

# Focus sur des facteurs de risques

**Limiter la vitesse et éviter la conduite sous emprise de l'alcool, de drogues ou de médicaments sont des moyens pour réduire le nombre et la gravité des accidents. Mais on peut aussi rendre les véhicules et les voies de circulation plus sûrs.**

## La vitesse dans le système social de circulation

**Marie-Berthe Biecheler-Fretel**

Directeur de recherche à l'Inrets, département Évaluation et recherche en accidentologie

La vitesse est toujours intrinsèquement considérée comme un droit qu'accompagne l'idée de liberté et de progrès. Elle est, et c'est sa qualité singulière, consubstantielle à l'automobile qui représente une « valeur phare de l'autonomie » [21] : avec l'automobile, c'est quand on veut et où on veut, et l'on pourrait ajouter comme on veut. Cette représentation résiste d'autant mieux aux valeurs de sécurité, qu'au niveau individuel l'accident est un phénomène rare et instable, et sa possibilité de prédiction statistique faible [8]. L'évolution de la mobilité, y compris dans le domaine routier, va dans le sens des vitesses croissantes. Au quotidien semble prévaloir une seule loi : toujours plus loin, toujours plus vite.

### Le risque et la dangerosité associés à la vitesse

Il est cependant une vérité statistique solidement établie, que les études en France et à l'étranger ont largement démontrée et qui fonde l'instauration de limitations de vitesse : il y a une étroite corrélation entre la vitesse et le nombre de tués sur les routes, et inversement, ce nombre diminue d'autant plus que les limitations sont rigoureuses et strictement appliquées [12, 19].

Il est admis en règle générale qu'une augmentation de 1 km/h de la vitesse moyenne entraîne une hausse des

accidents de 3 %. Les études anglaises récentes [16] indiquent qu'une diminution de la vitesse moyenne de 1,6 km/h réduit les accidents corporels de 5 %. Cette réduction varie en fonction du réseau, elle est plus importante en zone urbaine (6 %) et moins importante sur voie rapide (3 %). Les passagers impliqués dans une collision à 80 km/h ont vingt fois plus de chances de mourir qu'à 30 km/h. Heurtés à une vitesse de 32 km/h, 5 % des piétons sont tués ; à une vitesse de 48 km/h, 45 % sont tués et à une vitesse de 64 km/h, 85 % sont tués.

Bon nombre d'études attestent également le caractère dangereux de la vitesse à l'échelle individuelle. L'ensemble des travaux menés sur le « comportement de base » de l'utilisateur [9] sont à cet égard éclairants. Le comportement infractionniste en matière de vitesse repose sur deux ressorts fondamentaux : l'un consiste à choisir et à maintenir sa « vitesse de base » quelles que soient les conditions de circulation et constitue une constante de l'utilisateur ; l'autre relève de la tendance à la compétition avec les autres usagers, s'exprimant principalement par des rivalités lors de dépassements. Les deux tendances, qui ne s'avèrent pas obligatoirement liées, peuvent coexister. L'infraction de vitesse est généralement le symptôme d'une tendance à l'irrégularité plus globale en matière de conduite ; elle s'accompagne d'un cortège d'infractions satellites, principalement des dépassements douteux, des manœuvres impliquant la proximité dangereuse d'autres usagers ou des violations de leur territoire de conduite. On continue pourtant le plus souvent à parler de la vitesse comme d'une modalité de conduite isolée, sans songer à la situer du côté de l'automobiliste dans l'ensemble des caractéristiques comportementales

qu'elle induit. Associée à la conduite sous l'effet de boissons alcoolisées, la vitesse s'avère encore plus dangereuse. Sur la question importante des proximités dynamiques dangereuses, les études sur autoroute confirment que les temps inter-véhiculaires courts sont souvent associés à des vitesses illégales dans des situations de trafic autorisant pourtant des intervalles sûrs : un conducteur sur dix roule à une vitesse supérieure à 130 km/h et à moins de 2 secondes du véhicule qui précède [1].

### Les vitesses pratiquées dans le système de circulation : prévalence de l'illégalité

Les enquêtes de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière permettent d'observer chaque année les vitesses pratiquées par les usagers de la route sur les diverses catégories du réseau. À partir de ce système d'observation, l'Inrets a analysé comment la dimension de conformité aux pratiques ambiantes et celle de respect de la règle légale se recouvrent sur les différentes routes du territoire national [6].

Trois dimensions principales viennent structurer dans la pratique les comportements des automobilistes en matière de vitesse : le choix de la règle légale, la tolérance à s'écarter du seuil légal tout en restant conforme à la pratique moyenne, la revendication du droit « à choisir » sa vitesse en roulant soit nettement plus vite, soit nettement plus lentement que les autres. Selon la catégorie de route et la limite réglementaire qui y prévaut, les conducteurs sont plus ou moins nombreux à privilégier l'une ou l'autre de ces dimensions.

Au cours de la période 1986-1998, sur les réseaux limités à 130 km/h ou à 110 km/h, on assiste à une augmentation des vitesses allant de pair avec une part croissante des conducteurs qui choisissent de rouler délibérément plus vite que tout le monde sans se soucier du seuil légal (de 35 % à 40 % sur autoroute de liaison, autoroute de déviation ou route nationale à deux fois deux voies). Ces conducteurs appliquent en fait leur propre norme, jugeant la règle de peu d'utilité par rapport au risque encouru et au bénéfice de la vitesse : ils roulent en moyenne à 143 km/h pour une limitation à 130 et à 128 km/h pour une limitation à 110. Sur ces mêmes réseaux toutefois, une moitié des conducteurs et parfois plus (de 47 % à 60 %) reconnaissent et respectent la limite légale.

A *contrario*, le dépassement de la vitesse légale fait partie des pratiques majoritaires sur les réseaux en agglomération (de 50 % à 70 % sur artères en agglomération ou traversée et entrée-sortie d'agglomération roulant au-dessus de la limite légale). L'abaissement du seuil légal de 60 km/h à 50 km/h a certes fait diminuer les vitesses en agglomération, mais les positionnements des conducteurs témoignent d'une résistance à appliquer le nouveau seuil de 50 km/h. La plupart roulent encore à plus de 60 km/h, voire à plus de 70 km/h en entrée-sortie d'agglomération. Ainsi donc, dans des situations de circulation en agglomé-

ration que l'on sait objectivement dangereuses mais pour lesquelles le « *sentiment de danger est faible* », la règle n'est pas respectée.

Sur le réseau départemental et national limité à 90 km/h, les vitesses sont restées au fil des années extraordinairement stables. Sur ces réseaux, la répartition entre les diverses tendances reste équilibrée, mais il n'en demeure pas moins qu'entre un quart (sur route nationale) et un tiers (sur route départementale) des conducteurs roulent à des vitesses largement illégales, en moyenne de 107 km/h ou 108 km/h.

Ainsi la peur des accidents de la route, classée semble-t-il en bon rang parmi les préoccupations des Français, n'a pas fait reculer ces dernières années la pratique des vitesses illégales. On continue à admettre dans notre société que la vitesse peut être choisie subjectivement. La motivation de sécurité reposant sur un ordre collectif rationnel et citoyen s'avère tout de même prépondérante chez la fraction des usagers « *légalistes* ». Pour les autres, la notion de sécurité collective passe au second plan derrière la recherche de bénéfices individuels que peut procurer la vitesse, qu'elle soit liée au plaisir propre qu'elle procure ou à la rentabilisation du véhicule et du temps.

### La perception du contrôle répressif par les conducteurs et par les acteurs du contrôle

Les conducteurs qui adoptent une vitesse illégale sont assez rarement troublés. Peu de circonstances, en effet, viennent remettre en cause une vitesse habituelle plutôt ressentie comme conforme aux vitesses pratiquées autour de soi sur la route [7]. Étudiant les représentations des conducteurs en matière de contrôles et de sanctions, Renouard souligne que l'automobiliste n'intériorise pas la règle du Code mais la tient comme une contrainte évitable, voire comme une ressource à sa disposition [24]. La règle est facultative, seule une interprétation de la situation défavorable à la transgression en raison de la présence des autres ou du risque d'arrestation puis de condamnation l'incite à respecter le Code. Le point de vue des animateurs, encadrant les stages du permis à points, sur « *leurs* » infractionnistes rend compte du peu de culpabilité exprimé par l'infractionniste vitesse : l'abus de vitesse passe pour bénin ; les « *gros rouleurs* », eux, s'abritent derrière de nombreux arguments justifiant l'infraction [11].

Par ailleurs, lorsque la sanction survient en matière de vitesse, elle n'entame pas le « *label de bon conducteur* ». Aux yeux des automobilistes, l'ordinaire des infractions constatées par la police et punies par les tribunaux ne font courir de risques à personne. La sanction, bien loin de l'idée de réparation due à une violation de l'ordre social, est le coût à payer pour la liberté que l'on s'octroie. Comme le révèle une enquête de l'Inrets [7], un quart des conducteurs roulant à une vitesse supérieure à celle des autres ont déjà été verbalisés, ce qui tend à prouver que l'ampleur actuelle des

sanctions ne parvient pas à les dissuader de réitérer leurs excès de vitesse.


Les études menées par observation des acteurs du contrôle [10, 32] tendraient à montrer que l'activité de surveillance des infractions n'apparaît pas pour ces derniers comme une priorité. L'ensemble des tâches liées à la sécurité routière est flou et du reste le terme de sécurité routière est peu employé par les forces de police et de gendarmerie pour qualifier l'activité de sécurité routière : on parle plutôt de police de la circulation (en ville) ou police de la route (en rase campagne). Cela est un symptôme de l'écart entre mission nationale et pratiques sur le terrain. Le lien de causalité entre l'investissement de forces dans la gestion de la circulation et les résultats de sécurité routière reste à établir. L'incertitude quant à la légitimité de toute action répressive, le poids du regard constant de l'opinion, surtout lorsque les contrôles s'exercent comme en sécurité routière vis-à-vis d'une population « ordinaire », sont particulièrement vifs dans la police urbaine.

Après verbalisation, l'agence policière peut décider d'un abandon de poursuite officieux : c'est la pratique de l'indulgence. Les indulgences semblent être l'ordinaire pour les contrôles de vitesse. Le taux d'indulgence, près du tiers des affaires constatées, estime-t-on, pourrait atteindre plus de 50 % [22]. Ces demandes d'indulgence sont à appréhender comme un facteur déterminant de l'appauvrissement de la légitimité des contrôles, du côté des agents verbalisateurs comme du côté des automobilistes.

### En conclusion

Lorsque les règles de sécurité routière sont douées d'une force unique de légalité-sécurité, la cohésion sociale qui s'établit à leur égard est forte : c'est le cas de l'alcool, ce n'est pas le cas de la vitesse. Les constructeurs, par leur communication, participent largement au manque de consensus dans le domaine de la vitesse : leurs publicités, depuis quelques années, tendent à démontrer aux usagers qu'avec les progrès techniques ils seront toujours plus maîtres de leurs véhicules et sauront faire face à toutes les situations.

Le constat de stagnation des vitesses avec prévalence de tendances illégales, s'il reflète le peu de diffusion dans les esprits du danger lié à la vitesse, traduit aussi l'impuissance de l'ensemble des acteurs du système circulation-contrôle-répression. Le permis à points a échoué dans sa présumée fonction pédagogique auprès des conducteurs. Le législateur tablait, sans doute, sur la perception par le conducteur d'un contrôle des infractions systématique, équitable et massif, soit un mode théorique bien peu conforme à la réalité du système répressif.

Alors que la vitesse apparaît encore largement comme un mode d'expression individuel, son changement de statut ne peut résulter que d'une prise de conscience et d'une mobilisation collectives. 

**Charles  
Mercier-Guyon**  
Secrétaire  
du Conseil médical  
de la Prévention  
routière

## Alcool, drogues, médicaments et conduite automobile

**S**i le rôle de l'alcool dans la genèse des accidents de la route est connu depuis plusieurs décennies et a abouti à des mesures législatives aujourd'hui sévères, force est de constater que le rôle accidentogène des drogues illicites est encore peu connu du grand public, principalement du fait du manque actuel de moyens légaux et du développement encore limité des techniques de dépistage.

Le rôle de nombreux médicaments est également fortement suspecté et des progrès restent à faire pour diminuer leur rôle dans les accidents.

### Les risques liés à la consommation de drogues

Au plan épidémiologique, il apparaît que l'alcool reste la principale cause d'accidents graves ou mortels (entre 30 et 50 % selon les études). La présence de drogues illicites est retrouvée, selon les études françaises et étrangères, dans 10 à 18 % des cas. Une étude nationale, menée dans le cadre du dépistage de drogues illicites chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel, est en cours. Toutefois, toutes les études menées à l'étranger depuis plus de quinze ans ont révélé que 6 à 15 % des conducteurs accidentés étaient sous l'influence de drogues illicites dans des pays dont les caractéristiques socio-économiques et les modes de vie sont voisins du nôtre.

Les études expérimentales ont prouvé que l'alcool agit à deux niveaux sur la conduite :

- d'une part, en allongeant les temps de réaction et en diminuant l'attention,
- d'autre part, en modifiant le comportement avec une prise de risques excessive, cela dès le taux de 0,20 g/l.

En ce qui concerne les drogues illicites, on a pu prouver que le cannabis induit une ivresse voisine de celle de l'alcool, avec, de plus, des distorsions sensorielles.

Ces effets sont encore plus marqués avec les cannabis à forte concentration, qui sont de plus en plus fréquemment retrouvés.

Le débat sur la dangerosité du cannabis au volant est apparu depuis quelques années. Les premières études, réalisées avec de faibles concentrations de cannabis, montraient que, si un effet sédatif et une altération des perceptions était indiscutables, ces altérations de la capacité de conduite semblaient compensées par une relative diminution de la prise de risques, au contraire de l'alcool. Malheureusement, cette « compensation » disparaît dès que la concentration dans le sang augmente, soit du fait d'une consommation importante (il n'est plus rare d'observer des consommateurs fumant