ Opel Kadett 1200 et Ascona 7, Manta ■ Ford Granada 1700, 17 M et 1500, Cortina 1500, Consul ■ Austin 1300 et 1300 GT ■ VW Passat 1300.
Franchise 350 F ou 500 F selon les véhicules.

GROUPE F

■ Simca 1307 S et 1308 GT ■ Citroën DS 19, ID 20 ■ Peugeot 304 S et 504 ■ Ford Escort 1300 GT ■ VW Golf, S, L et LS ■ Opel Ascona LS et GLS ■ Fiat 124 S.
Franchise 350 F ou 500 F selon les véhicules.

GROUPE G

■ Citroën D Super ■ Peugeot 504 injection ■ Renault 15 TS et 17 TL ■ Simca 160 GT et 180 ■ Fiat 132 ■ Ford Taurus 1600 GT ■ VW Passat 1500 TS
Franchise 500 F.

GROUPE H

■ Peugeot 604 ■ Renault 30 ■ Citroën DS 23 carb. ■ Renault 17 TS ■ Audi 100 GT et GL ■ Ford Capri 2300.
Franchise 750 F.

GROUPE I

■ BMW 320 et 2002 T1 ■ DS 21 inj. ■ Peugeot 504 coupé et cab. ■ Alfa-Roméo 1750 ■ Ford Granada 2600.
Franchise 1.000 F.

Le montant de la franchise correspond à chaque groupe de voitures.

Sur le graphique précédent on a mis en ordonnée le montant des primes et en abscisse quatre types de garanties rangées selon leur étendue. Les groupes classant les véhicules sont indiqués par des lettres de A à I. La légende montre que les véhicules sont rangés des moins puissants (2 CV Citroën) en A, aux plus puissants (Ford Granada 2600) en I. Les montants des primes d'un même groupe sont joints. On note que la hiérarchie des primes se conserve à travers les garanties.

L'usage :

Les catégories d'usage sont scindées en deux classes :
L'une réfère à la finalité des déplacements : promenade, trajet domicile-travail, affaires.
L'autre classe mélange des données géographiques : rural/urbain et des données socio-professionnelles : salariés/agriculteurs...

Derrière cette catégorisation ancienne se profile une volonté d'isoler des groupes sociaux et de respecter la hiérarchie sociale. On ne mélange pas les travailleurs, les hommes d'affaires et les paysans.

Le conducteur :

Il est introduit par plusieurs variables : âge, sexe, situation matrimoniale, ancienneté du permis de conduire, antécédents. Ces variables entraînent un tarif plus élevé lorsqu'elles prennent isolément certaines valeurs ou lorsqu'elles se combinent entre elles.

Le tableau suivant^{**} donne une idée de l'incidence des différentes hypothèses aggravantes sachant qu'un point représente une augmentation d'environ 25 % du tarif de base le plus faible.

Tableau n° 17.

Conducteurs	Age	Ancienneté du permis	Sexe	Marié	Célibataire	
	+ 25 ans	- 2 ans	sans incidence			●
	- 25 ans	+ 2 ans	M	oui		●●
	- 25 ans	+ 2 ans	F		oui	●●●
	- 25 ans	+ 2 ans	M		oui	●●●●
	- 25 ans	+ 2 ans	F	oui		●●●●●
	- 25 ans	- 2 ans	M	oui		●●●●●●
	- 25 ans	- 2 ans	F	oui	oui	●●●●●●●
	- 25 ans	- 2 ans	M		oui	●●●●●●●●
	- 25 ans	- 2 ans	F		oui	●●●●●●●●●
Conducteurs n'ayant pas été assuré au cours des 2 années précédentes	+ 25 ans	+ 2 ans	sans incidence			●

** Source : revue Traffic. n° 17. Février 1976.

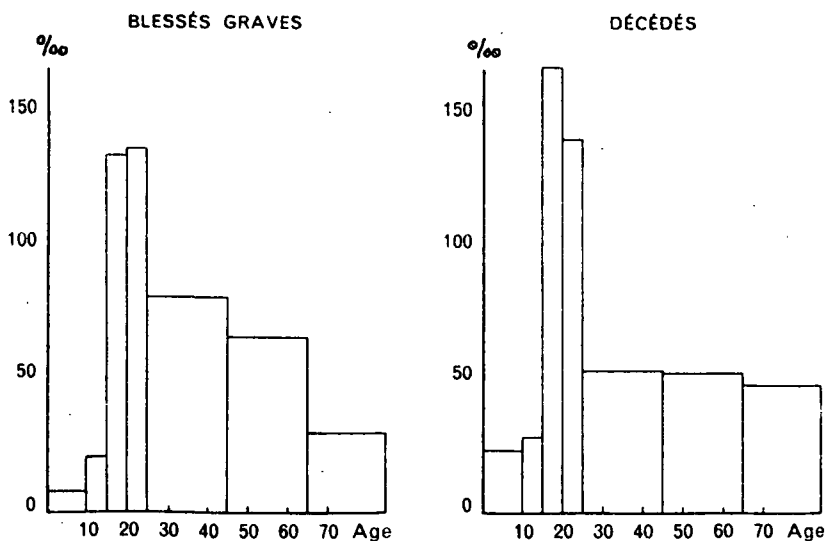
On note déjà quelques aspects curieux de ce système destiné selon les assureurs à pénaliser les plus hauts risques.

Le conducteur débutant sur l'échiquier automobile en passant avec succès les épreuves du permis de conduire à l'âge minimum requis, ne fait que se conformer à une pratique socialement indispensable. Si de plus notre conducteur se trouve être célibataire, chose fréquente à cet âge, et de sexe masculin, son affiliation obligatoire (responsabilité civile) à une assurance, fait de lui un élément à haut risque, un conducteur particulièrement dangereux. Avant même de prendre le volant il est repéré. Et lorsqu'on verra, à propos du Bonus-Malus, la fusion opérée entre conducteurs ayant des accidents et conducteurs "infractionnistes" on aperçoit bien le mécanisme qui isole cette population à points supplémentaires et qui en fait des délinquants sociaux.

Dans ce registre de solidarités artificielles, ce sont les catégories qui paient au Moloch automobile le plus lourd tribut en vies humaines qui sont l'objet d'une pression culpabilisante et paranoïde.

Dans le graphique ci-dessous indiquant la répartition pour mille des victimes indemnisées (ce qui minore un peu les chiffres réels) suivant l'âge de la victime (1977), le taux est d'environ 150 ‰ pour les 15/25 ans alors qu'il est d'environ 50 ‰ au delà de 25 ans.

Graphique 4 : RÉPARTITION ‰ DES VICTIMES INDEMNISÉES SUIVANT L'ÂGE DE LA VICTIME EN 1977.



Par ailleurs les rapporteurs de l'étude RCB de 1969 soulignent que l'adéquation des risques aux primes présente des disparités de significativité selon le cas. Ils notent en particulier que les aptitudes les connaissances le comportement des conducteurs, les qualités des véhicules, la durée d'exposition au risque, sont difficiles à appréhender directement et objectivement. Les assureurs cherchent alors à percevoir d'autres grandeurs qu'ils supposent liées aux précédentes : lieu d'habitation, catégorie socio-professionnelle, âge pour les conducteurs, puissance fiscale, vitesse de pointe, prix, mode de traction et de freinage, pour le véhicule. La difficulté apparaît à ce point : ces grandeurs sont très fortement liées, statistiquement, entre elles, et il est difficile de distinguer leurs liens spécifiques avec les accidents. Les liens entre niveau de vie, CSP et âge sont évidents de même qu'entre puissance fiscale, vitesse de pointe et prix du véhicule, mais il y a aussi semble-t-il des liens beaucoup plus faciles à définir entre catégories socio-professionnelles et âge d'une part, et les types de véhicules d'autre part.

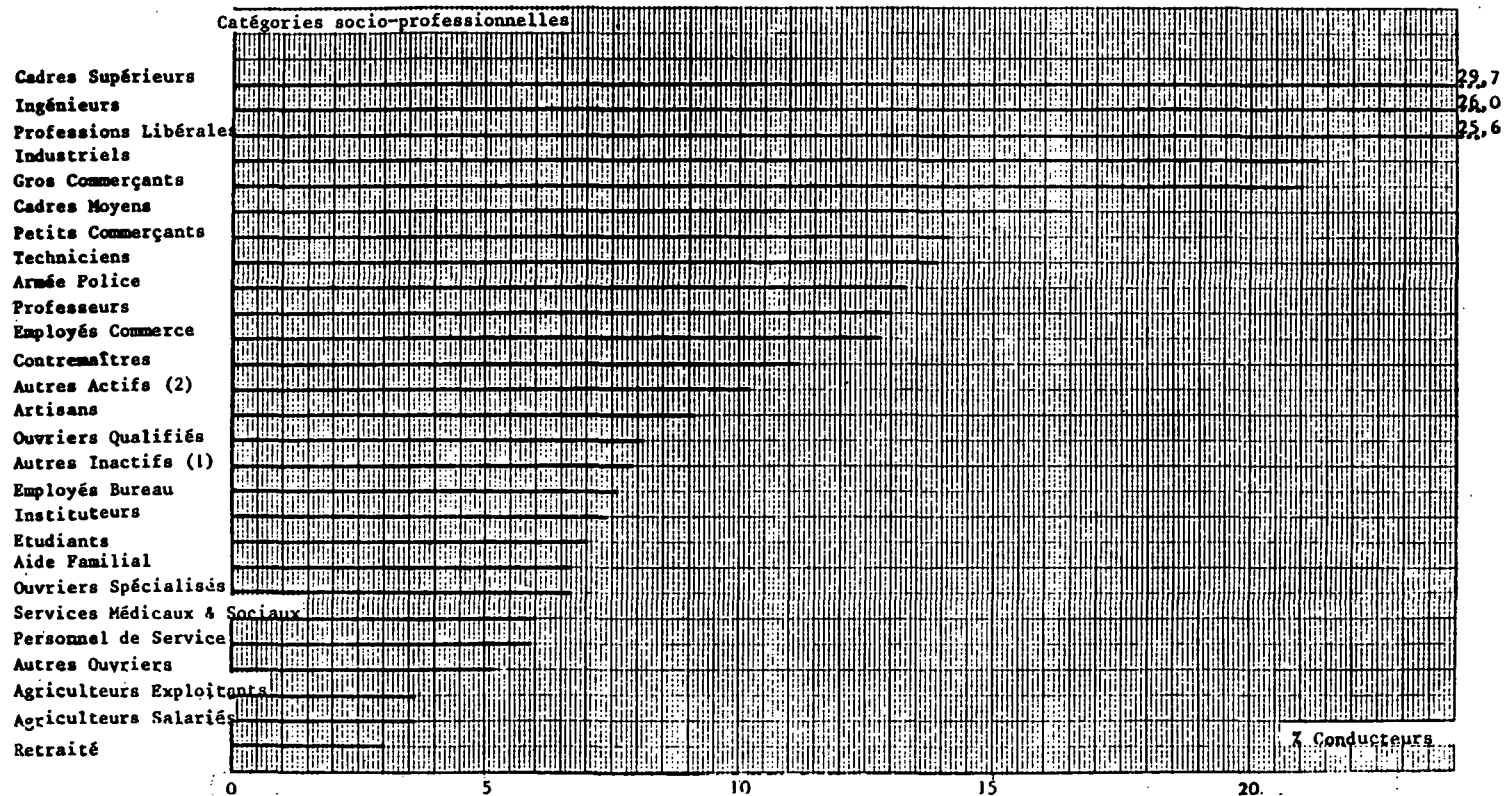
Dans une étude sur le sondage automobile de 1975 réalisée par l'AGSAA, les auteurs font valoir que la fréquence annuelle est relativement forte pour les voitures qui parcourent très peu de kilomètres au cours d'une année puisque cette fréquence s'améliore au fur et à mesure que le nombre de kilomètres parcourus augmente, pour atteindre un minimum entre 4000 et 5000 kilomètres par an. Ensuite, la fréquence annuelle croît linéairement en fonction du kilométrage annuel de 5000 à 35000 kilomètres. Au delà la fréquence annuelle ne varie pratiquement plus quel que soit le nombre de kilomètres parcourus. On relève également dans cette étude que ce sont les véhicules qui parcourent le plus de kilomètres qui empruntent le plus les autoroutes.

On pourrait ainsi contourner une population qui possède des véhicules puissants et rapides, dont la fréquence annuelle suivant en cela le kilométrage parcouru est élevée, qui a une propension à ne pas utiliser la ceinture de sécurité aussi bien qu'à rouler habituellement au-dessus des vitesses limites," dont les véhicules se rangent dans les groupes ayant les accidents les plus graves.

* Cf. graphique page suivante.

Graphique 5 : Proportion % des conducteurs habituels dépassant 140 km/h sur autoroute dans chaque catégorie socio-professionnelle

(1) Femmes au foyer (et non déclaré)
 (2) Artistes, Clergé, patrons pêcheurs (et non déclaré)



Quelle belle cible ! Mais lorsqu'on voit que cette population là recoupe assez bien les catégories socio-professionnelles suivantes : professeurs, cadres moyens, petits commerçants, gros commerçants, cadres supérieurs, industriels et enfin professions libérales on comprend qu'elle ne figure pas au hit parade des groupes dangereux, et que seuls y demeurent les jeunes, figure symbolique du désordre, de la mouvance, de l'aléatoire, du nomade.

Il faut mentionner encore la diversité des prix à laquelle aboutit l'application des tarifs et en particulier l'écart important entre les tarifs des mutuelles et celles des autres compagnies. Il est clair que le choix d'une clientèle triée sur le volet, peu sujette aux accidents, et le jeu de clauses très restrictives, l'absence d'un réseau de commercialisation, ont pour contre-partie des prix très bas. La coexistence sur le marché de l'assurance automobile a pour conséquence une anti-sélection jouant à l'encontre de la collectivité des assurés. Les meilleurs risques se trouvent attirés par les mutuelles. Les risques les moins bons sont concentrés sur les autres formes de sociétés. (Cf. page suivante la comparaison du prix des assurances effectuée par la revue 50 Millions de Consommateurs en Septembre 1973.)

Quoi de plus "naturel" que cette tarification dont les catégories furent établies dès avant la guerre de 1914/18 !

C'est tout un système social qui se reproduit dans les mailles de ce système de tarification, qui n'a jamais été solidement établi sur ses propres critères, qui permet d'isoler des brebis galeuses, qui place aux avant-postes le facteur humain de la cause des accidents et masque délibérément d'autres facteurs commercialement nuisibles.

Il est symptomatique de rencontrer dans un rapport récent des sociétés d'assurances^{***}, deux propositions presque caricaturales. La première propose de retenir comme nouveau critère de tarification l'utilisation de parking ou de garage par l'assuré. "Il faut voir là un excellent critère de tarification

^{**} Il y a quelques années les sociétés nationalisées et anonymes pour combattre l'accroissement des mutuelles, ont élargi considérablement l'accès à la catégorie fonctionnaire. Voir également le paragraphe historique.

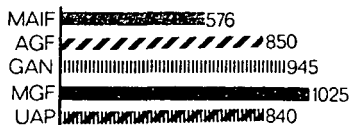
^{***} Etude sur l'utilisation de l'automobile par les ménages français. AGS 11 1973. op. cit.

Graphique n° 6 :

LES PRIX DE QUATRE MUTUELLES ET DE QUATRE GROUPES NATIONALISÉS

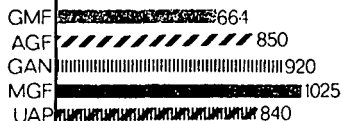
(mutuelles : MAIF, GMF, MAAF, MACIF).

ENSEIGNANTS

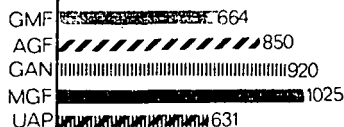


- 1973
- groupe 9
- RC + défense recours + vol incendie sans franchise
- Plus de 25 ans
- Permis + de deux ans
- Région parisienne
- Promenade, trajet domicile travail, exercice profession.

FONCTIONNAIRES ET ASSIMILÉS



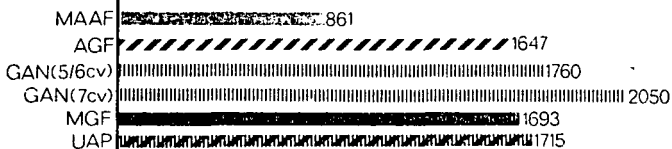
E.D.F. G.D.F. et leur personnel



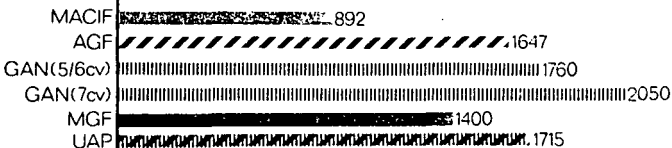
ARTISANS



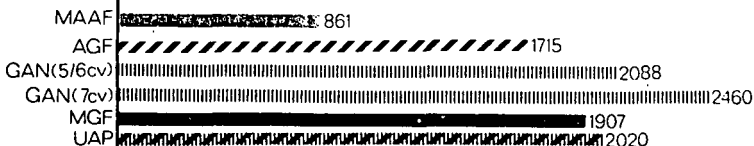
TRAVAILLEURS INDÉPENDANTS PROFESSIONS LIBÉRALES



COMMERÇANTS (1) INDUSTRIELS et leur personnel



MEDECINS



(1) Le G.A.N. applique le tarif artisans aux commerçants en boutique n'effectuant pas de livraison.

qui mesure en fait les soins apportés au bon traitement des véhicules. "Le conducteur soigneux qui entretient bien sa voiture constitue un bon risque". La seconde, émise au sujet des personnes qui n'ont pas pu être rencontrées par les enquêteurs ou qui n'ont pas voulu répondre vaut d'être citée : "Les ménages absents pour une longue période et les ménages dont l'adresse est erronée ou qui ont déménagé sans possibilité pour l'enquêteur de trouver la nouvelle adresse constituent une population d'assurés qui présente une fréquence de sinistres supérieure à la moyenne de 20 à 30 %".

A partir de cette soi-disant objectivité statistique on propose un nouvel élément pathologique : "il y a là une population instable qui coûte cher tant sur le plan technique que sur le plan de la gestion ; cette population devrait être pénalisée".

La logique propre des assurances ne s'accommode que de ce qui peut se contrôler. La chasse à l'instable est ouverte.

Dernier élément, mais non le moindre, le refus de répondre. "Les assurés qui ont refusé de répondre à l'enquêteur de l'I.N.S.E.E. ont également une fréquence d'ensemble supérieure à la moyenne".

3 - LES ENCODAGES INSTITUTIONNELS DE LA RESPONSABILITE ET LA MISE EN SYSTEME DU CORPS.

A. LE TRAITEMENT DE LA RESPONSABILITE.

Le sentiment immédiat de responsabilité en matière d'accident de la route s'articule sur les représentations induites par la connaissance du Code de la Route et probablement sur des mécanismes d'ordre non-cognitif ayant trait au partage de l'espace et à son "appropriation dynamique". Ces représentations s'organisent fortement autour de la notion de faute. Bien entendu, il ne s'agit certainement pas d'une représentation monolithique, mais susceptible d'adaptations selon les circonstances, selon les acteurs, selon le moment. Laissant ici de côté l'approfondissement du travail d'encodage qui passe par le Code de la Route et par l'expérience des pratiques dominant le comportement routier, nous voulons retenir l'idée que ceux-ci orientent l'appréhension et l'appréciation des situations accidentelles.

** cf. *Représentations sociales et normes des usagers en matière d'infractions et de sanctions*, CNSER - M. MOGET - 1979.

C'est ainsi que les conducteurs accidentés répondent communément à la question de savoir qui est responsable par le partage entre celui qui est dans son droit et celui qui est dans ses torts. Le Code de la Route et les usages se transforment en référent d'attribution des responsabilités.

Mais selon que l'accident est matériel ou corporel il subit d'autres encodages. Les faits accidentels vont être pliés à la logique et aux contraintes des institutions qui les recueillent, "assurance, gendarmerie ou justice, par l'entremise de productions adaptées, constat amiable ou procès-verbal.

Pour l'accident matériel faisant l'objet d'un constat amiable, l'encodage se fait par l'application d'un barème de responsabilité dont nous allons parler. Et dans le cas de l'accident corporel, sauf règlement amiable entre l'assureur et l'assuré, celui-ci reçoit un autre encodage appliqué par l'institution judiciaire à partir du code civil et sur lequel nous nous pencherons ensuite.

1. L'encodage "amiable" des faits par l'institution des assurances.

Une convention dite d'indemnisation directe des assurés (IDA) a été passée entre la plupart des compagnies d'assurances. Elle est appliquée depuis le 1er mai 1968.

Cette convention prévoit que, à la suite d'une collision, c'est la société d'assurance responsabilité civile de l'accidenté qui évalue les dommages et qui l'indemnise. Les responsabilités sont évaluées forfaitairement suivant le barème de responsabilité en vigueur, à partir des éléments figurant sur le constat amiable d'accident signé des deux parties. (cf. p. suivante feuille de constat amiable).

C'est à un double titre que le constat amiable nous intéresse ici. C'est d'abord la pratique de la forfaitarisation de la responsabilité et tout le travail d'encodage des situations matérielles de collision, qui la sous-tend. Ensuite le système du Bonus-Malus repose sur l'attribution de responsabilité dans les accidents, attribution qui relèvera dans bon nombre de cas (accidents matériels seulement) du barème de l'IDA et nous en parlerons dans le paragraphe : La personnalisation des primes ou la désassurance, p.

" cf. à ce sujet : *Aspects juridiques et institutionnels de la criminalité routière.* ONSER - M.C. JAVET - 1979.

Le système d'attribution de responsabilité est d'abord un compromis de répartition de charges entre les assureurs. Le succès du barème repose sur l'économie réalisée en termes de gestion : les accidentés gèrent eux-mêmes la phase de constat ; le constat doit donc être extrêmement simple à comprendre et à remplir, ne comporter qu'un nombre réduit de constatations élémentaires, a priori peu sujettes à discussion.

Le barème ne doit pas s'embarrasser des conditions de l'espèce telles qu'elles sont examinées par les cours civiles. Il ne comporte donc qu'un très petit nombre de cas de figures. (cf. pages suivantes la reproduction des cas de figures du barème).

Dans ces cas de figures, des critères présents dans les situations réelles n'apparaissent pas : conditions de circulation (trafic, météo...) existence ou non de singularités dues à la voirie, ou à la réglementation (panneaux, feux, flèches...) situation "infractionniste" éventuelle du déplacement des véhicules, défauts techniques ou autres des véhicules.

Les critères dont il est tenu compte s'appellent :

- point de choc : ainsi un véhicule de tourisme est divisé en trois zones de chocs, tiers avant, tiers médian et tiers arrière.
- déplacement relatif des véhicules au moment du choc : même sens ou sens opposé, même chaussée ou chaussées différentes, sens giratoire, stationnement, arrêt, et enfin cas spéciaux. Intervient également la position des véhicules par rapport à l'axe médian des chaussées. La responsabilité est partagée par quarts, la somme totale faisant un, entre les protagonistes.

Ce qui ressort de cette pratique c'est d'une part l'exorcisme de la violence de l'accident et le transfert sur un mode amiable, là encore rabattement de la brutalité de l'événement dans les cases à cocher, dans les catégories de l'ordre. En expurgant l'aspect fautif de la constatation de la matérialité des faits, le constat amiable est l'instrument rêvé qui remplace le "bon père de famille" dans sa bonne conscience, et bien que les situations réelles n'atteignent pas souvent un ton de civilité aseptisée. La représentation des "torts" en fonction des règles du code de la route nourrit des colletages fréquents.

*Pour tous les N° affectés d'un avertissement, se reporter aux N° 80 et 91, si l'un des véhicules est arrêté.

N°	POINT DE CHOC		PART DE RESPONSABILITÉ	
	Véhicule X	Véhicule Y	Véh. X	Véh. Y

BAREME DE RESPONSABILITE

applicable aux accidents survenus à compter du 1^{er} FÉVRIER 1972

VEHICULES CIRCULANT DANS LE MEME SENS SUR LA MEME CHAUSSEE

Véhicules X et Y sur une même file.	71	Tiers arrière ou Tiers latéral	Tiers avant ou Tiers latéral	0	1	
Véhicules X et Y sur une même file. Véhicule X bifurquant pour emprunter une chaussée latérale à droite ou à gauche.	72	Tiers arrière	Indifférent	0	1	
Véhicules X et Y sur deux files différentes (frottement sans changement de file).	73	Indifférent	Indifférent	1/2	1/2	
Véhicules X et Y sur deux files différentes. Véhicule Y changeant de file hors carrefour.	74	Indifférent	Tiers avant ou Tiers latéral	0	1	
	75	Indifférent	Tiers arrière	1/4	3/4	
Véhicules X et Y sur deux files différentes. Véhicule Y bifurquant dans un carrefour.	76	Indifférent	Tiers avant ou Tiers latéral	0	1	
	77	Indifférent	Tiers arrière	1/4	3/4	
Véhicule Y débattant pour quitter un stationnement.	78	Indifférent	Tiers avant ou Tiers latéral	0	1	
	79	Indifférent	Tiers arrière	1/4	3/4	
Véhicule Y dépassant le véhicule X lorsqu'il existe un panneau d'interdiction de dépasser.	80	Indifférent	Indifférent	0	1	

VEHICULES CIRCULANT EN SENS INVERSE

Véhicule Y empiétant sur l'axe médian ou le dépassant (même pour emprunter une chaussée à gauche). Véhicule X circulant dans son couloir de marche.	21	Indifférent	Indifférent	0	1	
Véhicules X et Y empiétant l'un et l'autre sur l'axe médian, ou dont la position sur la chaussée par rapport à cet axe ne peut être déterminée.	22	Indifférent	Indifférent	1/2	1/2	

VEHICULES PROVENANT DE DEUX CHAUSSEES DIFFERENTES leurs directions devant se couper ou se rejoindre

Véhicule X prioritaire de droite circulant sur une chaussée à double sens et empiétant sur l'axe médian ou le dépassant. Véhicule Y circulant dans son couloir de marche.	30	Indifférent	Indifférent	1/2	1/2	
Véhicule X prioritaire de droite circulant dans son couloir de marche.	31	Indifférent	Tiers avant ou Tiers latéral	0	1	
	32	Indifférent	Tiers arrière	1/4	3/4	



Graphique n° 7 (suite)

N°	POINT DE CHOC		PART DE RESPON-SABILITÉ	
	Véhicule X	Véhicule Y	Véh. X	Véh. Y

VEHICULES CIRCULANT OU DEBOUCHANT SUR UNE PLACE A SENS GIRATOIRE

Véhicules X et Y engagés dans le sens giratoire.	41°	Tiers arrière	Tiers avant	0	1		
	42°	Tous cas autres que le cas prévu au numéro 41		1/2	1/2		
Véhicule Y engagé dans le sens giratoire. Véhicule X débouchant sur la place.	43	Indifférent	Tiers avant ou Tiers latéral	0	1		
	44°	Indifférent	Tiers arrière	1/4	3/4		

VEHICULES EN STATIONNEMENT

Véhicule X en stationnement régulier.	50	Indifférent	Indifférent	0	1
Véhicule X en stationnement irrégulier (ou à l'arrêt irrégulier) le long d'un trottoir ou agglomération.	51	Indifférent	Indifférent	0	1
Véhicule X en stationnement ou à l'arrêt en double file ou agglomération.	52	Indifférent	Indifférent	1/4	3/4
Véhicule X en stationnement irrégulier (ou à l'arrêt irrégulier) sur la chaussée hors agglomération.	53	Indifférent	Indifférent	1/2	1/2

VEHICULES ARRETES

N°	PART DE RESPON-SABILITÉ		
	Véh. X	Véh. Y	
Véhicule X arrêté dans les cas 73-75-77-79-32-42-44.	90	0	1
Véhicule Y arrêté dans les cas 73-41-42.	91	1	0

CAS SPECIAUX

Véhicule Y circulant sur une chaussée ou sens interdit, s'y engageant ou le quittant.	61	Indifférent	Indifférent	0	1
Véhicule Y ayant forcé un barrage de police, ou n'ayant pas respecté un signal STOP, une balise de priorité ou un signal lumineux.	62	Indifférent	Indifférent	0	1
Véhicule Y virant à une flèche verte. Véhicule X passant au feu vert.	63	Indifférent	Indifférent	0	1
Véhicule Y circulant en marche arrière ou effectuant un demi-tour.	65	Indifférent	Indifférent	0	1
Véhicule Y débouchant d'un accès non ouvert à la circulation publique, d'un chemin de terre ou d'une aire de stationnement ou s'y engageant en virant à gauche (ou en virant à droite avec changement de file).	66	Indifférent	Indifférent	0	1
Véhicule X s'engageant dans les lieux prévus au cas 66 ou virant à droite, ou prenant un stationnement en marche avant, sans changement de file.	67	Tiers arrière	Indifférent	1/4	3/4
Ouverture d'une portière droite ou gauche de véhicule Y.	68	Indifférent	Portière	0	1

- DEFINITIONS -

Chaussée : partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules.

Voie : l'une quelconque des subdivisions de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules.

Axe médian : - la ligne jaune continue,
- le milieu de la chaussée ou de la partie de chaussée laissée disponible par une file de véhicules en stationnement lorsqu'il n'y a pas de ligne jaune continue.

Point de choc : point du véhicule où s'est établi le PREMIER CONTACT avec le véhicule adverse.

Tiers avant, Tiers latéral, Tiers arrière :

VÉHICULES DE TOURISME	
TIERS LATÉRAL : portières latérales du véhicule.	
TIERS AVANT : partie située en avant des portières latérales.	
TIERS ARRIÈRE : partie située en arrière des portières latérales.	
VÉHICULES UTILITAIRES	
Les tiers avant, tiers latéral et tiers arrière sont établis en DIVISANT PAR 3 LA LONGUEUR du véhicule, du pare-choc avant au pare-choc arrière.	
VÉHICULES ATTELÉS D'UNE REMORQUE	
SEUL LE VÉHICULE TRACTEUR est pris en considération : tout choc à la remorque est considéré comme un choc au TIERS ARRIÈRE.	

- NOTE IMPORTANTE -

Pour l'utilisation de ce barème, se reporter au Règlement d'Application Pratique.
Les conditions dans lesquelles chaque cas doit être appliqué y sont précisées et commentées.

On a mentionné que la responsabilité établie par le barème partage les charges des compagnies d'assurance respectives des parties impliquées. Il résulte de l'établissement de fut-ce un quart de responsabilité, l'application d'un cran entier de malus pour l'automobiliste concerné. La "personnalisation" des primes qu'ont instaurée les promoteurs du système Bonus Malus, et pour ce qui concerne les seuls accidents matériels, résulte donc d'un enserrement de situations accidentelles toujours complexes sur un réseau de figures forfaitaires dont la logique interne git dans les nécessités de gestion propres aux compagnies d'assurance.

Le mécanisme de l'IDA fait des assurés les huissiers de leurs sinistres matériels, livrés aux contraintes de cette convention inter-assureurs.

L'assuré n'est pas obligé d'accepter le règlement suivant la convention. Mais s'il le refuse, c'est, en conséquence de la convention, l'obligation de faire un procès contre l'assureur du responsable, procès engagé soit par lui-même, soit, s'il a souscrit une garantie "défense et recours", éventuellement par sa société d'assurances. Les contrats prévoient une procédure d'arbitrage entre l'assuré en "défense et recours" et sa société d'assurances, en cas de désaccord sur l'opportunité d'engager un tel procès. En tout état de cause, l'assureur "responsabilité civile" de l'autre automobiliste n'aura rien à régler au-delà des indemnités résultant du jeu de la convention.

"Il est donc à prévoir que de pareils procès seront rares!"
Le barème de responsabilité a été modifié au premier janvier 1977. Nous reproduisons page suivante les nouveaux cas de figure. Plusieurs points sont intéressants à constater. C'est d'abord la réduction du nombre de cas par fusion de situations voisines. Cette fusion s'opère par suppression du critère de point de choc. La simplification est importante pour la gestion des compagnies d'assurance. C'est ensuite l'état d'esprit de cette simplification. Il apparaît que raison reste toujours au véhicule en circulation.

Le véhicule perturbateur, celui qui quitte un stationnement, qui change de file, qui vire, est déclaré totalement responsable. Pas de circonstances atténuantes. Ici encore c'est l'élimination de l'aléatoire, du désordre, et le bon droit reconnu au conducteur qui roule, pourvu qu'il roule droit.

** cf. *L'Assurance Automobile*. *L'Argus*.
J.P. BAUER - 1968 - op. cit.

★ Les anciens cas 74 à 77 sont regroupés sous le numéro 15

AVANT		Point de choc		X	Y	Diagrammes		
Véhicules X et Y sur deux files différentes. Véhicule Y changeant de file <u>avant</u> .	74	Indifférent	Tiers avant ou Tiers latéral	0	1			
	75	Indifférent	Tiers arrière	1/4	3/4			
Véhicules X et Y sur deux files différentes. Véhicule Y bifurquant <u>dans ou en carrefour</u> .	76	Indifférent	Tiers avant ou Tiers latéral	0	1			
	77	Indifférent	Tiers arrière	1/4	3/4			

MAINTENANT		X	Y		
15	Véhicule Y changeant de file.			0	1

★ Les anciens cas 78 et 79 sont repris sous le numéro 16

AVANT		Point de choc		X	Y	Diagrammes		
Véhicule Y doit partir pour quitter un stationnement.	78	Indifférent	Tiers avant ou Tiers latéral	0	1			
	79	Indifférent	Tiers arrière	1/4	3/4			

MAINTENANT		X	Y		
16	Véhicule Y quittant un stationnement.			0	1

★ Les anciens cas 31 et 32 sont regroupés sous le cas n° 30

AVANT		Point de choc		X	Y	Diagrammes		
Véhicule X prioritaire de droite circulant dans son couloir de marche.	31	Indifférent	Tiers avant ou Tiers latéral	0	1			
	32	Indifférent	Tiers arrière	1/4	3/4			

MAINTENANT		X	Y		
30	Véhicule X prioritaire de droite circulant dans son couloir de marche.			0	1

★ L'ancien cas 30 est remplacé par le n° 31

AVANT		Point de choc		X	Y	Diagrammes		
Véhicule X prioritaire de droite circulant sur une chaussée à double sens et empiétant sur l'axe médian ou le dépassant lorsque cet axe n'est pas constitué par une ligne continue. Véhicule Y circulant dans son couloir de marche.	30	Indifférent	Indifférent	1/2	1/2			

MAINTENANT		X	Y		
31	Véhicule X prioritaire de droite circulant sur une chaussée à double sens et empiétant sur l'axe médian ou le dépassant lorsque cet axe n'est pas constitué par une ligne continue. Véhicule Y circulant dans son couloir de marche.			1/4	3/4

★ Les anciens cas 60, 61 et 62 sont rassemblés sous le cas 50. On y a ajouté le non respect d'un panneau d'interdiction de virer à droite ou à gauche ou d'une ligne continue

		X	Y
50	Véhicule Y ne respectant pas : • un barrage de police • une signalisation de priorité (balise, signalisation au sol, STOP) (4) • un feu de signalisation	• un panneau de sens interdit • un panneau d'interdiction de dépasser • un panneau d'interdiction de virer à droite ou à gauche • une ligne continue	0 1

2. L'encodage "civil" de l'accident corporel par l'institution judiciaire.

Ce qui fonde la responsabilité dans le domaine automobile comme ailleurs, ce sont principalement trois articles du code civil :

Art. 1382 : Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.

Art. 1383 : Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

Art. 1384 : On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

On pourrait penser simplement au vu de ces articles que le propre de la responsabilité civile est de replacer la victime du dommage dans la situation où elle se trouvait antérieurement à l'accident sans qu'elle réalise un enrichissement, ainsi que l'estiment souvent les tribunaux. Mais on peut voir que les situations rencontrées sont beaucoup plus complexes et nuancées. Nous tirons nos principaux éléments d'analyse de l'étude du professeur Tunc sur la Sécurité Routière, et de l'étude de sociologie juridique de E. Bertrand : La circulation routière.

La recherche des responsabilités, du ou des responsables se fonde sur la nécessité de réparer les conséquences de l'accident. Cette recherche suppose qu'il y a un coupable autour d'une faute.

Mais on voit en réalité que la responsabilité n'a plus de consistance. En effet à la réparation individuelle des conséquences d'une faute, est substitué un mécanisme de réparation collective. "Sur le plan civil le conducteur d'un véhicule à moteur est totalement irresponsable du dommage qu'il cause à autrui".* La subrogation déplace physiquement le conducteur, et lui transpose l'assureur.

On est donc bien loin du sens commun qui s'attendrait à ce que le droit fasse justice entre deux personnes : dans ce cas l'auteur du dommage est, de toutes manières, hors de cause.

* TUNC . op. cit.

"L'Assurance de Responsabilité fonctionne donc en donnant l'assurance de l'irresponsabilité".

Il reste l'autre partie en cause, la victime. Doit-elle être et de quelle manière indemnisée ? La loi du 31 décembre 1951 a créé un fonds collectif nommé fonds de garantie (cf. paragraphe historique).

Mais là non plus rien n'est simple. Le nombre des cas où une personne qui n'a commis aucune faute peut se voir privée de toute indemnité est assez important, alors surtout qu'il est constant que d'autres victimes sont indemnisées des conséquences de leur faute.

Les conditions de la circulation multiplient les accidents où il n'est pas possible d'établir les responsabilités respectives. "Un piéton descend du trottoir : pour l'éviter un automobiliste donne un coup de volant et tue le conducteur d'un vélomoteur qui le dépassait. A qui la faute ? Le conducteur du vélomoteur roulait-il trop près de l'automobile ? Peut-être mais il est normalement impossible de le savoir. L'automobiliste a-t-il eu une réaction excessive ? Peut-être mais là encore on n'en saura jamais rien. Le piéton est-il en faute ? sans doute. A moins que ce ne soient les membres du groupe d'adolescents qui, venant en face de lui, ont négligé de s'effacer et l'ont obligé à descendre du trottoir au dernier moment. L'incertitude suscite des discussions, la victime croit avoir droit à une indemnité, et l'assureur trop souvent s'efforce purement et simplement de ne lui rien verser".

Par ailleurs, la faute étant le fondement de la responsabilité, la victime d'un accident n'est pas indemnisée si l'auteur de celui-ci n'a pas commis de faute. Celui qui est victime de sa propre faute n'est pas non plus indemnisé.

Mais plus encore, ce qui prive de réparation la victime d'un accident, en dehors de sa faute, c'est également son fait non fautif. Ceci apparaît clairement dans les accidents "de piéton". Le mécanisme causal de l'accident est démonté dans toutes ses circonstances de manière à pouvoir porter un jugement sur le comportement, sur le fait personnel du piéton. On recherche lors du procès quelles étaient les circonstances exactes de l'accident. On restitue toute la complexité du milieu de la circulation routière. Dans le cas du piéton on confronte l'obligation générale de prudence à laquelle il est soumis aux conditions particulières de l'espèce : il est rare qu'une faute à l'égard du piéton ne résulte pas de ce duel inégal.

* cf. TUNC. *op. cit.*

Parfois même ce ne sont pas les conditions subjectives c'est-à-dire liées aux agissements du piéton, qui sont à l'origine de sa responsabilité mais uniquement la prise en considération de circonstances objectives, telles que le temps et le lieu de l'accident.

On a ainsi pu relever sur 37 accidents survenus la nuit à des piétons, huit décisions qui déclarent l'automobiliste pleinement responsable. Ces résultats montrent que l'obligation de prudence du piéton se trouve renforcée simplement parce qu'il fait nuit. Dans cet échantillon, limité certes, c'est le piéton qui supporte l'incidence de ce fait objectif et non l'automobiliste.

Les cas où le piéton circule soit sur la chaussée soit sur le bord du trottoir suivent la même tendance. Dans un échantillon de 117 cas, les juges ont estimé 81 fois que le piéton avait manqué à son obligation de prudence.

On peut donc affirmer que "le piéton a tort d'être là" est une réalité judiciaire même si quelques décisions sont allées en sens contraire. On voit ainsi dans ces cas que le principe juridique fondé sur la présomption de responsabilité s'efface dans la majorité des hypothèses devant la preuve de la faute du piéton.

Un aspect encore de la notion de faute nous frappe. Le fonctionnement judiciaire fait l'hypothèse que le conducteur est par essence un "bon père de famille" c'est-à-dire un conducteur sans faute et sans reproche. Des juristes voient aussi la question sous cet aspect : pour eux la notion même de faute s'évanouit "comment qualifier de fautif le comportement qui est tous les jours celui des gens honnêtes, prudents, soucieux de leurs responsabilités ? Ce qui se produit ce sont des accidents: des malheurs qui tombent sans qu'on les ait voulu et sans qu'on ait pu ou su les éviter".* "Le plus souvent l'accident se produit sans que les parties aient eu conscience du risque qu'elles créaient ou qu'elles couraient".** On pourrait résumer d'un mot: "fatalitas".

Mais plus qu'à un encodage systématique c'est plutôt à des encodages multiples qu'on a affaire.

Dès que l'on aborde la pratique judiciaire on quitte le domaine des grands balisages, taux, barèmes, clauses-types,

* cf. TUNC *op. cit.*

** cf. BERTRAND *op. cit.*

grilles, et on touche à celui des distortions; des cas particuliers, des contradictions voire de la loterie.

Ces distorsions se manifestent d'abord dans la politique des assureurs. Certains sont très processifs, tandis que d'autres préfèrent transiger plutôt que de plaider. "L'option entre la voie civile et la voie pénale est une décision prise, le plus souvent, par le conseil des victimes. En effet le plus grand nombre des dossiers fait l'objet d'un classement sans suite par les parquets tout au moins dans les juridictions importantes et encombrées ; l'action publique n'est exercée d'office que pour les accidents graves ou très graves, dont les circonstances révèlent une faute grave. Les tribunaux de moindre importance peuvent avoir exceptionnellement une politique plus laxiste de l'opportunité des poursuites. L'action pénale est donc souvent introduite par citation directe ou plainte avec constitution de partie civile, lorsque le conseil de la victime estime cette voie préférable".*

L'autre champ de distortion résulte du principe de la souveraineté des juges. L'appréciation doit se faire concrètement dans chaque affaire, pour chaque victime. Ceci aboutit à des variations étonnantes pour un même accident : "la chambre criminelle a estimé qu'une manoeuvre perturbatrice aurait pu recevoir la qualification des violences volontaires, alors que la cour d'appel avait relaxé l'auteur de l'accident en considérant que la manoeuvre n'était pas imprudente. La cour d'Amiens avait jugé que la circulation d'un piéton sur une autoroute était une faute extrêmement grave, la deuxième chambre civile a cassé l'arrêt en exigeant que soient recherchées les circonstances de l'accident".**

Le principe interdit que les juges ne se lient eux-mêmes par les règles pratiques de réparation qu'ils auraient établies. Toutefois, la pratique est constante : chaque juge ou chaque juridiction ou chaque formation d'une même juridiction crée ses propres règles ; celles-ci demeurent occultes et ne sont révélées par les magistrats que dans des études doctrinales exceptionnelles.

L'encodage assurantiel transporte les circonstances de l'accident dans quelques catégories, sans doute ignorées de la plupart des automobilistes, aisément gérables par l'appareil des assurances. Ce système détermine forfaitement les responsabilités et alimente le Bonus-Malus. Ceci pour les accidents matériels.

* et **: BERTRAND. *La circulation routière.*
op. cit.

L'accident corporel, lorsqu'il passe par l'appareil judiciaire, subit en réalité un traitement variable, affronté à des problèmes de fonctionnement ou de régulation propres aux cours de justice, affronté à une construction juridique qui tourne autour de normes vagues telles que "bons pères de famille" "ordre public". "Ces termes n'acquièrent leur sens précis que dans le contexte concret de la vie sociale".*

La porte est ainsi ouverte aux schémas dominants : mobilité automobile, facteur humain.

B. LA MISE EN SYSTEME DU CORPS.

Dans un recoin de l'assurance on découvre une opération proprement fabuleuse. C'est la transmutation des corps, en argent.

Le problème qui est ici posé est la réparation des atteintes corporelles. Les assureurs couvrent ces risques et proposent des barèmes d'indemnité selon les atteintes. Nous donnons un peu plus loin une présentation d'un tel barème, faisant apparaître la trace de cet autre codage sur le corps même.

Bien entendu toutes les atteintes corporelles ne peuvent être schématisées aussi simplement et comme le note E. Bertrand^{***} les experts judiciaires reprochent à ces barèmes leurs insuffisances et leurs pauvretés.

Pour les infirmités multiples les assureurs posent une règle arithmétique ; ils appliquent à chaque infirmité le taux du barème, les additionnent en posant la limite nécessaire afin que le total ne puisse dépasser 100 %. Enfin pour les assureurs les invalidités doivent être calculées sans tenir compte de la profession de l'assuré.

Le corps médical joue ici un rôle indispensable. D'une part on a vu que les compagnies d'assurances s'assurent les services de médecins dont le rôle consiste à réaliser matériellement le rabatement du corps meurtri sur les cases du barème. D'autre part les tribunaux ne pouvant admettre de tels barèmes ont recours à des médecins experts judiciaires pour apprécier l'atteinte corporelle. Dans les deux cas les balises de ce repérage sont la perte, l'aliénation, l'ablation, l'amputation, la paralysie, la fracture.

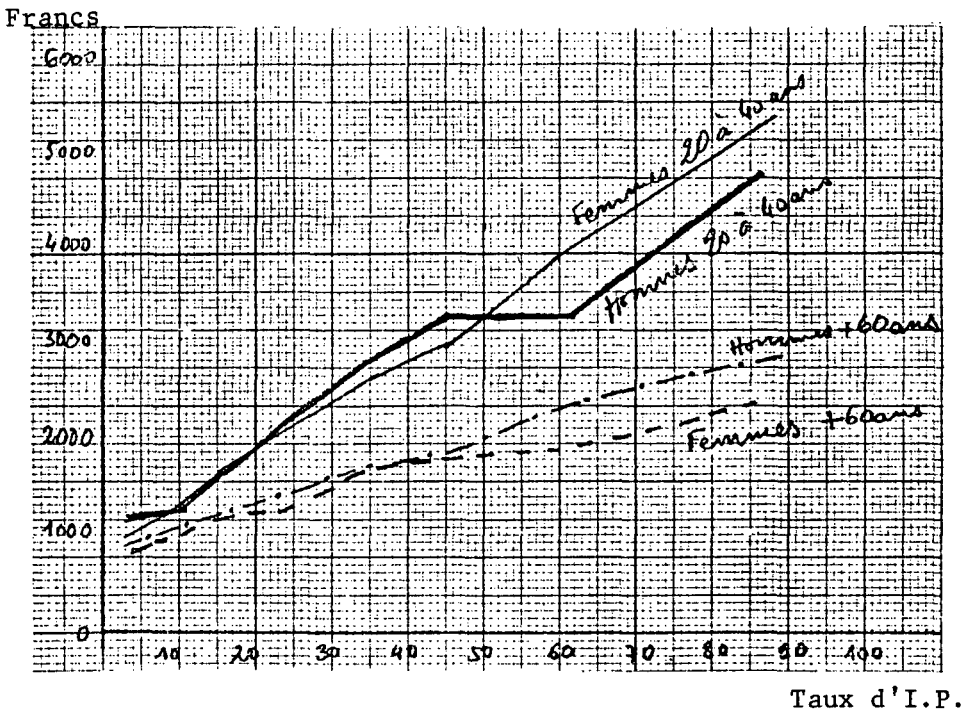
^{**} E. MACKAAY. *les notions floues en droit. langages* 53. Mars 1979

^{***} E. BERTRAND. *la circulation routière. op. cit.*

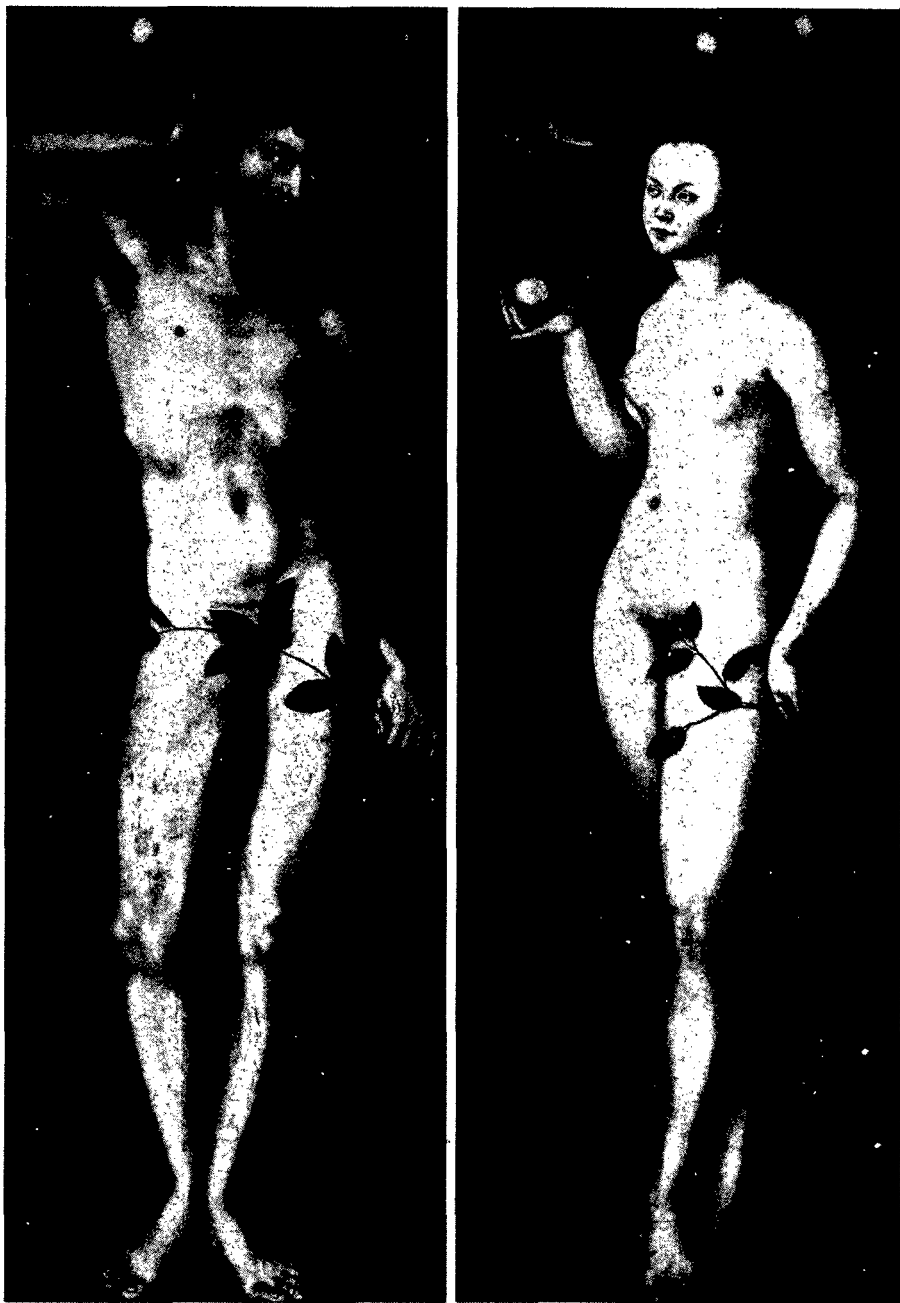
Dans cet espace où le corps humain se débite en morceaux, les prix ne sont pas les mêmes partout. On peut ainsi relever que les indemnités varient avec le sexe et avec l'âge. On montre dans le graphique suivant que pour un taux d'invalidité évalué au-dessus de 50 %, entre 20 et 40 ans, la valeur du point d'indemnité est supérieure pour les femmes, et au delà de 60 ans après une baisse en valeur absolue c'est pour les hommes que le point est supérieur. Dans cette topographie macabre la division internationale de la valeur joue probablement comme elle joue pour le *prétium vitae*** :

Etats Unis	1.140.000 F
Suède	750.000 F
Allemagne Fédérale	470.000 F
France	380.000 F
Grande Bretagne	290.000 F

Graphique 9 : Valeur du point d'indemnité selon le taux d'invalidité, le sexe et l'âge (données sur l'assurance 1976).



** M. LE NET. Sécurité Routière 1974.

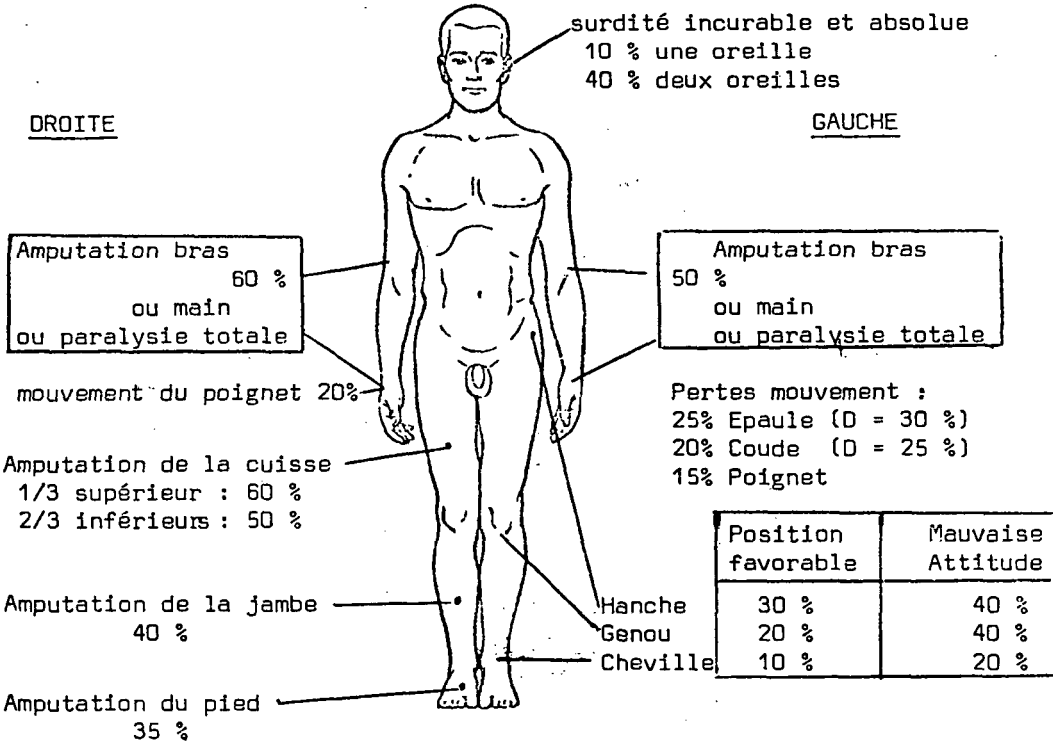


Le corps humain vu par Cranach.
(Adam et Eve. Musée des Offices. Florence).

Infirmité permanente totale.

- Cécité complète..... 100 %
- Perte totale des deux bras ou des deux mains..... 100 %
- Perte totale des deux jambes ou des deux pieds..... 100 %
- Perte totale d'un bras et d'une jambe, d'un bras et d'un pied, d'une main et d'une jambe, d'une main et d'un pied 100 %
- Quadriplégie, hémiplégie ou paraplégie complète (grabataire) 100 %
- Aliénation mentale totale et incurable excluant tout travail rémunérateur 100 %

Infirmité permanente partielle (extraits).



Graphique n° 10.

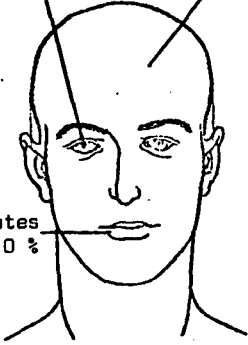
Le corps humain vu par les assurances.
(Barème visé par la direction des assurances, Ministère des Finances).

Perte complète de la vision d'un oeil (avec ou sans énucléation)

25 %

Perte de substance du crâne dans toute son épaisseur

- a) surface d'au moins 12 cm² : 50 %
- b) surface de 6 à 12 cm² : 30 %
- c) surface de 3 à 6 cm² : 16 %
- d) surface inférieur à 3 cm² : 10 % au maximum.



Perte de toutes les dents 10 %

			Pouce + Index		
			30%	25%	
	D	G			Phalange
Index	12%	8%			D = 5 % G = 3 %
2 phalanges	8%	6%			
1 phalange	3%	2%			
					Pouce
					D = 20 % G = 10 %

Les trois :
25% 20%

Médius	8%	6%
Annulaire	6%	4%



Auriculaire 5% 3%

Main
D = 60 %
G = 50 %

Pied.

- Totale : 35 %
- Sous astragalienne : 30 %
- Médio-tarsienne : 30 %
- Tarso métatarsienne : 25 %

Raccourcissement d'un membre inférieur :

- au moins 8 cm : 15 %
-de 5 cm : 9 %
-de 3 cm : 4 %



Gros orteil : 7 %

un orteil : 1%

Les quatre
6 %

Tous les orteils : 15 %

L'arithmétique de ces barèmes offre quelques points bien singuliers. C'est ainsi qu'en raison du principe du taux total de 100 %, une invalidité telle que la cécité complète se voit appliquer le même taux que l'accumulation de cécité, perte des bras, des mains, des jambes, et aliénation mentale.

Si l'on veut compter sur ses doigts, appelons les doigts de la main : P pouce, I index, M majeur, An annulaire, Au auriculaire ; On obtient les formules suivantes en cas d'ablation totale, pour la main droite d'un droitier, gauche d'un gaucher :

$$P = 20 \% \quad I = 12 \% \quad M = 8 \% \quad An = 6 \% \quad Au = 5 \%$$

$$P + I = 30 \%$$

$$P + \left\{ \begin{array}{l} M \\ \text{ou An} \\ \text{ou Au} \end{array} \right. = 25 \% \quad M + An + Au = 25 \%$$

$$I + \left\{ \begin{array}{l} M \\ \text{ou An} \\ \text{ou Au} \end{array} \right. = 20 \% \quad \left. \begin{array}{l} M + An \\ \text{ou } M + Au \\ \text{ou An} + Au \end{array} \right\} = 15 \%$$

4 - LA PERSONNALISATION DES PRIMES OU LA DESASSURANCE.

Le système du Bonus-Malus est très souvent présenté comme la production interne aux assurances propre à inciter le conducteur à une plus grande prudence. Mais on doit y voir également le primat accordé au facteur humain dans les causes d'accidents et la volonté de faire peser sur l'individu conducteur le poids des dysfonctionnements du système de circulation automobile par la désignation d'une catégorie cible : les mauvais conducteurs.

On trouve une première apparition d'un tel système lorsqu'en 1958 le ministère des finances imposa l'application d'un Bonus-Malus en échange d'une majoration des tarifs réclamée par les assureurs. Les taux envisagés étaient un maximum de + 25 % de Malus et de - 10 % de Bonus (cf. extrait donné page suivante) En réalité ce système ne fut pas appliqué.

Le second épisode dans cette histoire apparaît en 1964 au cours de la table ronde des assurances. Il faut rappeler que l'instauration de l'obligation de l'assurance de responsabilité civile en 1958 avait été suivie de difficultés. Les assureurs invoquent le déséquilibre des opérations et de la gestion des sinistres, affirment que les tarifs sont inadaptés aux risques

Art. 22. — *Bonifications. Pénalisations.* — Les dispositions du présent article sont applicables à la prime relative à la garantie A sur véhicules autres que les véhicules à deux roues (avec ou sans side-car) et les triporteurs.

Bonification pour non-sinistre. — Si, au cours de la période de référence ci-après définie il n'est survenu aucun sinistre entraînant le paiement d'une indemnité le souscripteur bénéficiera, à titre de bonification, d'une réduction de 10% sur la prime de l'année d'assurance suivant la période de référence et sur les primes des années subséquentes.

Tout sinistre entraînant le paiement d'une indemnité supprime la bonification à partir de la première échéance annuelle suivante.

Cette bonification ne sera rétablie qu'après une nouvelle période de référence.

Si un sinistre survenu au cours de la période de référence peut engager la responsabilité de l'assuré sans que l'indemnité ait été payée, l'attribution de la bonification correspondante se trouve différée.

Pénalisation. — Si, au cours de la période de référence ci-après définie, sont survenus deux sinistres qui peuvent engager la responsabilité civile de l'assuré, la prime sera majorée de 10%, majoration portée à 25% si l'un des deux sinistres au moins a occasionné des dommages corporels aux tiers.

Cette majoration de prime sera exigible à partir de la date du sinistre qui met en jeu la majoration et ensuite à chaque échéance.

Les majorations perçues par l'assureur à ce titre ne lui demeurent acquises en totalité ou en partie que si deux sinistres au moins survenus dans la période de référence ont entraîné le paiement d'indemnités.

La majoration sera supprimée après un nombre d'années d'assurance sans sinistre égal à la moitié de la période de référence.

Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle au droit de résiliation pour sinistre de l'assureur (art. 112 du décret du 30 déc. 1938).

Dispositions communes. — La période de référence comprend le nombre d'années consécutives d'assurance prévu aux conditions particulières.

Par année d'assurance, on entend la période comprise entre deux échéances annuelles consécutives au cours de laquelle la garantie n'a pas été suspendue pendant six mois ou plus.

Une année d'assurance au cours de laquelle la garantie a été suspendue pendant six mois ou plus n'est pas prise en considération pour le décompte des années consécutives.

L'article de Bonifications Pénalisations extrait du modèle d'assurance établi par la Direction des Assurances en 1959.

assurés. Des retraits d'agrément sont prononcés par application du décret-loi du 14 juin 1938 sur le contrôle de l'état sur les entreprises d'assurances. Des liquidations sont ordonnées. Les inquiétudes des assureurs provoquent la réunion de la table ronde sur l'assurance à la demande de MM. Giscard d'Estaing, Ministre des Finances et Poniatowski, directeur des assurances, pour "réduire les charges qui pèsent sur les assurés".

C'est au cours de cette table ronde que sera présentée une étude sur "la discrimination des mauvais conducteurs" et avec en sous-titre "en vue d'alléger les charges de l'assurance automobile".*

Les arrière-pensées de la rue de Rivoli doivent pouvoir en cette matière être pesées en termes de grands équilibres macro-économiques et du rôle inflationniste que doivent y jouer les assurances. Nous ne nous aventurerons pas sur ce terrain, et nous voulons nous contenter d'examiner les dispositions qui furent imaginées par les assureurs.

L'étude a pris pour modèle les pratiques appliquées dans plusieurs états américains. Le principe est d'adapter les primes payées aux "performances" des assurés. A la question de savoir sur quel critère modifier la tarification, comment évaluer ces performances, la réponse de plusieurs états américains est d'établir une classification des conducteurs en catégories selon le nombre et le degré de gravité des infractions commises au code de la route.

Ce type d'ordonnement repose sur deux idées : il y a un lien statistique entre les accidents survenus à un individu et les infractions qu'il commet, et, d'autre part, il est indispensable de conserver la notion de responsabilité pour faute.

Ainsi que nous le notons dans l'étude de la responsabilité, la détection d'un comportement fautif du conducteur est souvent malaisée, voire impossible. Les responsabilités sont donc bien souvent contestables. Elles peuvent être encore partagées ou bien inexistantes. L'énorme intérêt de l'exemple américain est donc d'établir un détour qui fournirait une base "objective" et surtout irréfutable à l'accroissement des primes. Irréfutable parce que le critère de modification relèverait du domaine judiciaire, de la chose jugée.

Le projet clairement exprimé des assureurs est de faire de la personnalisation des tarifs une extension de l'action pénale. "La classification dans la catégorie mauvais conducteur aura deux conséquences : elle entraînera, pour le délinquant

* D. LECA. *La discrimination des mauvais conducteurs. Ronéo 1964*

invétéré de la route un surcroît de prime qui sera perçu par lui comme une sanction à la fois psychologique et économique ; et elle fera peser sur lui, et ce d'autant plus lourdement que sa fiche sera plus chargée, la menace du retrait du permis de conduire".*

On voit que le système imaginé décalquerait le fossé pénal établi entre les conducteurs respectueux du code et les "infractionnistes" et le poserait sur la population des "accidentables" pour en dégager les mauvais conducteurs, les délinquants, des bons conducteurs.

Bien entendu comme chaque fois qu'il est question de séparer les bons d'avec les mauvais, l'image ancienne de la séparation de l'ivraie et du bon grain masque le problème de l'établissement de la frontière et du sort des frontaliers et tout ce qui est extérieur au facteur humain.

Pour le cas où l'on prétendrait contester les bases d'établissement du relevé des infractions, l'étude dont nous parlons, n'hésite pas à citer la position des assureurs américains : "faut-il présumer que le conducteur s'est révélé médiocre ou faut-il présumer que l'agent qui a dressé le procès-verbal s'est comporté avec arbitraire ? Présomption pour présomption, laquelle est la plus utile pour la prévention des accidents ? Nous préférons la première".** Voilâ une prise de position qui fait bon marché, entre autres choses, du rapport de force qui s'établit entre les acteurs de l'infraction constatée : l'auteur de la faute et l'agent qui en établit la constatation. Sans le dire, nous pensons que l'agent verbalisateur est sensible à l'entregent du contrevenant, à ce qui témoigne de son statut social. Sans le dire, nous savons que les réseaux de relations exercent un effet bénéfique au profit des contrevenants virtuels par la pratique du "faire sauter". La difficulté étant bien entendu de disposer d'un réseau de relations adéquat, ce qui circonscrit le groupe social des bénéficiaires.

L'étude RCB de 1969 reprend et développe à sa manière l'idée de personnalisation des primes par Bonus-Malus comme moyen d'aboutir à une tarification plus juste c'est-à-dire mieux adaptée à la probabilité réelle de risque de chaque assuré. D'entrée de jeu les auteurs soulignent trois faiblesses du système :

- Un comportement dangereux n'entraîne pas nécessairement la responsabilité de son auteur en cas d'accident.

* D. LECA *op. cit.*

** rapporté par D. LECA *op. cit.*

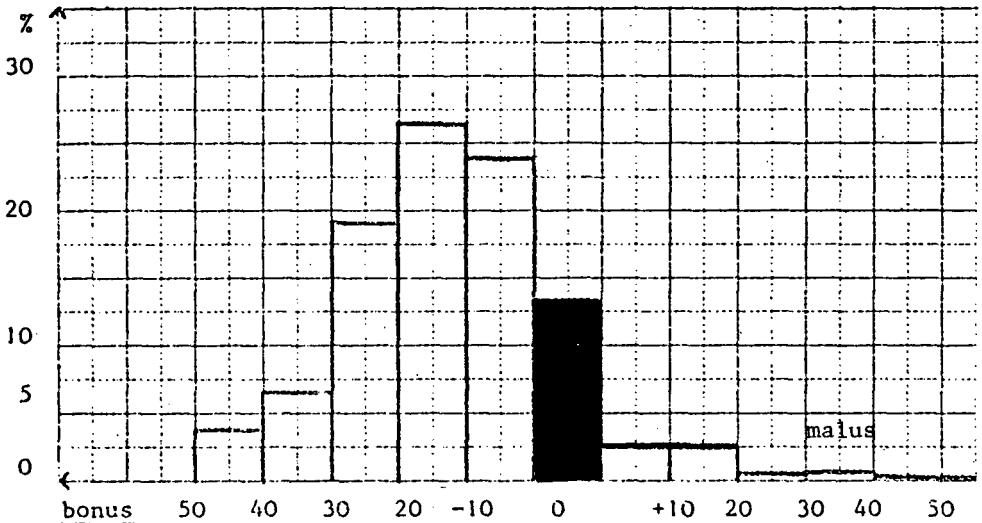
- Le système ne tient pas compte du coût ni de la gravité de l'accident.
- En raison des limites précédentes les pénalisations doivent rester faibles.

Les auteurs pensent également que l'introduction de ce système n'entraînera pas de surcharge dépassant les possibilités informatiques des assurances. Ils insistent sur la nécessité que les changements d'assureurs n'entraînent pas le retour à la prime de base, et que les effets du système suivent de près les accidents survenus aux assurés. Ils font par ailleurs l'hypothèse que l'application de cette méthode de personnalisation des primes pourrait entraîner un phénomène de rétention des déclarations de petits sinistres, ce qui serait certes de nature à diminuer les dépenses des sociétés, mais fausserait l'objectif de personnalisation des primes.

Le 8 janvier 1970, Monsieur Giscard d'Estaing alors Ministre des Finances, exige des assureurs, en échange d'une mise en liberté de leurs tarifs qu'ils avaient réclamée, l'insertion dans les polices d'assurance d'une clause de réduction et de majoration des primes. Les assureurs contraints appliquèrent chacun leur propre système.

Le sondage automobile des assurances de 1975 donne quelques indications sur les effets produits par cinq années d'application du régime.

Graphique n° 12
Répartition des conducteurs en % selon les taux de bonus ou malus dont ils bénéficient :



On peut donc constater que 80 % des conducteurs bénéficient d'un bonus, tandis que 7 % sont frappés de malus. La part des conducteurs classés en malus s'accroît en fonction du groupe, des petites voitures lentes (0 à 4) aux grosses voitures rapides (13 et +).

Groupe	0 à 4	5 + 6	7	8	9	10	11	12	13	Total
Bonus	81,6	80,7	82,1	77,0	79,7	79,9	79,3	78,8	77,5	79,8
Prime Base	13,6	13,5	12,3	16,0	12,9	12,7	12,5	12,1	11,9	13,3
Malus	4,8	5,8	5,6	7,0	7,4	7,4	8,2	9,1	10,6	6,9

C'est au mois de juin 1976 qu'est pris un arrêté imposant une clause type de Bonus Malus valable pour l'ensemble des sociétés d'assurance pour les véhicules. Cette clause type reprend le principe de personnalisation des primes en vigueur depuis 1970, et il définit des modalités uniques d'application. Voici quelles sont les modalités.

Lorsqu'un conducteur veut s'assurer pour la première fois auprès d'une société, il est classé d'après la proposition d'assurance dans une catégorie du tarif. La prime qu'il doit payer est celle de référence pour cette catégorie (R). Après un an sans sinistre (sans accident dont l'assuré soit responsable par exemple) la prime est diminuée de 10 %. Après deux ans sans sinistre, la prime est de nouveau diminuée de 10 % de la prime "R". (l'assuré paie alors la prime R moins 20 %). Après trois ans sans sinistre, la diminution est de 25 % (toujours par rapport à la prime R). Chaque année suivante sans sinistre entraîne une réduction de 5 % de la prime R, jusqu'à ce que la réduction atteigne 50 % de la prime R.

Mais si un sinistre survient la première année d'assurance, la prime est majorée de 10 % de la prime R. Si l'automobiliste est responsable d'un deuxième accident la même année, cette prime est majorée de 40 %, de 100 % au troisième, de 200 % au quatrième, 300 % au cinquième, etc... toujours pour la même année.

Le montant des primes peut ainsi augmenter et baisser successivement au cours des années. Si la prime est inférieure ou égale à 80 % de la prime de référence, chaque réduction annuelle ne sera plus que de 5 %. Inversement, on peut considérer (bien que cela ne figure pas dans l'arrêté) que si la prime est supérieure à 80 % de la prime de référence, la réduction annuelle sera de 10 %, même s'il ne s'agit pas des deux premières années.

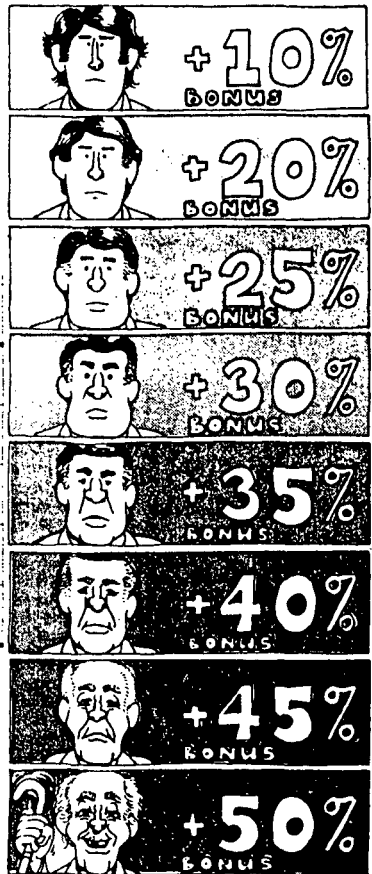
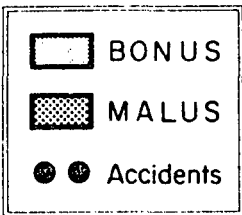
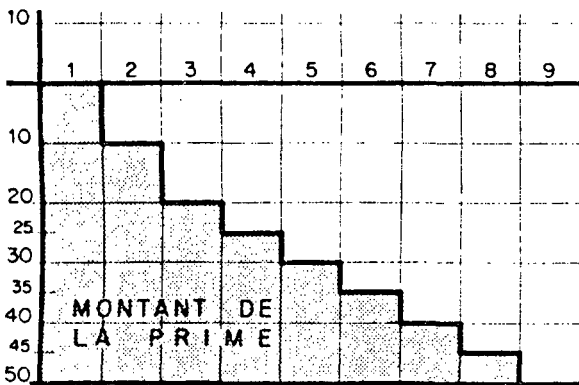
D'autre part, après deux années consécutives sans sinistre, la prime ne peut dépasser la prime de référence. Inversement, après deux années consécutives pendant lesquelles se sont produits au total deux sinistres au plus, dont un au moins au cours de chacune de ces deux années, la prime ne peut être inférieure au tarif de référence.*

Ce système offre le mérite d'être simplifié, il n'en est pas pour autant limpide, c'est pourquoi la direction des assurances et plus largement les sociétés, ont diffusé des cas de figures.

Premier exemple :

Graphique n° 13 :

Assuré n'ayant pas de sinistre



Traffic n° 33. Sept. 77

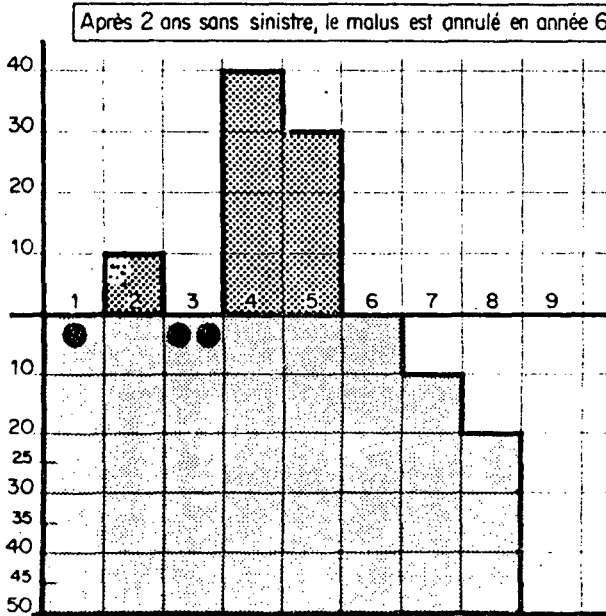
* cf. les cahiers de l'assurance. C.D.I.A - Février 1977.

C'est l'exemple type du conducteur parfait. Il lui faut huit ans sans aucune responsabilité dans un accident pour le maximum de la bonification, situation aussi inconfortable que digne de fierté. Il n'y a plus de gain à espérer, mais gare à la chute elle risque d'être vertigineuse.

Deuxième exemple :

Graphique n° 14.

Assuré ayant 1 sinistre en année 1
et 2 sinistres en année 3



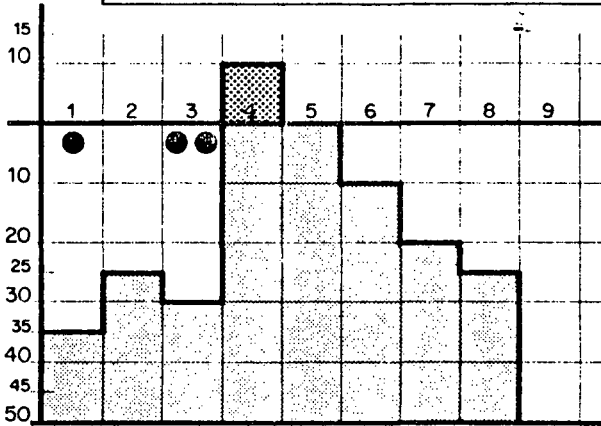
Le mécanisme se voit bien : un accident = plus 10 %, deux accidents = + 40 %. Puis application du principe du "retour rapide" : après un an sans sinistre - 10 % puis deuxième année sans sinistre retour à la prime de base. De même un conducteur qui aurait la même année cinq sinistres responsable verrait sa prime monter à plus 300 %, redescendre l'année suivante sans sinistre de - 10 % et pour une deuxième année consécutive sans sinistre de - 290 %.

NB : Ce graphique extrait d'une brochure du service d'information du ministère des finances, laisse croire après la 8^{ème} année à une descente de bonification de - 20 % à - 50 %. Il n'en est rien et il faut se reporter au premier exemple.

Troisième exemple :

Graphique n° 15. Même cas que l'exemple 2
mais le bonus de départ est de 35%

Le taux de réduction est de 5% en année 3
au lieu de 10% comme précédemment

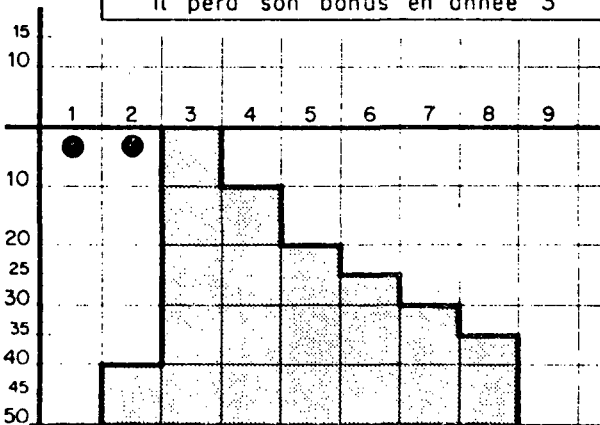


Voilà bien un des "trous noirs" de l'espace de la personnalisation des primes, c'est la parabole moderne du malusien repentant. En effet la bonne conduite du bonusien en 2 après un accident en 1 lui vaut - 5 %, tandis que la conduite repentie du malusien en 4 après deux accidents en 3 lui apporte - 10 %.

Quatrième exemple :

Graphique n° 16. Assuré ayant 2 sinistres en 2 ans

Il perd son bonus en année 3



C'est le principe du "retour rapide" mais appliqué cette fois dans la remontée vers la prime de référence. C'est l'épée de Damoclès suspendue au dessus de l'assuré parfait du premier exemple.

En dehors du mécanisme que nous venons ainsi de rappeler, il faut remarquer que le taux de bonus-malus d'un assuré se conserve lorsqu'il change de véhicule aussi bien que lorsqu'il change de compagnie d'assurance.

Les accidents qui sont retenus pour le calcul des bonifications et majorations, sont ceux survenus pendant l'année écoulée précédant de deux mois l'échéance de prime et dans la mesure où ils sont susceptibles de faire jouer l'une des garanties du contrat à l'exception

- des accidents dont est totalemment responsable un tiers identifié,
- de vol, incendie, bris de glace, défense et recours,
- des accidents survenus lorsque le véhicule est en stationnement régulier, même si le responsable n'est pas identifié.

Lorsqu'un assuré dispose d'un véhicule supplémentaire, il n'est pas tenu compte du bonus ou du malus de la première voiture pour l'assurance de la nouvelle.

La nouvelle réglementation du bonus malus a fait l'objet d'une présentation par Monsieur Guy Delorme, directeur des assurances au ministère de l'économie et des finances en mars 1977. Dans cette présentation les objectifs du système sont indiqués. Il s'agit concurremment d'être conforme à la justice, et d'inciter à la prudence. De quelle justice s'agit-il ? Nous serions tenté de dire qu'il s'agit de celle qui se fonde en s'énonçant dans un discours d'autorité. L'argument utilisé consiste à indiquer que seulement 0,5 % des automobilistes sont responsables de trois sinistres ou plus en un an, soit 80.000 personnes sur 16 millions de conducteurs. La nécessaire solidarité mutualiste du partage de la couverture des risques s'est effacée au profit d'une équité constituant en réalité un mécanisme d'exclusion.

Guy Delorme déclarait également : "Le Bonus Malus apparaît ainsi comme une contribution de l'assurance à la prévention des accidents de la route". Il s'agit là d'une affirmation tout à fait problématique. Dans cette conférence de presse apparaît également le langage du consumérisme. Après le conducteur, l'automobiliste, l'assuré, l'impliqué, le sinistré, voici une nouvelle casquette, celle du consommateur. Le discours tenu est une pure pétition de principe : "le consommateur sera clairement informé".

Comme le notait l'auteur de la circulation routière^{**} les contrats d'assurances sont toujours obscurs dans leur rédaction et jusque dans les caractères typographiques de leur impression, et que des gens avertis dans le domaine du droit peuvent éprouver des difficultés à les interpréter. Le Bonus Malus va-t-il apporter un îlot de clarté dans un océan d'obscurités ? On peut en douter car la seule information certaine c'est l'apparition sur l'échéance de prime de l'assuré du résultat du système de Bonus Malus sous forme d'un pourcentage positif ou négatif, et son effet sur la prime à payer. Mais derrière cette information, claire, voilà ce qu'il faut payer, l'obscurité c'est : ou bien le manque de lien avec les sinistres, ou bien la géométrie curieuse de l'espace bonusien-malusien.

- Le manque de lien avec les sinistres. Nous avons signalé que la responsabilité, issue du codage des faits dans les accidents par le barème de l'IDA, diffère sensiblement de la représentation que l'accidenté a des responsabilités. Lorsqu'à l'échéance de prime tombe le verdict de l'année écoulée l'assuré ignore le résultat des responsabilités qui lui ont été imputées.

- La géométrie curieuse de l'espace bonusien-malusien. Nous avons montré dans ce chapitre le fonctionnement particulier de déclenchement des bonifications ou des pénalisations. Nul doute que ce système variable selon la position ne déroute fortement bon nombre d'assurés habitués à ce que les mêmes causes produisent les mêmes effets.

Quelques points méritent encore d'être examinés. Nous avons déjà indiqué précédemment que le système de Bonus Malus qui a été imposé ne tient aucun compte du degré de gravité des accidents survenus. Il est ainsi notable de constater qu'un accident anodin donnant lieu à un léger accroissement de tôle ou de peinture et qu'un accident très sérieux impliquant plusieurs véhicules et entraînant décès et blessures graves, entraîneront chacun pour l'assuré concerné l'application du même malus. Une conductrice particulièrement prudente, faisant l'essentiel de ses trajets en ville, ayant éraflé l'aile d'une voiture ce qui arrive à peu près inévitablement, supporte la même pénalisation qu'un conducteur doublant sans visibilité à pleine vitesse et provoquant un grave accident corporel.

La justification de cette égalité de traitement tient dans la probabilité d'accident grave dans le futur qui serait plus grande pour les automobilistes ayant déjà eu dans le passé

^{**} E. Bertrand. *la circulation routière. Documentation française.*
op. cit.

des accidents même bénins. Dans un champs qui repose sur la volonté d'individualiser et personnaliser les primes en fonction des risques réels on voit réapparaître un flux statistique global intégrant des accidents non-survenus. Il est probable que la gestion des petits sinistres coûte relativement cher et que ne pas les prendre en compte pour le déclenchement d'un malus compromettrait l'équilibre du système.

La pratique du malus s'est aggravée après le décret de 1976 par rapport aux taux pratiqués auparavant. Cette aggravation a comme conséquence de décourager les assurés de déclarer les sinistres dont le montant risque d'être inférieur à celui du malus qui leur serait appliqué en cas de déclaration. Comme l'indique le professeur Jean Bigot: "ce système aboutit indirectement à une franchise ou auto-assurance déguisée". C'est-à-dire que le mécanisme rejette sur l'assuré la part des sinistres ingérable par les sociétés.

Le libéral capitalisme, par la place qu'il donne ici au facteur humain, renvoie aux assurés un système social complètement contrôlé tout en leur accordant l'illusion de s'y mouvoir librement.

Le développement de l'automobile est favorable au développement des affaires. Toutes les voitures (ou presque) sont assurées. Les sinistres graves (décès) sont des affaires coûteuses à régler et des clients en moins. Ainsi les assurances ont perdu, bien que cela n'ait pas beaucoup de sens, environ 250.000 clients entre 1960 et 1977, de même que la réserve d'invalidités à réparer s'accroît constamment.

On le voit chaque fois que de nouvelles pratiques sont introduites dans le fonctionnement des assurances, il se produit des cris, des à-coups, des remises en ordre. L'industrie de l'assurance redoute par dessus tout les déséquilibres. Tout repose sur un mécanisme régulateur du rapport sinistres/primes. En période de croissance régulière de l'automobile le volume des primes s'accroît. Le volume des sinistres s'accroît également. L'amélioration du risque par l'instauration de la prévention a comme effet de réduire le volume des sinistres et d'améliorer le rapport s/p. Situation favorable pour les assurances dans les limites où il devient commercialement intéressant de diminuer les tarifs.

La politique de prévention des assurances répond avant tout à des nécessités internes.

* L'Argus 3.12.76.

La fonction de l'assurance et de sa spécialité, l'actuariat c'est le traitement de l'aléatoire, de l'accidentel, du sinistre et sa traduction en du certain, échelonné, ordonné, barémé et tarifé. A un monde chaotique parsemé d'événements accidentels de dommages irréparables, se substitue l'harmonie des théories de primes, d'échéances, de constats amiables.

De même que le crédit masque le coût de l'automobile, l'assurance masque le coût de l'accident. Elle transmute des corps ou parties du corps morts en argent.

Nous avons montré comment se déploient des réseaux, des reliefs, des codes qui enserrant le corps social des conducteurs. Nous avons dit que ces dispositifs repèrent tout ce qui dévie, tout ce qui bouge. "L'accident occulté dans ses significations est une forme de réaffirmation de l'ordre : la figure de la révolte est absorbée par celle du malheur".*

L'assurance transmute la vie en chose, absorbe l'aléatoire, le délaie en état de sécurisation permanent.

5 - LA REDUCTION DU FACTEUR HUMAIN PAR LA PREVENTION ROUTIERE.

A. CONTEXTE DE CREATION DE LA P.R.

On peut légitimement se demander ce qui a bien pu pousser les sociétés d'assurances à créer une offre de sécurité, concrétisée par l'institution de la Prévention Routière en 1949. On peut penser que le développement de l'industrie automobile et de la mobilité automobile concomitante, trouvait là un élément de remède aux disfonctionnements mortifères du système automobile.

La recherche des intérêts bien compris du commerce de l'assurance automobile, convergeant avec ceux des autres parties prenantes dans la fondation de la P.R. serait cependant incomplète. C'est à l'intérieur même des assurances qu'il faut chercher les ressorts des initiatives prises dès 1946 qui vont préfigurer la police de la route, avant que ne soit créée la Prévention Routière.

* O. QUERCUIL et C. HARMELLE. *La représentation sociale de l'accident. Un enjeu de pouvoir.* C.E.R.F.I. 1978.

Quelle est la situation des assurances en 1946 ? On peut dire qu'elle n'est guère florissante. On a vu que l'industrie des assurances est très sensible aux fluctuations monétaires. Et l'issue de la guerre voit la nuissance financière des assurances au plus bas.

En 1914 les placements réalisés par les sociétés d'assurances représentaient les 8/10 des dépenses budgétaires publiques de la France. En 1946 ils n'en représentent plus que le 1/10. Et ce phénomène est propre aux assurances françaises. Jusqu'en 1946 l'assurance accidents malgré la réduction énorme des affaires automobiles était soutenue par la revalorisation automatique des affaires d'accidents du travail et de risques exceptionnels.

"L'assurance accidents du travail a été la "bête de somme" de l'assurance française de 1940 à 1946 et a pallié l'effondrement de l'assurance auto".*

La dévalorisation monétaire amenuise la solidité financière des assurances de plusieurs manières :

- elle diminue le pouvoir d'achat des réserves,
- elle oblige à puiser dans ces réserves pour payer les frais de gestion,
- elle accroît les charges de commercialisation (agents et courtiers).

Sur ce dernier point on note que les commissions d'acquisition versées aux agents et courtiers sont fixées à un taux élevé : en 1945 il se situe à 16,3 %, alors qu'on trouve dans la période d'avant guerre des taux moyens de 7 à 8 %.** Les menaces de disparition des entreprises d'assurance entraînées par la dévaluation monétaire imposent ce taux élevé.

La libération en 1945 voit la mise en application d'un certain nombre d'idées directement issues du Conseil National de la Résistance.

Cette mise en application se traduit par un profond bouleversement pour les assurances. C'est d'abord la création de la Sécurité Sociale le 25 octobre 1945 qui nationalise les assurances accidents du travail. Cette amputation porte un coup très dur aux entreprises d'assurances. On a déjà signalé plus

* J. FOURASTIE. *Les assurances*. Lib. Sirey. 1948.

** Ce taux est d'environ 14 % en 1977.
(AGSAM. 1978).

haut le rôle que jouait cette assurance dans la branche accidents. L'assurance accidents du travail représentait en 1938 le 1/3 du chiffre d'affaires total des assurances accidents et risques divers. C'est ensuite la nationalisation d'une trentaine de sociétés d'assurance privées le 25 avril 1946, bien que le projet à la Libération ait été la nationalisation de l'ensemble des assurances.

Pour les sociétés d'assurances automobiles, même si l'avenir est devant eux, la situation n'est pas brillante. Pour améliorer cette situation, il y a d'une part la hausse des tarifs. Ceux-ci ont été augmentés de 500 % pour l'automobile de 39 à 46 alors que ceux des autres accidents n'augmentaient que de 20 %. D'autre part il y a la réduction des frais de gestion et la diminution des sinistres.

Car la reprise de la circulation routière se fait dans des conditions difficiles : mauvais état des véhicules, inexpérience générale des conducteurs, mauvais état des infrastructures. La fréquence des accidents croît d'une manière inquiétante, en particulier pour les assureurs cela se traduit par la multiplication des sinistres.

C'est dans ce contexte général que les assureurs sont poussés à appliquer au domaine automobile ce qui s'était imposé dans le domaine des accidents du travail après la loi de 1898. La pratique de prévention.

Cette pratique devait voir le jour le 2 mars 1946 avec le lancement par l'association générale des sociétés d'assurances contre les accidents de l'assistance routière des assurances (A.R.A.). Ce jour là 30 motocyclistes équipés par l'ARA prirent le départ pour exercer une surveillance sur les grandes routes aboutissant à la capitale. Leur programme était le suivant ; prévenir les accidents en se plaçant aux carrefours dangereux, secourir les blessés, assister les automobilistes en détresse, se tenir toujours en liaison étroite avec la gendarmerie.

Après trois ans de fonctionnement l'Association décide de faire mieux encore. Les assurances mobilisèrent autour d'elles ce que Sauvy appellerait le lobby automobile : Fédération Nationale des clubs Automobiles, Union Routière de France, Fédération Nationale des Transports Routiers, Union des Usagers des Véhicules de Transport Privé. Tous ensemble ils firent une extension à l'ARA. Ainsi naquit la Prévention Routière. Les motocyclistes de l'ARA, devenus les "Ange gardiens de la circulation" furent mis à sa disposition ; leur nombre s'accrut et leur rayon d'action fut étendu. Mais l'Etat devait bientôt reprendre le flambeau et le 17 juin 1953 la Prévention Routière remettait ses 43 motocyclettes à la Gendarmerie Nationale.

Dans cette création on doit mentionner le rôle clé de l'Union Routière, réunissant les principaux intérêts économiques liés à la route. Le président de l'Union routière prend la présidence de la Prévention Routière et reste simultanément à ces deux postes jusqu'en 1974. Il créera également en 1948 la Fédération Routière Internationale avec le concours des grands pétroliers et la Prévention Routière Internationale en 1955.

Dans cette association les Assurances apportent le financement, et l'Union Routière, qui oeuvre pour le développement de l'usage automobile considéré comme socialement bon et économiquement excellent, la doctrine.

B. STRUCTURES ET HISTOIRE DE LA P.R.

A sa création la Prévention Routière fonctionne comme un petit bureau d'études qui dans les premières années couvre la France entière de panneaux indiquant : "ici tant de morts l'an dernier" matérialisant ce qu'on appelle les points noirs. Et jusqu'en 1958 elle poursuit des campagnes de sensibilisation aux problèmes de sécurité, elle édite des tracts, des films, des affichettes, en réalisant des petites études.

Dès le départ trois règles sont fixées : la P.R. est un organisme privé distinct de l'Etat. Cependant, cet organisme ne se veut ni un syndicat de défense, ni une structure de contestation, très para-public, son ambition est de coller de façon très étroite avec la fonction publique.

Par ailleurs il s'appuie sur une structure de comités implantés dans les départements. Cette structure d'origine est développée après 1958 en trois activités parallèles.

Le bureau d'étude a poursuivi son développement de plus en plus sur contrats d'Etat en participant aux campagnes de sécurité, et auprès de certains organismes tels que l'armée, EDF, etc... L'association la Prévention Routière compte, en 1978 327.000 membres qui versent une cotisation minimum de 70 F.

L'école de la Prévention Routière, forte de 80 moniteurs traite en moyenne 300 élèves par jour. Par ailleurs, la PR a développé son réseau de comités départementaux. Chaque comité est sous "la présidence d'honneur du préfet". Le président effectif est en général un notable bénévole, grand chirurgien, gros garagiste, patron d'un cabinet d'assurance, lequel est assisté toujours d'un directeur appointé à plein temps qui est un ancien de la Fonction Publique Routière, commandant de gendarmerie, commissaire de police, ex-fonctionnaire de l'Equipe-ment, tous ayant été impliqués dans la Sécurité Routière quand ils étaient en activité." ※ d'après R. PAUSARD, Secrétaire général de la Prévention Routière.

Il faut y ajouter 1200 délégués correspondants et 7500 correspondants municipaux pour une action en profondeur.

La question de la "nationalisation" de la Prévention Routière s'est posée vers la fin des années 60 lorsque sous l'impulsion de Jacques Baumel la sécurité routière fit ses premières apparitions socio-politiques. Il est alors sérieusement envisagé de faire de cet organisme un établissement public, sorte de comité national de la sécurité routière. Finalement la P.R. a réussi à conserver son statut privé auquel elle était très attachée, et en même temps s'est imposée l'idée de créer un organe interministériel.*

C. PREVENTION DES ACCIDENTS OU DEFENSE DE L'AUTOMOBILE.

La doctrine de la Prévention Routière se fonde sur la nécessité de réguler l'usage de l'automobile en rendant la circulation plus sûre par une action pédagogique en profondeur et une large information de la population. Cette action passe par la diffusion massive de normes de comportement adéquates à l'usage automobile.

Mais lorsque le besoin s'en fait sentir l'organisme sait marquer face à l'action des pouvoirs publics les limites au delà desquelles l'usage automobile, trop contraint, est compromis.

"La réglementation et la répression ont atteint des limites. Il y a un phénomène de "ras le bol" vis à vis de la réglementation. Il n'y a rien de plus dangereux pour un gouvernement que d'imposer une loi que l'on ne peut faire respecter car elle n'est pas acceptée par le public.**

Lorsque le CISR a voulu imposer la ceinture en ville, les codes allumés de jour pour les voitures "j'ai fait un édito : pas de zèle, on a du mal à digérer les limitations, n'en rajoutez pas pour le plaisir !".***

Une analyse des campagnes de propagande de la P.R. a été faite par le Cerfi.****

** cf. chapitre VI.

*** M. GALLIENE ancien président de l'Union Routière et de la Prévention Routière. (interview)

**** R. FANSARD (interview)

***** C. QUERQUIL et C. HARME IIE op. cit.

Le discours de la prévention enjoint aux usagers, piétons deux ou quatre roues de se soumettre aux impératifs de la circulation automobile. "Ici se signale pour une part la spécificité institutionnelle de la P.R. qui est d'être fondamentalement un organisme de défense de l'automobile".

La Prévention Routière contribue certes pour sa part à l'offre de sécurité.

Mais elle développe, en mobilisant un réseau de notables et d'anciens cadres de la gestion routière, en formant les cadres des auto-écoles, en intervenant sur les jeunes dans les écoles, une véritable prophylaxie des comportements inadaptes à l'usage automobile.

CHAPITRE VIII.

CONCLUSION.

Le développement de l'usage de l'automobile et la mise en place d'institutions et d'actions de sécurité routière ont été profondément influencés par la politique de l'Etat, dont un trait dominant est le souci constant de la préservation et de l'expansion du secteur industriel automobile.

On ne peut comprendre ce qui s'adresse à nous comme un phénomène naturel, "l'automobilisme", sans se rapporter aux grandes options et aux intérêts souvent conjugués de la haute administration, de l'appareil d'Etat et du secteur industriel.

On ne peut non plus comprendre la tardive intervention de l'Etat dans le champ de la sécurité routière sans faire référence aux enjeux socio-économiques liés au secteur et aux multiples sous-secteurs d'intérêts qui lui sont associés. C'est pourquoi, il est important de considérer le "besoin de mobilité automobile" et "la demande de sécurité" comme des faits sociaux c'est-à-dire étroitement articulés à une écologie sociale et à un système d'enjeux socio-économiques.

1. ECOLOGIE SOCIALE ET ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES DU BESOIN DE MOBILITE ET DE LA DEMANDE DE SECURITE.

L'écologie sociale dont il est question ici est principalement celle des modèles sociaux, ayant force de normes, qui ont conduit les planificateurs et, dans une certaine mesure, l'appareil d'Etat dans son ensemble, à la justification répétée de l'usage de l'automobile, à la légitimation des priorités et des décisions accordées à son développement, à l'instauration d'un relatif consensus entre les décisions administratives et les incitations du secteur industriel. Cet environnement social se spécifie en environnement institutionnel dès lors qu'il s'agit de décrire les conflits d'institutions entre territoires administratifs, les représentations sociales des décideurs toujours plus rigides à l'égard du facteur humain des causes de l'accident de la route et les manières de faire de l'administration, à la fois par compromis institutionnel et par promulgation de décrets et de réglementations, dont le volontarisme est supposé être compensé par la croyance aux vertus pédagogiques et démocratiques de campagnes d'information et de jeux télévisés éducatifs.

Il est probable que la formulation des besoins de mobilité trouve son origine dans cette écologie qui échappe et qui est relativement extérieure aux sujets qui les forment. Le besoin, comme fait social, s'élabore et se construit d'une manière relativement autonome des acteurs sociaux qui en sont les sujets : l'aménagement du territoire, les politiques urbaines, la planification et la distribution spatiale des zones d'activité renforcent et cristallisent les orientations administratives et les séparent d'autant des sujets de l'administration. Le système de gestion des besoins sociaux impose l'automobile à la ville, qui doit s'en accommoder avec ses rues, ses quartiers, ses habitants, ses piétons ; des budgets énormes sont investis dans la rénovation et l'extension de la voirie urbaine : boulevardspériphériques, rocades, pénétrantes, voies express, structurent l'espace urbain, accentuent les oppositions entre le centre et la périphérie, normalisent les migrations alternantes quotidiennes, définissent un nouveau style de déplacement domicile/travail, attribuent un nouveau sens aux déplacements de loisir de plus en plus dépendants et orientés par la motorisation, modifient les rythmes et les modes de vie. Dans le même temps, alors que le secteur industriel s'accroît, les mécanismes d'achat de l'automobile sont grandement facilités par le crédit à la con-

somation, la politique des transports de l'Etat fondée sur la concurrence entre les modes occasionne le ralentissement de l'effort d'expansion des transports collectifs et la réduction de la qualité du service.

Par ailleurs, le domaine de la sécurité routière est rapidement balisé puis catégorisé par l'appareil administratif qui introduit son mode de pensée systémique, son système de représentation des causes de l'accident de la route, ses idées sur la "psychologie" de l'usager, son système d'information du public, son code de sanctions et de gratifications, ses dispositifs de répression et de punition.

Le processus de catégorisation sociale de la sécurité routière est considérablement renforcé par l'appareil productif qui introduit par de multiples canaux de communication et développe par des campagnes publicitaires répétées sa propre conception de la sécurité routière fondée principalement sur la sécurité primaire des véhicules, conception ambiguë qui transforme adroitement les qualités dynamiques des véhicules en autant de caractéristiques de sécurité.

Ce processus est enfin fortifié par l'appareil assurantiel qui convertit les figures de la mort et de la blessure en des catégories bureaucratiques et monétaires, caricatures ironiques et marchandes du corp humain.

La mobilité des citoyens et leur sécurité, c'est-à-dire les garanties de protection et de prévention des accidents, sont devenus les objets de la gestion de la société administrative qui leur a imprimé une orientation particulière et qui a défini les catégories légitimes d'application de la sécurité dans le système de circulation. Ces catégories d'action trouvent leur origine et leur légitimation dans une modalité spécifique : l'intervention régulatrice.

2. INTERVENTION REGULATRICE, MODELES DE REGULATION ET REGULATION DES RAPPORTS SOCIAUX.

Dans le domaine de la prévention des accidents de la route considérés comme un output fatal et inéluctable du système de circulation, les modalités d'intervention de l'Etat sont typiques tant dans leurs formes que dans leurs finalités. L'intervention requiert des préliminaires administratifs pour la préparation des nouvelles réglementations : consultation des groupes socio-professionnels impliqués, réunions de commissions regroupant les agents de l'Etat et les représentants de ces groupes. Puisqu'il s'agit de sécurité routière, les constructeurs automobiles, les pétroliers, les compagnies d'assurance, la Prévention Routière, seront en priorité consultés. Leurs inter-

locuteurs sont d'une manière générale les agents d'un grand corps de l'Etat : les Ponts et Chaussées. Ces commissions regroupent donc des techniciens. Cependant, et comme on a pu le constater, la rationalité technique qui est supposée commander la prise de décision dans ces groupes n'est pas exempte de dimensions idéologiques, systèmes de représentation relativement communs aux agents de l'Etat et aux groupes socio-professionnels. Les points de consensus les plus avancés sont : la non remise en cause de l'automobile comme moyen de transport individuel dominant, l'attribution de la cause des accidents de la route au conducteur. Ce faisant, le contenu des échanges est presque toujours de tonalité réformiste, sauf sur quelques questions de principe. L'une des raisons est probablement l'absence d'organisation représentative des usagers (il n'en existe pas) ou d'organisation syndicale là encore représentative, comme c'est le cas par exemple au Conseil Economique et Social.

Ce processus est typique des habitudes de la haute administration française qui a tendance à choisir ses interlocuteurs légitimes parmi les groupes socio-professionnels et à exclure les regroupements d'usagers ou les organisations syndicales soupçonnées d'obéir à "des principes malthusiens".* dans la définition des objectifs politiques; l'harmonie -plus ou moins conflictuelle- entre les groupes socio-professionnels et l'administration étant supposée en revanche refléter l'intérêt général. Dans le cas de la préparation d'un dossier technique tel la limitation de vitesse ou la sécurité des véhicules on peut dire que les débats avaient pour fonction secondaire -sinon primaire- de convaincre ces groupes, notamment constructeurs et pétroliers de l'inévitabilité technique et de l'opportunité sociale de

* Au niveau du pouvoir central, l'opposition entre principes "dynamiques" et "malthusiens" semble discriminer les groupes légitimes et illégitimes : "Chaque administration décide pour elle-même avec quels groupes elle aura des contacts approfondis et quels groupes seront plus ou moins laissés à l'écart. Mais qu'est-ce qui distingue les groupes dynamiques des groupes malthusiens ? les groupes dynamiques sont ceux dont la force économique est telle qu'on ne peut les ignorer. Mais, surtout, ils sont considérés comme légitimes parce que leurs revendications coïncident avec la politique gouvernementale. les groupes malthusiens d'autre part, comme le soulignait un directeur du ministère des Finances, sont ceux dont les revendications vont à l'encontre de la politique gouvernementale".

Ezra N. Suleiman. *les hauts fonctionnaires et la politique.*
Le Seuil - 1976.

l'institution de mesures de sécurité routière. On peut en tout cas faire l'hypothèse que le consensus sur la rationalité technique, l'accord sur l'usage et l'avenir de l'automobile, l'absence d'organisation représentative des usagers ou d'organisations syndicales ont défini, en grande mesure, la nature "régulatrice" des actions envisagées, c'est-à-dire de contrôle de la mobilité des usagers.

La définition de la politique de sécurité routière a requis la mise en place d'une structure administrative horizontale; la Mission Interministérielle, l'application du programme finalisé de sécurité routière, et l'intervention d'un "chef charismatique", c'est-à-dire au moins trois niveaux d'intervention institutionnelle. Ce dispositif est probablement là encore associé aux habitudes de travail des ministères, cabinets et directions centrales dont les modes de fonctionnement, décrits notamment par Ezra N. Suleiman s'appuient souvent sur des règles de concurrence et des codes de discrétion. Or, mise à part l'influence des groupes de pression, l'environnement institutionnel de la sécurité routière est complexe. Plusieurs ministères sont concernés, Intérieur, Défense, Equipement, Santé ... dont les orientations, les objectifs et les modus operandi convergent difficilement. Ce qui explique peut-être certaines difficultés rencontrées par le Délégué à la Sécurité Routière -certaines "pesanteurs sociologiques"-, le rattachement de la Délégation au Premier Ministre et l'importance de l'impulsion de Jacques Chaban-Delmas.

Les gestionnaires de la sécurité routière emploient la voie réglementaire et législative. Dans la mise au point de la réglementation (limitation généralisée de la vitesse, port obligatoire de la ceinture de sécurité) ou de la législation (taux légal d'alcoolémie) ils s'appliquent à convaincre ou à obtenir l'accord des groupes socio-professionnels concernés (viticul-teurs, constructeurs). En revanche, la communication avec les usagers démarre le plus souvent avec ou après la mise en place de la mesure. La nature de cette communication est généralement formelle ; elle est médiatisée par la télévision, la radio, la presse et se manifeste sous la forme de messages publicitaires ou de jeux. Le feed-back est opéré par le biais des instituts de sondage d'opinion, véritables et seuls interlocuteurs des Pouvoirs Publics, qui assument un rôle social de substitut générique des usagers. Les gestionnaires de la sécurité routière font en général confiance à la publicité, dont ils contrôlent d'ailleurs les thèmes et les formulations, pour persuader les usagers du bien fondé de leurs interventions et ils accordent beaucoup d'importance aux sondages d'opinion pour orienter leur action et pour mesurer son impact. Le "marketing social", nouvelle catégorie technico-marchande du monde de la publicité figure probablement, dans cette communication à sens unique, ce "supplément d'âme" accordé à la rigueur objective de la régle-

mentation, au même titre sans doute que la représentation paternelle et bon-enfant du Gendarme aux jeux télévisés.

L'intervention par les mass média obéit vraisemblablement à un modèle de régulation : l'influence sur les opinions et les attitudes à l'égard des actions de sécurité vise à réduire le décalage objectif entre les exigences de mobilité et les contraintes de sécurité. Elle ouvre sur une double démonstration : celle de l'attention que porte le pouvoir à la protection des usagers, celle de la mesure, de la modération et même de la précaution dont cette attention est marquée. Action, donc, de régulation des rapports sociaux. Le modèle de régulation est ainsi présent à différents niveaux, économique, social, institutionnel, de la réalité sociale que constitue l'action de sécurité routière.

3. MODELES DE REGULATION DE LA MOBILITE ET REPRODUCTION DES RAPPORTS SOCIAUX.

Si la forme que prend l'intervention de l'Etat témoigne de la prégnance de ce modèle de régulation, la finalité des actions de sécurité en porte aussi fidèlement le sceau.

Dire que la sécurité routière intervient comme instrument de régulation de la mobilité est insuffisant. C'est, d'une certaine manière, le coût social des accidents et la comptabilité qui en est faite, qui ont une fonction régulatrice.* Le système est complexe et le rôle des compagnies d'assurance est important. L'assurance obligatoire, et parmi celle-ci l'assurance tous-risques est sans aucun doute aussi un facteur de régulation. Si l'assurance est un facteur de sécurité -sécurité objective d'ailleurs- elle n'accroît pas obligatoirement le niveau de sécurité du système dans son entier et le principe du bonus-malus ne renverse pas cette tendance, sauf à ses marges. L'assurance est, d'une certaine manière, le garant du système. Ce faisant, elle tend à le reproduire. On peut ainsi concevoir l'offre de sécurité assurancielle comme un dispositif de reproduction sociale dont les principes se rapportent bien entendu au paiement des primes, à la représentation des causes de l'ac-

* L'idéologie de l'auto-régulation du système, portée à son comble, trouve son expression dans un article de John D. Williams de la Rand Corporation : "L'absurdité de la conduite sûre". (Fortune, sept. 1964) "Je suis convaincu qu'il existe, en effet, un niveau souhaitable du taux des accidents d'automobiles -désirable entendons-nous- d'un point de vue général ; en ce sens qu'il est une conséquence nécessaire de choses qui, pour la société, sont d'une plus grande valeur" Cité par R. Franck. Le savoir et les opinions. in l'idéologie de/dans la science. Seuil 1977 p. 248.

cident, à la doctrine de la responsabilité, au code de la route. Mais l'essence même de la reproduction sociale se lit dans le système des échanges symboliques qu'elle impose, inscription dans le corps des hommes des valeurs marchandes en usage dans le corps social.

Sur un plan comparable, la mise en place du programme finalisé de sécurité routière à partir des méthodes RCB, la diffusion sélective de l'automobile et la distribution inégale des dispositifs de sécurité sur les véhicules obéissent sans doute aussi à la logique générale de reproduction des rapports sociaux

Le programme finalisé édifié à partir d'une problématique coût/efficacité, n'obéit-il pas à un principe de conversion marchande ou de l'équivalence monétaire du risque et de sa réalisation dans la blessure ou la mort ? Ce phénomène trouve probablement son origine dans le fait que "bon nombre d'opérations publiques de rationalisation tendent à rechercher un équivalent monétaire à des avantages ou à des coûts non marchands (ex:RCB). La production hors marché n'est-elle pas évaluée par ses coûts dans la comptabilité nationale ?"^{***}

Rationalité technico-administrative, régulation et reproduction des rapports sociaux, telles semblent être les catégories générales par lesquelles sont traités, planifiés, les besoins sociaux de mobilité et de sécurité.^{***}

4. BESOINS DE MOBILITE ET DEMANDES DE SECURITE. SUITES A L'ETUDE.

La seconde phase de la recherche en contrepoint à la lecture de cette "offre" institutionnelle de sécurité, aura pour objet de mettre en évidence certaines attentes caractéristiques émises par les acteurs sociaux impliqués à divers titres, par la problématique de l'insécurité routière.

^{**} Bruno JOBER et Bruno REVESZ *Politiques résiduelles et planification. Cahiers internationaux de sociologie.*
Vol. LXIII, 1977, p. 257.
Voir également des mêmes auteurs : *La planification et la production sociale du besoin. Sociologie et sociétés.*
Vol. VI, n° 2, 1973, pp 35-51.

^{***} catégories de planification ou "procédés de pouvoir" qui, comme le souligne Michel Foucault, "fonctionnent non pas au droit mais à la technique, non pas à la loi mais à la normalisation, non pas au châtement mais au contrôle". *Histoire de la sexualité. 1. La volonté de savoir.* Gallimard 1976.
p. 113.

Selon notre plan de recherche, l'analyse de la demande de sécurité succède à celle de l'offre. Cette démarche peut apparaître linéaire et dualiste. Elle se veut analytique et ce faisant, elle opère une partition, un découpage du réel. Elle pré-suppose à titre d'hypothèse générale, que l'objet de l'analyse est lui-même séparé, conflictuel. Elle postule ainsi un décalage entre les principes, les objectifs et les modes d'action des administrateurs du système et les attentes des administrés qui en sont les utilisateurs.

La question que nous voudrions poser est la suivante : devant la normalisation progressive de la sécurité routière, existe-t-il des attentes venant des utilisateurs, ces attentes peuvent-elles être réduites à la simple reproduction de l'offre de l'administration et des diverses institutions de gestion ou, au contraire revêtent-elles un aspect plus spécifique et critique ?

Le premier moment de cette phase de la recherche consistera à établir le corpus des instances (organisations, groupes, personnalités) et des conjonctures (mise en place de nouvelles infrastructures ou de nouveaux espaces de déplacement) susceptibles de recueillir ou de favoriser l'émergence d'une "demande" de sécurité. On procédera ensuite à une analyse historique et socio-économique de l'élaboration de ces "demandes" de sécurité, de façon à statuer sur les enjeux qui ont amené leur émergence ; on cherchera ensuite à définir les articulations entre le processus d'élaboration de la "demande" de sécurité et le dispositif des normes et des modèles sociaux d'imposition de l'usage de l'automobile.

BIBLIOGRAPHIE.

- P. BARJONET, J.P. CAUZARD, J. L'HOSTE.
Représentations sociales de l'action de sécurité et de l'accident de la route. SAEI. Mission de la recherche. ATP Socio-Economie des Transports. 1975-1978.
- C. BAUDELLOT, R. ESTABLET, J. TOISER.
Qui travaille pour qui ?
Cahiers libres 354. Maspero 1979.
- J. BAUER.
L'assurance automobile.
Ed. de l'Argus. 1968.
- D. BLEITRACH, A. CHENU.
Production et consommation dans la structuration des pratiques de déplacement. CRET. ATP Socio-économie des Transports. 1977.
- L. BOLTANSKY.
Les usages sociaux de l'automobile.
Actes de la recherche en Sciences Sociales. Mars 1975.
- M.A. CAMBOIS, H. FONTAINE.
Etude sur la sécurité comparée par marque et type.
ONSER 1978.
- A. CUNEO.
Transports et aménagement du territoire.
Déplacement dans les zones rurales. DATAR. RNUR.
La documentation française 1977.
- M. DEJEAMMES ; R. QUINCY.
La protection par son gonflage.
ONSER. Cahier d'étude n° 37. 1976.
- U.S. ELLINGSTADE ; T.J. SPRINGER.
Analysis of ASAP rehabilitation countermeasure effectiveness. University of South Dakota NHTSA.

- M. FOUCAULT.
Histoire de la sexualité. La volonté de savoir.
Gallimard 1976.
- J. FOURASTIE.
Les assurances. Sirey 1948.
- F. FRANK.
Le savoir et les opinions. L'idéologie de/dans la science.
Le seuil. 1977.
- P. FRIDENSON et ALL.
La révolution automobile.
Albin-Michel 1977.
- G. GAUGANT ; J. ZASLAVSKY.
Jeu automobile et espace-temps industriel.
CEREBE, 1975.
- C. GERONDEAU.
La mort inutile. Plon 1979.
- M. GLAUDE.
Bientôt 20 millions d'automobiles.
Economie et Statistique n° 95.
Décembre 1977.
- M. GLAUDE.
La fin des vieilles voitures.
Economie et Statistique. Mars 1978.
- X. GODARD.
Recherche sur la mobilité des personnes en zone urbaine.
IRT 1979.
Les budgets-temps de transport. IRT 1978.
- H. JAMOUS.
Éléments pour une théorie sociologique des décisions
politiques. Revue française de sociologie.
IX. 1968. 71-88.
- M.C. JAYET.
Aspects juridiques et institutionnels de la criminalité
routière. ONSER 1979.
- B. JOBERT ; B. REVESZ.
Politiques résiduelles et planification.
Cahiers internationaux de sociologie. Vol. L XIII 1977.
La planification et la production sociale du besoin.
Sociologie et sociétés. Vol VI n° 2 - 1973.

- D. LECA.
La discrimination des mauvais conducteurs.
Ronéo 1964.
- J. LOJKINE.
La politique urbaine dans la région lyonnaise.
Mouton 1974.
- E. MACKAY.
Les notions floues en droit.
Langages 53. 1979.
- M. MOGET.
Représentations sociales et normes des usagers en
matière d'infractions et de sanctions.
ONSER 1979.
- J. MORICE.
La demande d'automobiles en France.
Armand Colin 1957.
- M. MOUTARDIER
La diffusion de l'automobile.
Economie et statistique. N° 10. 1977. n° 33.
- T. NGUYEN-HUU.
Le parc automobile des ménages. M 65-66. 1978
- O. QUEROUIL ; C. HARMELLE.
La représentation sociale de l'accident.
Un enjeu du pouvoir. CERFI.
ATP socio-économie des transports. 1978.
- P.J. RICHARD,
Histoire des institutions d'assurance en France
Ed. de l'Argus. 1956.
- A. SAUVY.
Les quatre roues de la fortune. Flammarion 1978.

Coût et valeur de la vie humaine.
Hermann 1977.
- E.N. SULEIMAN.
Les hauts fonctionnaires et la politique.
Le seuil 1976.

G. THIRY et B. CHAUVIN.

Etude sur l'utilisation de l'automobile par les ménages français. Association générale des sociétés d'assurance contre les accidents. 1978.

A. TROGNON.

L'équipement des ménages en biens durables au début de 1978. INSEE. M 71.

P. GUILLAUMAT.

Orientations pour les transports terrestres.
La documentation française. Paris 1978.

Programme finalisé de sécurité routière.

Commissariat général au Plan - Décembre 1971.

Ier, IIème, IIIème, IVème, Vème, VIème, et VIIème Plan.

Commissariat général au Plan.

La documentation française. Paris.

Rapport de la commission sur la sécurité des véhicules.

Ministère du développement industriel et scientifique.

Ministère de l'équipement et du logement. Juin 1972.