

# Stratégies préventives et acteurs

**La lutte contre l'insécurité routière implique de nombreux acteurs : État, collectivités locales, associations, entreprises, chercheurs, professions liées à l'automobile et assurances... Leurs angles de vue différents ouvrent l'analyse pour une meilleure prévention.**

## La politique de sécurité routière

**Isabelle Massin**  
Déléguée  
interministérielle à la  
Sécurité routière

La démocratisation de l'automobile, devenue accessible à la plupart, date des années soixante. L'importante augmentation du trafic qui en a résulté sur un réseau routier ni dimensionné ni adapté en conséquence s'est traduite par une envolée du nombre des accidents atteignant son apogée en 1972, année où furent enregistrées plus de 16 000 morts sur les routes de France.

### Organisation de la sécurité routière en France

Prenant conscience de la gravité du phénomène, le gouvernement a créé alors le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), assorti d'un poste de délégué interministériel. Présidé par le Premier ministre et réunissant l'ensemble des ministres les plus concernés (Intérieur, Défense, Justice, Éducation nationale et Jeunesse, Santé, Travail, Finances, Recherche...), le CISR a pour mission de déterminer les mesures générales à prendre. Celles-ci sont préparées et leur application suivie par le délégué interministériel, en concertation permanente avec les responsables des administrations concernées.

Au fil des trente dernières années, de nombreuses dispositions ont ainsi été adoptées, généralisées ou renforcées qui, peu à peu, ont permis d'infléchir la courbe

des accidents et de leurs victimes. Alors que le parc automobile doublait et que le trafic était multiplié par 2,5, le nombre de tués était, lui, divisé par deux, ce qui permet d'affirmer que, compte tenu des kilomètres parcourus, la route française est à ce jour cinq fois moins meurtrière qu'il y a trente ans.

Depuis 1982, le délégué interministériel est également directeur de la sécurité et de la circulation routières au ministère de l'Équipement et des Transports. À ce titre, il a la responsabilité directe de la formation du conducteur, de la réglementation technique du véhicule et de l'exploitation routière.

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) a pour mission la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la définition des données statistiques nationales et internationales, le suivi des études sur l'insécurité routière. Il publie un bilan détaillé chaque année.

Enfin, mis en place en octobre 2001, le Conseil national de sécurité routière (CNSR) est composé de 45 membres représentant les différentes composantes impliquées dans la lutte contre l'insécurité routière : État, Parlement, collectivités locales, associations, professions liées à l'automobile et aux assurances. Il est assisté d'un comité d'experts et dispose d'un budget propre. Le CNSR a trois missions :

- proposer au gouvernement des mesures en faveur de la sécurité routière,
- commander des études permettant d'améliorer les connaissances en matière de sécurité routière,
- procéder à des évaluations des actions engagées ou proposées.

### Grandes orientations de la politique de sécurité routière aujourd'hui

Malgré les progrès réalisés, la France reste en deçà des résultats obtenus dans la plupart des autres pays de même niveau de vie, notamment en Europe. Dans son allocution du 14 juillet 2002, le président de la République s'en est inquiété et a affirmé sa volonté de rupture en déclarant que la sécurité routière serait une priorité de son mandat.

Dès le 17 septembre, les États généraux de la sécurité routière ont donné lieu à un large débat auquel, en présence du Premier ministre et de six membres du gouvernement, ont participé les principaux acteurs nationaux concernés. À la lumière de cet échange, et en complément des initiatives déjà prises par le nouveau gouvernement pour renforcer les moyens consacrés à la sécurité routière, le CISR sera réuni avant la fin de l'année pour décider de nouvelles actions. Présentées en conseil des ministres le 16 octobre, les orientations proposées s'articuleront autour de cinq axes :

- Faire respecter la règle, ce qui suppose une augmentation forte des contrôles routiers, un traitement plus rapide et plus systématique des infractions routières,

une formation du conducteur et une sensibilisation permanente de l'usager de la route sur le fondement des règles.

- Promouvoir des véhicules plus sûrs. La réglementation des véhicules est effectuée au niveau européen, mais les constructeurs français peuvent promouvoir les outils d'aide à une conduite plus apaisée, plus sûre ; l'État peut en équiper ses véhicules comme les entreprises leurs flottes professionnelles.

- Inciter l'usager à adapter sa conduite à ses capacités et à ses aptitudes physiques : selon les moments de la vie, les circonstances, l'état de santé, l'environnement, les capacités et les possibilités de conduire sont différentes. Le conducteur doit en avoir conscience et être formé sur le sujet.

- Repenser la route et la rue en fonction de l'objectif sécurité routière. Trop souvent les aménagements routiers visent à améliorer la fluidité du trafic, ou en ville la qualité de l'espace urbain. Il est essentiel qu'ils soient systématiquement étudiés sous l'angle de la sécurité. Le traitement des obstacles latéraux (poteaux, parapets, arbres...) doit être une priorité.

- Impliquer et responsabiliser les différents acteurs.

 suite page 29

## Mobilisation à Saint-Fargeau-Ponthierry

**E**n l'an 2000, après plusieurs accidents mortels de jeunes les années précédentes, sept jeunes de Saint-Fargeau-Ponthierry se tuent sur la route. Dans tous les cas, une conduite à risques est à l'origine du drame. En septembre 2000, le maire et la benjamine du conseil municipal mobilisent l'ensemble de la population, et plus particulièrement les jeunes, pour agir. L'objectif fixé est zéro jeune tué en un an.

La municipalité fait de cette action en faveur de la sécurité routière l'une des priorités de son projet politique. L'implication des jeunes est recherchée en particulier. L'idée est de faire de la lutte pour la sécurité routière l'affaire de tous. Un comité de pilotage sécurité routière réunissant des jeunes, des élus, des fonctionnaires de la municipalité et l'École de conduite française est créé. Il élabore un plan local de sécurité routière. Les différentes actions programmées ont pour objectif d'inviter chacun à changer son comportement routier

et celui des autres usagers en développant le dialogue social entre jeunes/parents, jeunes/adultes, autorité/citoyens.


Depuis deux ans, de nombreuses actions ont été menées et parfois reconduites. Parmi les plus significatives :

- Sensibilisation du personnel communal
- Diffusion dans toute la ville d'affiches réalisées par les jeunes
- Formation au secourisme avec la Croix-Rouge française
- Édition d'un « permis de vivre » réalisé par les jeunes et distribution à tout usager de la route ayant une conduite dangereuse
- Stages moto pour les jeunes avec la Police nationale
- Mobilisation du collège, où chaque année 200 élèves de 3<sup>e</sup> perçoivent la sécurité routière au travers du regard des familles de victimes, des représentants de l'État (police, pompiers...) et des associations et participent à différents ateliers (notamment, points

de sécurité routière à améliorer sur la commune)

- Journée « Combat pour une vie » en octobre qui, chaque année, permet de rendre hommage aux jeunes disparus, de faire le bilan des actions passées et de lancer des actions pour l'année à venir.

Fin 2002, le bilan est positif : depuis la mise en place du programme d'actions avec les jeunes, aucun jeune ne s'est tué sur la route.

Forte de ces résultats la municipalité de Saint-Fargeau-Ponthierry vient de créer avec d'autres communes l'association « Communes en route pour la vie ». Ses objectifs sont de regrouper les collectivités locales qui s'engagent contre l'insécurité routière, de favoriser les partages d'expérience, d'être une force de propositions et d'actions, et d'inciter d'autres communes à s'impliquer. 

Contact : Alice Renard, mairie de Saint-Fargeau-Ponthierry, 01 60 65 85 27, [arenard@saintfp.com](mailto:arenard@saintfp.com).

## Le plan gouvernemental

### Cause nationale, la lutte contre l'insécurité routière fait l'objet d'un programme d'actions gouvernemental.

Le 18 décembre 2002, le gouvernement a lancé un programme d'action pour lutter contre l'insécurité routière.

Les objectifs de ce programme sont triples : passer d'une sécurité passive à une sécurité active, mieux encadrer les conducteurs vulnérables, créer une culture générale de prévention des risques routiers.

### Contrôler et sanctionner pour prévenir l'accident

Il faut agir sur le comportement des conducteurs pour ne plus laisser place au sentiment d'impunité qui prévaut encore trop souvent.

Des contrôles automatisés capables de relever toutes les infractions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées, le respect des distances entre les véhicules et les signalisations imposant l'arrêt des véhicules seront instaurés sur l'ensemble du territoire. Par ailleurs, sera créée, sur les autoroutes concédées, une infraction pour vitesse moyenne supérieure aux limites réglementaires, celle-ci étant calculée au moyen des tickets de péage.

Cette mesure permettra un redéploiement des forces de l'ordre, qui pourront se concentrer par exemple sur le contrôle du taux d'alcoolémie et de la consommation de produits stupéfiants par les automobilistes.

Afin de parvenir à un traitement rapide du contentieux routier et d'éviter un encombrement des tribunaux, les contraventions de 4<sup>e</sup> classe du Code de la route seront forfaitisées et le titulaire

de la carte grise sera tenu au paiement préalable de l'amende en cas de contestation, (sauf à justifier du vol de son véhicule ou à fournir les coordonnées du conducteur).

Le traitement rapide du contentieux routier aura un effet persuasif qui doit conduire à un changement des comportements.

Certains comportements délinquants justifient une aggravation des peines. C'est le cas de la conduite en état d'ivresse, du non-port de la ceinture de sécurité, du défaut de casque et de l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite.

L'application des peines sera plus sévère pour les blessures et homicides involontaires et les multirécidivistes.

Enfin, les possibilités d'aménagements de suspension du permis de conduire (permis blanc) seront supprimées pour les infractions les plus graves et le suivi d'un stage de sensibilisation aux données de la sécurité routière pourra être imposé au titre de peine complémentaire des sanctions d'infractions graves.

### Des conducteurs vulnérables mieux encadrés

Un permis probatoire, délivré avec seulement 6 points, sera désormais la règle pour tous les conducteurs novices. La totalité des 12 points sera acquise après trois ans de conduite sans infraction.

Une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite sera effectuée avant l'obtention du permis de conduire, puis intégrée dans les visites médicales obligatoires tout au long de la vie active. Au-delà de 75 ans, une visite obligatoire permettant de tester notamment l'acuité visuelle, les réflexes et

la condition physique sera mise en place tous les deux ans pour les seniors souhaitant conduire un véhicule.

Afin d'assurer une meilleure formation des conducteurs, le programme de recrutement des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sera poursuivi sur 2004-2006.


### Pour une culture générale de prévention des risques routiers

La sécurité routière sera partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et de lutte locale contre l'insécurité. À ce titre, des crédits supplémentaires seront affectés aux préfets et un programme d'actions de traitement des obstacles dangereux sera mis en œuvre.

Le gouvernement veut mieux impliquer le corps d'inspection de l'Éducation nationale, le corps médical, la Santé dans les objectifs et les programmes de recherche, en fédérant les acteurs incontournables en matière de prévention tout en améliorant les connaissances.

L'État montrera l'exemple en équipant ses nouveaux véhicules, hors véhicules d'intervention et de secours, de limiteurs-régulateurs de vitesse adaptables par le conducteur et de dispositifs d'enregistrement des données de l'accident.

La France poursuivra au niveau communautaire ses démarches pour favoriser la prise en compte de la limitation de la vitesse sur l'ensemble des véhicules à la construction.

Les nombreuses associations qui militent en faveur de cette grande cause peuvent aider à changer les comportements et à faire prendre conscience de la responsabilité individuelle de chacun face à ce fléau. 

## « Une nuit pour la vie », une action menée par les jeunes pour les jeunes

**C**réée en 1996 par des jeunes, l'association nationale « La Route des jeunes » a pour objectif de lutter contre les accidents de la route par la responsabilisation. Partant de l'idée que, lorsque les jeunes parlent aux jeunes, l'impact du discours perd sa connotation moralisatrice et augmente considérablement sa force, les membres de l'association, tous bénévoles, s'engagent à dire et à montrer qu'on peut à la fois être usager de la route, jeune et responsable : « *oui, certaines règles doivent être respectées pour préserver la vie, notre vie, celle de nos passagers, celles des autres usagers que nous croisons. La vie est une fête, la route ne doit pas tuer la fête. On peut, on doit, être jeune et être responsable.* »

L'action « Une nuit pour la vie », principale activité de l'association, se déroule dans les discothèques. Des volontaires de la Route des

jeunes (ayant tous entre 15 et 24 ans) proposent aux conducteurs qui arrivent de déposer les clés de leur véhicule à l'entrée de l'établissement en échange d'une entrée et d'une boisson non alcoolisée gratuites. Les conducteurs participants doivent souffler dans un éthylomètre en sortant pour récupérer leurs clés de voiture. Les volontaires de la Route des jeunes proposent également à ceux qui n'ont pas participé à l'opération de souffler dans un alcootest afin de faire prendre conscience à tous de leurs limites.

Les résultats de cette opération sont encourageants et montrent une prise de conscience de plus en plus grande des jeunes. Dans les départements où l'association est intervenue plusieurs fois, elle a noté une évolution positive des réactions du public : à la première « Nuit pour la Vie », 40 % des clefs en moyenne sur l'ensemble des

discothèques ont été récoltées. Trois mois après, 60 % des conducteurs ont bien voulu participer à l'action. Et à la troisième venue dans le département, ce chiffre a dépassé 80 %.

Directement en amont des prises de risque, cette opération, au même titre que les actions voisines menées par d'autres acteurs (opérations Nez rouge, Capitaine de soirée, ...) semble tout à fait à même de limiter l'accidentalité au sortir des boîtes de nuit. Dommage que de tels dispositifs ne soient pas organisés sur l'ensemble du territoire chaque week-end... 📌

### La Route des jeunes

145, avenue de Suffren 75015 Paris  
Téléphone/télécopie : 01 40 56 33 51  
Mél. : [routedesjeunes@nameplanet.com](mailto:routedesjeunes@nameplanet.com)  
[www.laroutedesjeunes.org](http://www.laroutedesjeunes.org)

## La sécurité routière au niveau local

**L**a politique nationale de sécurité routière est, pour une large part, mise en œuvre dans les départements. Et c'est au représentant de l'État, le préfet, de faire appliquer ces décisions sur le terrain. Il s'appuie pour cela sur une organisation très structurée.

- Chaque préfet désigne un chef de projet qui, lui-même, s'appuie sur un « coordinateur sécurité routière ». Le chef de projet anime très régulièrement les réunions du pôle de compétences État : elles lui permettent de s'assurer de l'implication effective de toutes les administrations concernées par les actions de sécurité routière, de l'Éducation à l'Équipement.

- Le préfet établit, en collaboration avec le procureur de la République, un plan départemental de contrôles, pour que ceux-ci soient


effectués en fonction de l'analyse de l'accidentologie locale et dans une logique de prévention de l'accident. Le préfet a également pour mission d'encourager les collectivités territoriales (le conseil général, les mairies) et les acteurs locaux (les milieux socioprofessionnels et associatifs, les médias) à se regrouper en partenariat, à fédérer leurs forces et leurs moyens et à mener des actions communes.

- Le préfet informe les parlementaires sur les orientations nationales, sur le diagnostic de l'insécurité routière dans le département ainsi que sur les programmes d'actions de l'État.

- Enfin, chaque préfet bénéficie d'un réseau d'inspecteurs départementaux de sécurité (IDSR) qu'il nomme. Émanant des services de l'État (DDE, police, gendar-

merie, Samu, sapeurs pompiers, enseignants) ou de milieux professionnels (auto-écoles, entreprises), les IDSR réalisent les enquêtes Réagir et aident à l'organisation de nombre d'actions locales de prévention.

L'action locale s'inscrit dans le plan départemental d'actions de sécurité routière. Tous les ans, dans chaque département, les partenaires publics, privés et associatifs se concertent pour définir ensemble des priorités et des actions adaptées au diagnostic de sécurité, réalisé à partir d'une analyse de l'accidentologie locale. 📌

suite de la page 26  Les assureurs, les constructeurs automobiles, les entreprises, les collectivités locales peuvent jouer un rôle important dans ce combat.

### Évolution de la communication publique en matière de sécurité routière


Depuis 1999, la Sécurité routière a choisi de montrer plus explicitement et parfois brutalement la réalité de l'accident dans ses campagnes de communication. Le lien entre le comportement des usagers et les causes de l'accident est toujours souligné dans un objectif évident : démontrer par l'explication l'intérêt pour chacun de respecter la règle. L'enjeu en termes de vies est chiffré chaque fois que possible. Deux exemples :

- La campagne sur la ceinture de sécurité, lancée à l'été 2002, met en scène un père et ses deux enfants, tombant du quatrième étage d'un immeuble et s'écrasant sur le sol. Le message est abrupt mais clair : voilà ce qui vous arrivera en cas de choc à 50 km/h si vous avez omis de boucler votre ceinture. Vous prenez le même risque qu'en vous jetant du 4<sup>e</sup> étage.

- Autre campagne « vérité » pour rappeler que deux accidents corporels et un accident mortel sur trois ont lieu en milieu urbain, la Sécurité routière a lancé un slogan choc : « En ville, il n'y a pas que des voitures accidentées », en l'illustrant d'une image forte : une incrustation de tôle froissée sur un corps humain.

Ce durcissement de ton est apparu nécessaire pour faire sauter les noyaux de résistance et convaincre que, dès 20 km/h, un choc sans ceinture peut être mortel, que l'oubli du clignotant fait chaque jour 27 nouvelles victimes, le non-respect des feux 15 autres, etc.

L'objectif est de convaincre chacun qu'il peut faire quelque chose pour diminuer le nombre de victimes sur les routes. Les messages doivent être ciblés, diversifiés, car les ressorts ne sont pas les mêmes pour faire changer les comportements du jeune homme, de la mère de famille, du grand rouleur ou du senior...

Ces campagnes doivent être jumelées à des actions de formation et de sensibilisation de proximité, et accompagner des opérations de contrôle. Pour faire évoluer les comportements, comprenons bien que formation, sensibilisation, communication, contrôle sont des actions complémentaires préventives de l'accident. 



Photogramme du court-métrage *Bonne nuit* réalisé à partir d'un des cinq scénarios lauréats du concours « Alcool au volant : faites tourner vos idées » destiné aux 15-24 ans.

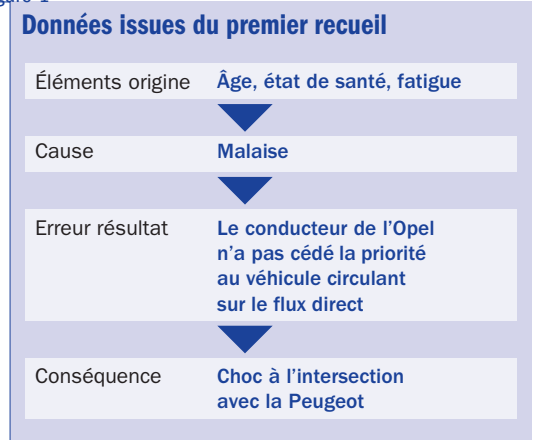
## Comprendre et prévenir les accidents

**P**ar un beau dimanche de juin, vers 17 heures, l'équipe de permanence de l'Inrets-MA, composée d'un psychologue et d'un technicien, est appelée par le standard des services de secours pour un accident sur un carrefour entre une grande nationale et une route secondaire. Les pompiers sont déjà sur place, prodiguant les premiers soins à une jeune fille légèrement blessée. Une Peugeot 106 est renversée sur le toit, le côté droit enfoncé, une Opel Vectra au capot défoncé gît à cheval sur un îlot en dur. Son conducteur se tient à son côté, l'air un peu hagard.

### Un recueil de données *in situ*

La psychologue de l'équipe l'interviewe sur les circonstances de l'accident. Elle apprend ainsi que cet homme de 65 ans, en mauvaises conditions de santé, a ressenti un malaise à l'approche de l'intersection et qu'il n'a pour cette raison pas été en mesure de respecter la perte de priorité. Cette déclaration est corroborée par l'absence totale de traces de freinage sur la chaussée, condition assez rare dans le cas des accidents sur carrefour. La jeune conductrice de la Peugeot nous dira quelque temps plus tard qu'elle n'a, à aucun moment, perçu le risque d'accident, ce qui explique qu'elle n'ait pas freiné, elle non plus. Le scénario accidentel — confirmé par la procédure établie par les forces de police — peut donc se schématiser de la façon suivante (figure 1).

figure 1



Suite au premier recueil de données sur la scène de l'accident, dont l'objectif est de collecter toutes les données éphémères (traces, position des véhicules, témoignages « à chaud », etc.), les membres de l'équipe confrontent les informations qu'ils ont réunies, concernant les impliqués, les véhicules et l'infrastructure. Cette confrontation sert de base à la définition d'un recueil complémentaire, orienté

par des hypothèses. Le recoupement des premières informations met ainsi en question la thèse du malaise... et à l'issue de la seconde étape d'analyse un scénario tout autre d'explication de l'accident émerge. Lors du second entretien, réalisé au domicile de l'impliqué, la psychologue réussit plus aisément à mettre le conducteur de l'Opel en confiance, le rassurant sur l'anonymat de ses déclarations et lui en soulignant l'importance pour la recherche en sécurité routière. Nous apprenons qu'il conduit assez peu, principalement sur des trajets connus et de courte distance. Or, le jour de l'accident, M. X est allé rendre visite à son épouse à la clinique où elle est en convalescence à la suite d'une intervention chirurgicale, ce qui a correspondu à un trajet de plus de 100 km. Etant de santé fragile, il s'est senti « très fatigué » sur le chemin du retour, et a décidé de faire un détour pour se reposer un moment chez sa belle-fille avant de regagner son domicile. Ce détour l'amène sur un itinéraire qu'il connaît mal. Par ailleurs, cet itinéraire le conduit à traverser une intersection particulièrement complexe et de grande emprise, traitée en « giratoire percé » (figure 2).

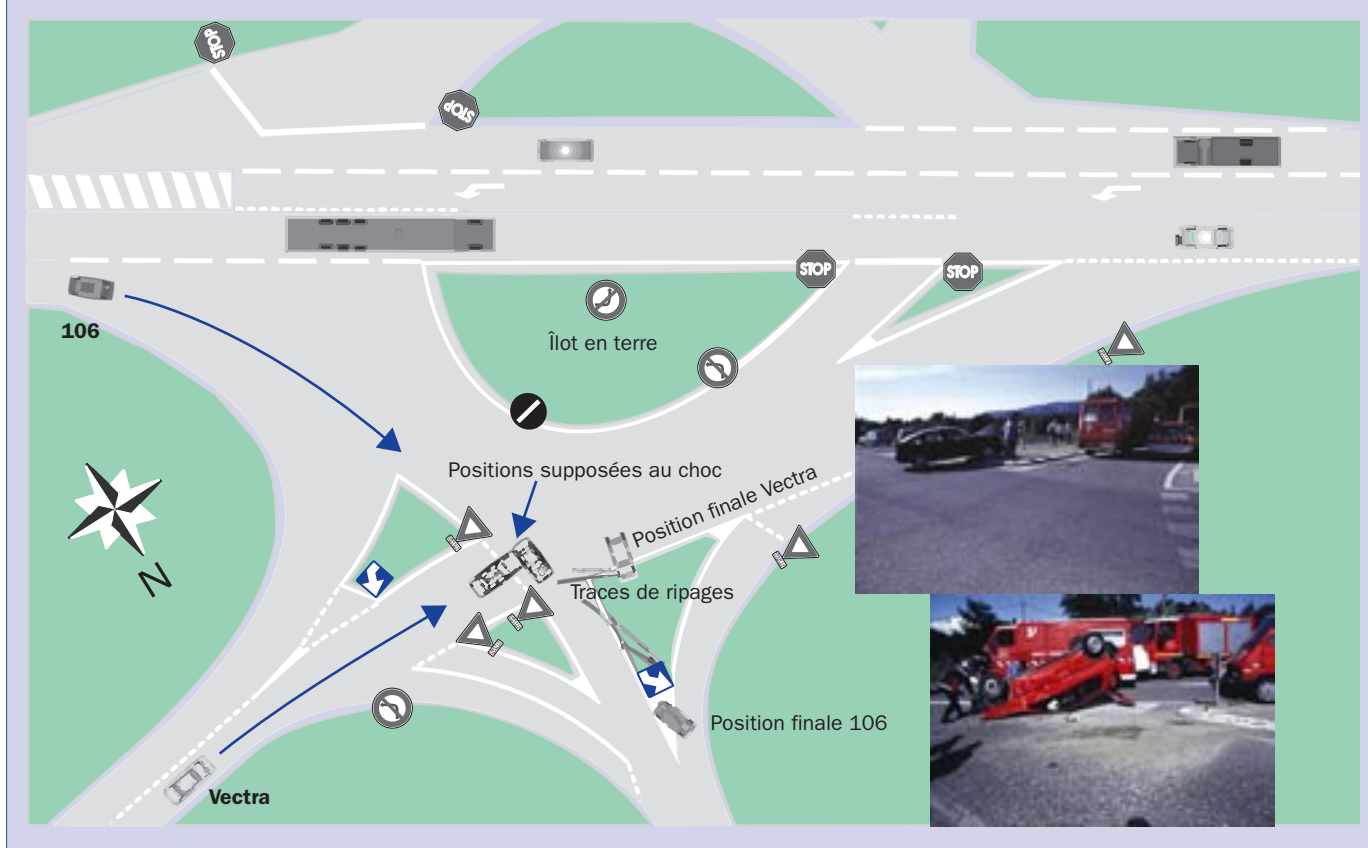
N'étant passé que de rares fois par cet endroit, le conducteur n'a pas développé une représentation mentale adaptée des lieux. N'ayant jamais rencontré de trafic sécant dans la première partie du carrefour qui

croise une voie communale, il ne l'a jamais identifiée en tant qu'intersection. La seule tâche qu'il pense avoir à réaliser consiste en la traversée de la route nationale au niveau de laquelle il perd la priorité. Et c'est son attention totalement focalisée sur l'avant, à la fois pour chercher la direction qu'il doit prendre et l'œil attiré par l'importance de la route nationale et l'intensité du trafic qui y circule, qu'il aborde la première partie du carrefour. Il n'y prend aucune information et ne détecte donc pas la Peugeot, pourtant bien visible, qui approche sur cet axe prioritaire à 35 m de lui à ce moment l... C'est à la vitesse de 40 km/h que le conducteur s'engage dans le carrefour et percute l'autre véhicule sans esquisser la moindre manœuvre d'urgence. Ce scénario de dysfonctionnement repose sur un processus qui s'apparente à un ensemble d'accidents (ou « scénario type ») qui se déroulent selon une trame similaire (figure 3).

Par ailleurs, le mode de fonctionnement de la conductrice de la Peugeot relève également d'un scénario type de dysfonctionnement (figure 4), ce qui montre que la recherche des fondements des phénomènes en jeu s'écarte d'une analyse en termes de responsabilité. Un tel scénario rend compte de ce que les conducteurs s'appuient sur un fort sentiment prioritaire pour négliger un ensemble d'indices d'alerte sur la probabilité de survenue d'une situation conflictuelle (par exemple une vitesse

figure 2

### Plan de l'accident



d'approche trop rapide du non-prioritaire). Bien qu'ayant détecté l'arrivée de l'Opel, la conductrice de la Peugeot s'en est d'emblée désintéressée, considérant que le problème n'était pas de son ressort (son passager, par contre, a identifié précocement l'imminence du conflit...). Dans ce type de situation, si les conducteurs prioritaires ne sont effectivement pas à l'origine de la perturbation, ils sont malgré tout les seuls à avoir la possibilité de la résoudre. Par absence de régulation préventive, ils contribuent ainsi à la dégradation de la situation.

### Une analyse réalisée dans un objectif de recherche

L'étude détaillée des accidents (EDA) constitue un complément aux investigations de type statistique, classiquement fondées sur des exploitations de fichiers

issus des procès-verbaux. Établis par les forces de police dans un objectif pénal, les procès-verbaux ne rendent pas compte des processus qui sous-tendent les accidents, mais seulement de leurs issues. Les données EDA sont spécifiquement recueillies par des équipes pluridisciplinaires, dans un objectif de recherche. Elles permettent le développement de connaissances sur les mécanismes générateurs des accidents et sur les processus de dysfonctionnement du système routier qui en sont à la base. Il s'agit de reconstruire et de décrire le déroulement des accidents, d'explicitier les enchaînements de causalité qui rendent compte de ce déroulement, et d'identifier, parmi les caractéristiques des usagers, des véhicules et des infrastructures, les facteurs dont le contrôle permettra l'action de prévention.

figure 3

### Scénario type T3b : mauvaise compréhension du site entraînant une recherche d'information inadaptée

Activité : traverser une intersection non prioritaire avec interférence d'un véhicule sur l'axe prioritaire

#### Éléments explicatifs de l'erreur

##### Conducteur

Conduite épisodique (conducteur âgé)  
Vigilance faible (état psychologique altéré)  
Méconnaissance des lieux => problème directionnel  
Focalisation sur une certaine composante de la situation

+

##### Contexte

Défaut des aménagements (atypiques et peu lisibles)  
Complexité du site  
Visibilité limitée en approche de l'intersection

#### Défaillance fonctionnelle

Mauvaise compréhension du site => mauvais séquençage de la recherche d'information et non-détection du véhicule adverse

#### Situation critique résultante

Engagement de la traversée d'intersection sur la trajectoire de l'utilisateur prioritaire interférent

ACCIDENT

figure 4

### Scénario type T6b : attente erronée de l'arrêt d'un véhicule non prioritaire en approche d'une intersection

Activité : franchir une intersection prioritaire avec interférence d'un véhicule non prioritaire en mouvement à l'approche de l'intersection

#### Éléments explicatifs de l'erreur

##### Conducteur

Forte expérience du trajet : conduite « automatique », bas niveau attentionnel  
Distraction (discussion avec passager)  
Attachement rigide au statut prioritaire  
Adoption d'une vitesse trop élevée pour la situation

+

##### Contexte

Visibilité limitée en approche (*infra*)  
Manœuvre d'autrui atypique, en contradiction avec la législation  
Aménagement de la zone incitant à la prise de vitesse

#### Défaillance fonctionnelle

Attente active de l'arrêt du véhicule interférent à l'intersection, selon la règle prioritaire, en dépit de la présence d'indices contraires

#### Situation critique résultante

Poursuite du franchissement sans plus se préoccuper du véhicule interférent

ACCIDENT

L'EDA s'appuie sur :

- une approche système de l'accident qui met l'accent sur les interactions entre les usagers, les outils de déplacement et les infrastructures support de ces déplacements ;
- un modèle cinématique permettant la reconstruction et le paramétrage, dans le temps et l'espace, de la dynamique du phénomène ;
- un modèle de fonctionnement de l'opérateur humain assimilé à un système de traitement de l'information, modèle qui s'appuie sur les formalismes de la psychologie cognitive ;
- un modèle d'analyse reposant sur un découpage en phases du déroulement de l'accident.

Après traitement, chaque cas est archivé sur support informatique : check-lists et codages relatifs aux impliqués, aux véhicules et à l'infrastructure, plan et reconstruction cinématique, photos, transcription des entretiens, synthèse sur les circonstances de l'accident et son déroulement. La confrontation de différentes études de cas correspondant à un problème similaire permet le développement d'études thématiques.

### Des enseignements

L'EDA atteste de ce que les problèmes sont loin d'être aussi simples que l'on a parfois tendance à le croire. S'ils l'étaient, au vu des investissements humains et financiers portés de longue date à leur étude comme à la recherche de solution, il y a longtemps qu'ils seraient résolus. Et c'est parce que les phénomènes en jeu ne sont pas simples qu'il faut travailler sur leur complexité, par l'analyse en profondeur des mécanismes qui les gouvernent. Ce que nous apprend cette analyse, c'est que les accidents ne sont pas le seul fait de quelques chauffards délinquants, mais concernent l'ensemble des conducteurs qui peuvent, un jour ou l'autre, se trouver confrontés à une situation qu'ils n'avaient pas envisagée. Les conducteurs ne sont pas non plus les seuls concernés, pour autant que les accidents se produisent au sein d'un système dans lequel l'utilisateur est un composant au même titre que la route, le véhicule et le trafic environnant. Et ce sont les interactions entre

ces composants qui vont le plus souvent être à l'origine de la dégradation des performances du système. Pour résumer les choses, on pourrait dire que « l'erreur est humaine », mais que son origine est multicausale.

On peut prendre l'exemple d'une variable aussi élémentaire en apparence que la vitesse. Une telle variable est la résultante d'un ensemble de facteurs : bien sûr, le conducteur est parfois pressé, il oublie parfois tout simplement qu'il roule vite ; mais entre aussi en compte le fait que sa voiture lui permet de rouler vite et qu'elle a de plus en plus tendance à lui faire oublier qu'il roule vite, notamment par l'amélioration du confort auditif et proprioceptif ; de la même façon, l'infrastructure routière va dans certains cas l'induire en erreur en lui laissant croire qu'il a la possibilité de rouler vite — l'y incitant parfois — alors que ce n'est pas le cas (figure 5). Comme pour la plupart des variables en jeu dans la conduite, c'est la conjugaison de ces différents facteurs relatifs aux différents composants qui va amener la mise en œuvre d'un comportement inadapté, susceptible de dégénérer en accident. C'est donc sur ces différents facteurs qu'il faut agir conjointement.

### Des pistes pour la prévention des accidents

Au-delà d'être « accidentels », de tels événements n'en comportent pas moins des régularités qu'une analyse scientifique permet de repérer. L'accidentologie clinique permet la mise en évidence de pathologies du système routier. Les facteurs qui y correspondent constituent autant de symptômes dont l'analyse des patterns permet de définir un certain nombre de tableaux. Le développement d'une telle connaissance sur des problèmes accidentogènes génériques contribue ainsi à la prescription de remèdes adaptés à ces problèmes et aux conditions dans lesquelles ils émergent. Ces mesures s'adressent non seulement au conducteur, par le biais de la formation, mais également à l'environnement de sa tâche de conduite par des actions sur l'infrastructure ou le développement d'aides embarquées.

- Une analyse transversale des erreurs contribuant à la genèse d'accidents a fait ressortir l'importance des problèmes liés à l'analyse de la situation (figure 6),

figure 5

### Influence de l'infrastructure sur la vitesse

Doit-on s'étonner que sur la route nationale (bas de la photo) les vitesses pratiquées soient supérieures à la limitation ?





recouvrant les inadaptations des stratégies de recherche d'information (perception), ainsi que les défaillances correspondant aux processus cognitifs d'estimation/compréhension (diagnostic) et d'anticipation/prévision (pronostic). Un tel résultat plaide pour la recherche d'un complément pédagogique à vocation spécifiquement sécuritaire, en formation initiale et continue, exploitant les enseignements de l'accidentologie clinique pour promouvoir une meilleure (re)connaissance des situations potentiellement accidentogènes.

- S'agissant du véhicule, la mise en évidence des situations typiques qui posent réellement problème aux conducteurs, ainsi que la qualification des difficultés qu'ils y rencontrent, permettent de mieux définir les besoins réels des conducteurs auxquels seront susceptibles de répondre certains dispositifs technologiques d'aide à la conduite qui sont en projet.

- Concernant l'infrastructure, les scénarios d'accidents révèlent les conditions routières dans lesquelles les usagers peuvent se faire « piéger » (problèmes de complexité, de visibilité, de lisibilité, etc.). Selon le même principe que pour les aides, ils sont susceptibles de servir de base à un diagnostic des besoins des conducteurs, auxquels certains aménagements de l'environnement pourront répondre. 📷

figure 6

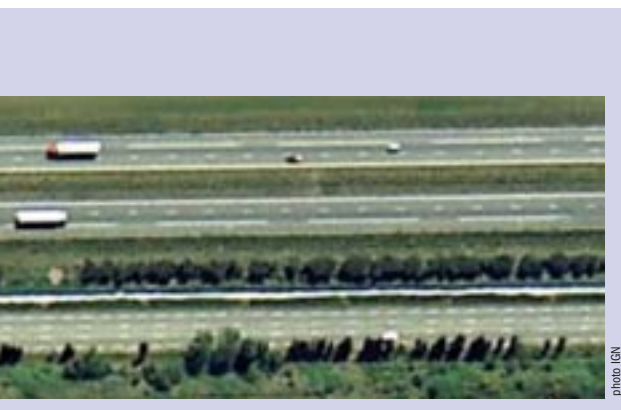
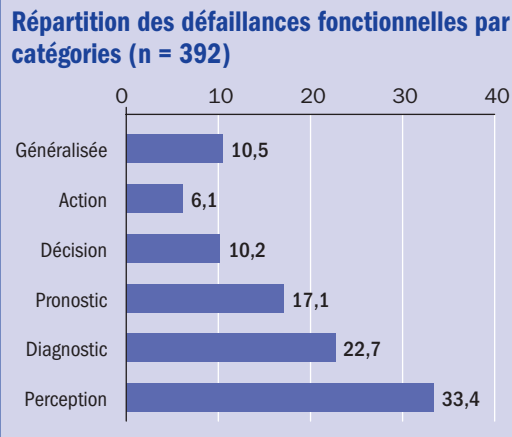


photo IGN

## Prévenir le risque routier encouru par les salariés

**Jean Studer**  
Ingénieur conseil,  
direction des Risques  
professionnels,  
Cnamts

Les chiffres sont sans appel. Pour l'année 2001 (dernière année connue), les statistiques de la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (Cnamts) sont les suivantes : 1 337 salariés sont décédés suite à un accident de travail, dont 721 dans le cadre du travail proprement dit (article L 411-1 du Code de la Sécurité sociale) et 616 lors d'un accident dit de « trajet » (article L 411-2). Sur ces 1 337 décès, 827 sont dus à un accident de la route, dont 257 accidents de mission et 570 accidents de trajet. La route est la première cause d'accidents mortels du travail.

### Salariés : une mobilité croissante

Les salariés sont de plus en plus mobiles, tant pour se rendre au travail que dans le cadre de leur activité professionnelle elle-même.

Pour se rendre au travail, la distance moyenne parcourue chaque année augmente régulièrement. C'est ce que souligne l'Insee dans une étude publiée en avril 2001. La séparation géographique de plus en plus grande du lieu de travail et du lieu d'habitation semble être une caractéristique des sociétés modernes. D'ailleurs les Anglo-Saxons ont un mot pour désigner ce phénomène. Ils parlent de *comuting*, et les salariés concernés sont désignés comme des *comuters*.

Dans l'activité professionnelle elle-même, la mobilité est de plus en plus importante.

On connaît bien sûr, et depuis longtemps, les professions dont le métier est le transport. On peut alors parler de « professionnels de la route » ; la conduite est le cœur de leur activité. Encore faudrait-il apporter une nuance importante entre le transport « lourd » (véhicules de plus de 3,5 tonnes), qui a pris des mesures précises pour diminuer la sinistralité routière (limitation des vitesses maximales en fonction du tonnage, définition rigoureuse du temps de conduite, formation particulière des conducteurs à la conduite en sécurité), et le transport « léger » (véhicules de moins de 3,5 tonnes) où les règles sont moins bien définies, alors que la sinistralité reste préoccupante.

Mais, au-delà des professionnels du transport, d'autres catégories de salariés sont très exposées au risque routier. Ce sont tous les salariés pour qui l'activité de conduite, sans être leur activité principale, occupe une partie importante de leur temps. On peut les qualifier de « professionnels sur la route ». On peut citer à titre d'exemples : les métiers du bâtiment et des travaux publics, la poste, EDF/GDF, France Télécom, les visiteurs médicaux, les techniciens de maintenance,

les commerciaux, et plus généralement la plupart des services aux personnes ou aux entreprises.

À l'inverse, les métiers les plus anciens et les plus industriels (métallurgie, chimie, textile) sont peu concernés.

Il faut par ailleurs noter que les secteurs à forte mobilité sont aujourd'hui en croissance beaucoup plus forte que les secteurs industriels classiques. En conséquence, l'exposition des salariés au risque routier est amenée à se développer plus encore dans les prochaines années. D'où l'importance de la mise en place d'une politique offensive en matière de prévention.

### Donner du sens à l'acte de conduite dans sa relation au travail

Trop d'entreprises gèrent le risque routier comme s'il faisait uniquement partie de la sphère privée, la sphère des « accidents de la vie ». Et la question de la prévention de ce risque se réduit souvent à la préconisation d'un meilleur « comportement » du conducteur, ce terme étant par ailleurs assez mal défini. Dans la pratique, cela revient à faire porter l'effort de prévention sur le seul salarié, ce qui est à la fois trop étroit et peu efficace.

Les propositions de la branche « Accidents du travail » de la Sécurité sociale partent d'un point de vue différent : pour progresser dans la prévention du risque routier encouru par les salariés, il faut comprendre l'activité de conduite dans sa dimension professionnelle et pas seulement personnelle.

Il appartient alors à l'entreprise de bien repérer l'acte de conduite dans l'activité de travail, et d'organiser la prévention du risque lié aux déplacements comme elle organise la prévention des autres risques professionnels. Elle dispose pour cela des outils nécessaires, en particulier la directive 89/391/CE transcrite en droit français par la loi n° 91-1414 du 31 décembre 1991 et intégrée dans le Code du travail à travers, entre autres, l'article L 230-2, directive qui définit les principes généraux de prévention des risques professionnels. On peut, partant de là, proposer la méthodologie suivante pour ce qui concerne le risque routier :

- Organiser le travail de façon à éviter ou limiter les déplacements en recourant à des moyens alternatifs (tels que téléconférences, audioconférences, etc.).
- Évaluer les risques liés aux déplacements et qui ne peuvent être évités.
- Lorsque des déplacements sont nécessaires, donner la priorité à l'utilisation des moyens de déplacement les plus sûrs (le train ou l'avion sont plus sûrs que l'automobile).
- Identifier et faire emprunter les itinéraires les plus sûrs (les autoroutes sont beaucoup plus sûres que les départementales).
- S'assurer que les véhicules utilisés sont aménagés et équipés pour les déplacements routiers, de façon à permettre des déplacements sûrs et l'exécution des autres

tâches liées aux déplacements en sécurité, et qu'ils sont maintenus en bon état de fonctionnement.

- Planifier les déplacements et les autres activités en vue de donner au conducteur le temps nécessaire pour conduire en sécurité, en tenant compte des temps de pause, de l'amplitude de la journée de travail et des contraintes prévisibles.

- Prendre des mesures, si des moyens de communication ou d'information équipent le véhicule, pour que les fonctions dont l'utilisation est incompatible avec la conduite en sécurité ne puissent être utilisées par le conducteur pendant que le véhicule est en mouvement.

- S'assurer que les salariés qui conduisent des véhicules routiers pour le travail ont les compétences nécessaires pour ce faire.

Cette démarche propose un ensemble de mesures qui permettent d'aborder la prévention de ce risque de manière plus structurée et donc plus efficace.

### La question du trajet « domicile-travail »

Comme on l'a vu précédemment, le risque routier encouru dans le cadre des déplacements « domicile-travail » (le risque « trajet ») est également pris en charge par la branche « Accidents du travail » de la Sécurité sociale. En sollicitant les principes généraux de prévention des risques pour organiser la politique de prévention de l'entreprise dans ce champ particulier, il est possible de dégager un certain nombre d'axes concrets d'action tels que :

- Réduire l'exposition au risque routier en limitant les déplacements des salariés (mise à disposition d'un restaurant d'entreprise).

- Remplacer ce qui est dangereux par ce qui est moins dangereux (système de transports collectifs organisé ou financé par l'entreprise, transports en commun).

- Faciliter les accès et le stationnement des véhicules des salariés (aménagement des abords de l'entreprise, balisages, éclairage, organisation de la circulation interne, parkings).

- Inciter les salariés à veiller au bon état de leurs véhicules (contrôles techniques mis en place par l'entreprise, campagne éclairage, campagne pneumatiques).

- Apporter une aide aux salariés pour qu'ils puissent prendre la route dans des conditions aussi sûres que possible (aménagement des horaires, informations sur les conditions météo, informations sur les travaux en cours concernant le réseau routier emprunté par les salariés, information sur le temps nécessaire au déplacement en sécurité sur des parcours repérés).

- Informer et former les salariés pour ce qui est des risques encourus sur la route (campagnes de sensibilisation, journées d'information, actions ciblées de formation).

Des catégories particulières de salariés, telles que nouveaux embauchés, stagiaires, contrats à durée déterminée, intérimaires ont *a priori* une expérience plus limitée des voies d'accès à l'entreprise. Il est

en conséquence souhaitable que soient organisées pour eux des actions spécifiques d'information et de sensibilisation.

Il faut également noter que la taille de l'entreprise, sa culture de prévention des risques professionnels, la mobilisation du CHSCT sont, à l'étape actuelle, des facteurs importants de réussite d'actions de prévention du risque « trajet ».

### Conclusion

Sur la base des principes énoncés ci-dessus une charte nationale a été signée en décembre 1999 par le président de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles et la déléguée interministérielle à la Sécurité routière. Un Comité de pilotage national, présidé par le directeur des risques professionnels de la Cnamts, a été mis en place par un arrêté conjoint du ministre chargé des Transports et du ministre chargé de la Sécurité sociale, arrêté en date du 29 mars 2001 et publié au JO du 27 avril. Les bases sont ainsi jetées d'une collaboration permanente entre les pouvoirs publics en charge de la sécurité routière et la branche « Accidents du travail » de la Sécurité sociale. D'ores et déjà cette collaboration s'est concrétisée dans les régions par le biais de conventions signées entre les préfetures et les caisses régionales d'assurance maladie. Le Comité de pilotage a publié récemment son deuxième programme d'actions pluriannuel, pour la période 2002-2005. Ce programme vise à « développer des bonnes pratiques de prévention et intégrer le risque routier dans les plans de prévention des risques professionnels, développer la formation professionnelle des salariés-conducteurs, s'appuyer sur les organisations professionnelles pour mettre en place une politique de communication, mobiliser les CHSCT... ».

Bref, l'idée que « conduire est un acte de travail » fait aujourd'hui son chemin. 

**Anne Tursz  
Pascale  
Gerbouin-Rérolle**  
Inserm U 502/  
Cermes (Centre de  
recherche médecine,  
sciences, santé et  
société)

## L'expérience de la prévention des accidents domestiques : des connaissances applicables aux accidents de la route ?

**E**n France, la reconnaissance des accidents domestiques comme problème prioritaire de santé publique est plus tardive que pour les accidents de la circulation routière. Dix ans environ séparent les deux phénomènes. Les grandes lois fondamentales de sécurité routière (en réponse à un pic de mortalité) datent des années soixante-dix ; c'est au début des années quatre-vingt que s'est faite la prise de conscience de la gravité des accidents domestiques et des carences dans leur prévention, et que toute une série de mesures ont été prises. Le contexte était celui du développement d'un mouvement consumériste français, de transformations politiques ayant conduit notamment à la mise en place, en 1981, d'un grand ministère de la Consommation, et de l'émotion suscitée par la reconnaissance épidémiologique des deux tranches d'âge les plus vulnérables en matière de mortalité par accident domestique : les très jeunes enfants et les personnes âgées. Cette période a donc été marquée par le développement de multiples activités d'information (notamment par le Comité français d'éducation pour la santé et les comités départementaux), de recherche épidémiologique et de réglementation, l'élément central de cette politique de prévention ayant été la promulgation de la loi relative à la sécurité des consommateurs\*, instituant notamment une Commission de la sécurité des consommateurs (CSC). Dans les années qui ont suivi, une chute spectaculaire de la mortalité par accidents « non liés à la circulation » a été observée dans la tranche d'âge des enfants de 1 à 4 ans [28], puisque celle-ci a été divisée par deux en 10 ans (taux de 15,4 pour 100 000 enfants de cette tranche d'âge en 1980 et de 7,7 pour 100 000 en 1990). La chute de la mortalité par accident de la circulation, pour la

\* Loi n° 83 660 du 21 juillet 1983 relative à la sécurité des consommateurs et modifiant diverses dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> août 1905.

même tranche d'âge, a été beaucoup plus lente (taux de 7,7 en 1970, 5,8 en 1980 et 4,2 en 1990, soit une diminution de 45 % en 20 ans) [28].

Si l'on se réfère à une conceptualisation de la prévention des accidents aussi ancienne que celle du schéma de Haddon [17], rejetant le caractère inéluctable, « imprévisible » des accidents, par une assimilation théorique de ceux-ci à la pathologie infectieuse, il apparaît clairement que les préventions des deux types d'accidents, domestiques et de la route, s'inscrivent dans la même logique : le schéma prend en compte l'environnement (ici la route, là la maison), l'hôte (la victime de l'accident) et le vecteur de l'atteinte (ici la voiture, là une installation électrique...) ; décrit une phase pré-accidentelle (avec ses facteurs de risques de multiples natures) et post-accidentelle, et définit bien les différents niveaux de la prévention (celle des accidents *versus* celle des lésions, notamment).

### Les principes généraux de la prévention des accidents

De manière schématique, face au risque d'accident, on peut définir deux grands types de stratégies préventives : la prévention dite « active » et la prévention dite « passive » (figure 1). La prévention active vise à modifier les comportements des personnes face au risque ; elle repose sur l'information et sur l'éducation à la santé et à la sécurité. L'objectif de la prévention passive est la protection des personnes sans qu'elles aient à intervenir pour l'assurer. Cela passe par l'augmentation de la sécurité de l'environnement, la personne se trouvant confrontée à un logement et des objets (jouets, matériel électrique, garde-corps des balcons...) ou des situations (pistes cyclables isolées du trafic automobile...) conçus comme sûrs. Ici, en quelque sorte, on a « gommé » le rôle des comportements, les personnes se trouvant protégées des risques, voire d'elles-mêmes. Ce type de stratégie repose en grande partie sur la normalisation. Des normes de sécurité existent pour de nombreux

objets et produits faisant partie de la vie quotidienne, et certaines sont imposées par une réglementation, comme, par exemple, pour les jouets, les aires de jeux, les installations électriques, ou les chauffe-eau. Mais la mise en place d'un dispositif de sécurité peut relever de la décision du fabricant, comme c'est le cas, en France, pour les médicaments pour lesquels un emballage de sécurité n'est pas obligatoire. Les casques pour cyclistes, les détecteurs de fumée pour l'habitat individuel existent, mais ils ne sont pas obligatoires, et n'ont pas fait, de plus, l'objet de normes françaises. La législation et la réglementation peuvent aussi concerner le domaine des comportements ; c'est particulièrement le cas en sécurité routière, domaine dans lequel on a beaucoup légiféré : limitations de vitesse, contrôle de l'alcoolémie, obligation du port de la ceinture de sécurité, utilisation de dispositifs de retenue pour les enfants (DRE) en voiture, etc.

Enfin, il faut rappeler qu'il existe une prévention des accidents et une prévention des dommages corporels, une fois l'accident survenu. Ainsi les limitations de vitesse visent à prévenir à la fois les accidents eux-mêmes et la gravité des blessures en cas de choc. La ceinture de sécurité, le casque, les dispositifs de contention pour les jeunes enfants en voiture visent à prévenir ou limiter les lésions en cas d'accident.

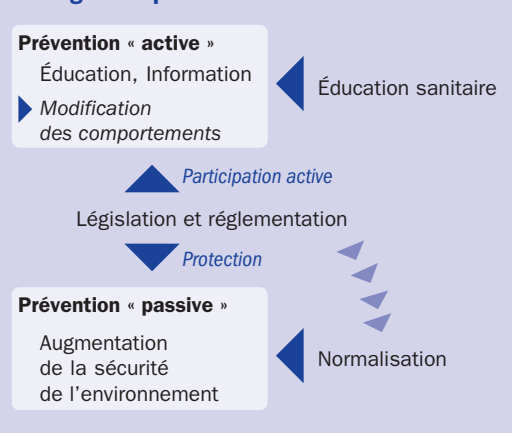
### Les expériences de prévention des accidents domestiques ; succès et échecs : l'exemple des enfants

Dans l'ensemble, on a souvent considéré les résultats des campagnes d'information et d'éducation sanitaire comme décevants. Une étude menée à Baltimore aux États-Unis, au début des années soixante-dix, et comparant un groupe de familles soumises à un programme d'éducation sur les risques domestiques et un groupe de familles témoins, a montré qu'à l'issue du programme, on ne relevait aucune différence entre les deux groupes quant au rangement des objets dangereux à la maison [15]. Beaucoup plus récemment, une expérience menée à Boston a retrouvé des résultats comparables [3], une campagne sur les risques domestiques n'ayant été suivie de modifications que pour les actions ne relevant que d'un geste unique (pose d'un cache-prise dans les prises de courant inutilisées, achat de sirop d'Ipéca, installation d'un sticker collé sur le téléphone et comportant les coordonnées du Centre anti-poison le plus proche). En fait, les actions d'information et d'éducation ont de meilleurs résultats dans certaines conditions. Ainsi, on obtient une meilleure efficacité lorsqu'on personnalise le message et qu'on se rend à domicile que lorsque les moyens utilisés sont uniquement des affiches, des fascicules ou les médias [13].

Toutes les études évaluant les systèmes de protection passive sont convergentes pour démontrer leur efficacité, comme l'attestent les innombrables publications relatives aux comparaisons entre États, aux États-Unis, ayant ou non des législations sur la température de l'eau

figure 1

#### Différents types d'activités intégrées dans les stratégies de prévention des accidents



chaude à la sortie des robinets (prévention primaire des brûlures) ou sur les conditionnements de sécurité des médicaments. Ainsi, en Grande-Bretagne, l'introduction, en 1975, du « Child resistant packaging Act » a été suivie d'une quasi-disparition des intoxications à l'aspirine du jeune enfant [14].

La littérature scientifique issue des pays anglo-saxons a depuis longtemps démontré que, globalement, une action unique de prévention est plus efficace que des gestes préventifs devant être répétés fréquemment (mesure d'une faible acceptabilité), et qu'une modification de nature technique de l'environnement a plus d'impact qu'une action visant à modifier un comportement [4]. Ainsi, si l'on applique ce raisonnement au domaine des intoxications médicamenteuses de l'enfant par exemple, on constate qu'il est plus efficace de disposer uniquement de médicaments sous conditionnement de sécurité que de devoir les ranger dans une armoire fermée à clé, parfois plusieurs fois par jour (figure 2).

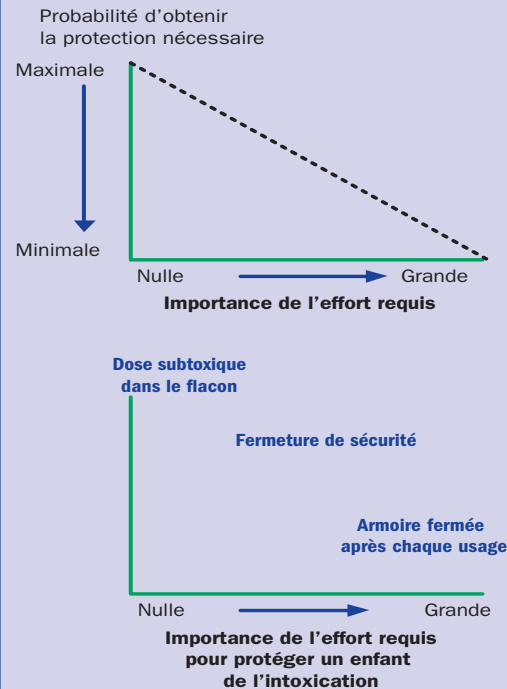
Toutefois, la protection passive a ses limites et le risque zéro est un leurre. Un environnement domestique sans aucun risque n'existe pas et n'est d'ailleurs probablement pas souhaitable. Une telle situation entraînerait la « déresponsabilisation » des familles, et une incapacité des enfants à maîtriser les périls de la vie quotidienne, qui existeront toujours, de nouveaux risques apparaissant sans cesse. L'objectif n'est donc pas d'éradiquer le risque, mais de le limiter et de le rendre acceptable. Il faut aussi noter que, dans bien des cas, l'efficacité des normes et des lois et réglementations suppose la participation active des individus, et les comportements sont donc ici impliqués, notamment les comportements d'achat des familles (choix des produits et objets sûrs). Il semble donc raisonnable de proposer d'associer les démarches active et passive de prévention, d'autant qu'un des rôles de l'éducation peut être de promouvoir les normes de sécurité et le respect des réglementations. Soulignons néanmoins ici que la sécurité domestique a, en France, un coût financier élevé, et que ce sont donc les familles les plus défavorisées sur le plan économique qui bénéficient le moins des normes de sécurité, comme c'est le cas par exemple lors d'achats de jouets importés très bon marché, les jouets français équivalents (aux normes très strictes et réglementaires) étant beaucoup trop coûteux pour certaines familles.

L'efficacité de l'association de l'éducation à la sécurité et de la création d'un environnement sûr est à la base de l'expérience des « Safe communities », initialement développée en Suède dans les années quatre-vingt, avec l'appui de l'OMS. Celles-ci sont régies par quelques grands principes, dont la mise en place initiale d'un registre des accidents, avant toute intervention, puis le monitoring permanent ; la prise en compte de tous les types d'accidents ; l'évaluation des actions [26].

La carence en évaluation est l'un des traits marquants de la prévention des accidents domestiques en France. Malgré quelques expériences ponctuelles

figure 2

### L'efficacité des différents types de stratégies préventives (l'exemple des intoxications de l'enfant)



Source : Baker [4].

de programmes évalués dans les années quatre-vingt, notamment dans le Doubs [5] et à Chambéry [20], il est ainsi intéressant de noter qu'aucune publication ne cherche à quels facteurs précis attribuer la considérable diminution des taux de mortalité par accident domestique chez les jeunes enfants, au niveau national, dans les années quatre-vingt à quatre-vingt-dix. Compte tenu de la véritable floraison d'actions lancées à cette époque et de leur absence de ciblage, il est vraisemblable qu'on puisse en tous cas invoquer une réelle prise de conscience d'un problème jusque-là méconnu.

### Ces expériences sont-elles applicables aux accidents de la route ?

Avant toute réflexion en ce sens, quelques comparaisons entre les deux domaines sont nécessaires. Si l'on se réfère à nouveau au schéma de Haddon, il faut noter que, dans le cas des accidents de la route, le « vecteur » (la voiture, le camion...) est d'une extrême dangerosité, par sa puissance, sa vitesse, son poids... En revanche, l'exposition au risque est plus importante pour les accidents domestiques (on passe habituellement plus de temps chez soi qu'en voiture, surtout à certains âges) d'où l'accent mis, dans ce domaine, sur les normes à la construction des logements, réglementaires depuis un demi-siècle environ. Mais l'accident domestique a lieu dans la sphère privée et concerne le plus souvent

des individus, la responsabilité vis-à-vis de toute une collectivité étant moins souvent engagée que dans le cas des comportements dangereux dans la circulation routière (alcool au volant et excès de vitesse, notamment). De ce fait et du fait aussi de la gravité et de la létalité des accidents de la circulation, la notion de risque « acceptable » est plus discutable dans le domaine routier.

Que déduire néanmoins des expériences de prévention des accidents domestiques ? La plus grande efficacité des messages d'éducation et d'information lorsqu'ils sont personnalisés et contextualisés ne peut être que transposable, et, en ce qui concerne la prévention des accidents d'enfants piétons, la réalisation de programmes éducatifs en situation réelle, notamment pour l'apprentissage de la traversée des rues, est de fait efficace [27]. Des expériences, comme celles actuellement menées en France, de démonstrations pratiques « sur le terrain » (notamment quant à l'importance de l'impact des collisions, même à faible vitesse, et du rôle de la ceinture) vont sans doute dans le bon sens.

Créer un environnement sûr, dans le domaine routier, concerne les infrastructures routières, les dispositifs de sécurité (ceinture, DRE, casques...), les véhicules eux-mêmes. Une réglementation concernant le port du casque pour cycliste est un exemple typique de ce qui mérite d'être promu, l'est depuis plusieurs années dans d'autres pays, et reste négligé en France, malgré des évaluations (en Australie notamment) montrant d'une part l'efficacité de ce type de dispositif en termes de diminution des lésions graves du crâne en cas d'accident, d'autre part l'augmentation de son taux d'utilisation lorsqu'il est imposé par une loi [25].

Un des points clés en matière de sécurité routière reste bien sûr la dangerosité ou non de la voiture elle-même, et donc sa puissance et sa vitesse potentielles. De même que, dans le domaine domestique, on est

capable de rendre impossible les électrocutions par une réglementation très stricte des installations électriques (différentiels à haute sensibilité, par exemple), de même on pourrait considérablement diminuer la létalité des accidents de la route par le contrôle des moteurs.

S'il est difficile de faire respecter, par les usagers, les réglementations dans la sphère privée que représente l'habitation (on peut contrôler les constructeurs, pas les achats des usagers), il est plus aisé de faire appliquer la loi en matière de sécurité routière, et les procédures sont plus rapides (par opposition à la lenteur d'action imposée à la CSC, par exemple). Encore faut-il que cela soit fait de manière globale et cohérente et que soient remis en cause non seulement les usagers de la route mais aussi ceux qui sont chargés de l'application de la loi (pourquoi sanctionner l'excès de vitesse, mais ne pas verbaliser une famille laissant son enfant en position dangereuse en voiture par exemple ?).

Enfin, dans le domaine de la sécurité routière comme dans celui des accidents domestiques, les carences en évaluation sont criantes. Des actions sont entreprises : sur quelles bases ? Elles sont poursuivies ou abandonnées : sur quelles bases ? Que sait-on de l'efficacité des stratégies fondées sur la peur ? A-t-on comparé l'efficacité (et la dangerosité) des divers dispositifs construits pour réduire la vitesse (dos-d'âne, chicanes...) ?

### Conclusion

Le principal intérêt de la comparaison des deux types d'accidents et de leur prévention réside en fait surtout dans ce que cette comparaison représente comme tentative pour décroiser des « territoires » et créer une « culture de la sécurité » chez des usagers qui, prêts à comprendre leur intérêt en matière de protection individuelle dans leur maison, pourraient être mieux amenés à comprendre leur responsabilité collective sur la route. 