Article écrit par Vincent CLEVENOT le 10 janvier 2014

4 décennies de sécurité routière

La mortalité routière n'a jamais été aussi basse en France. L'occasion de revenir sur plus de 40 ans de politique de sécurité routière.

DES PROGRÈS INDISCUTABLES
Depuis 1970 le nombre de tués sur les routes en France a diminué de manière très sensible.
Ces progrès indiscutables en matière de sécurité routière ont été atteints en agissant sur les trois facteurs fondamentaux d'un accident qui se combinent et éventuellement interagissent : les facteurs liés à l'infrastructure (conception, entretien et exploitation), les facteurs liés à l'infrastructure (conception, entretien et exploitation), les facteurs liés aux véhicules (sécurité passive et active), les facteurs liés aux comportements des usagers (formation, communication, répression), auxquels il convient d'ajouter une quatrième facteur, les progrès des services de secours et de soins. La part attribuable à chacun de ces facteurs est difficilement évaluable du fait de la difficulté à les isoler.
Revenons néanmoins sur quelques-unes des mesures phares de la politique de sécurité routière en France depuis une quarantaine d'années.

DE L'APRÈS-GUERRE À 1970
Historiquement, l'accidentalité routière s'est fortement accrue dès le début des années 1950, en rapport direct avec l'expansion du parc automobile, l'inadaptation des réseaux routiers et l'insuffisante formation des conducteurs. Le premier dénombrement statistique précis date de 1954 avec 7 166 personnes tuées à 3 jours.

La sécurité routière n'est alors prise en charge par aucune véritable politique publique. À compter de 1960 sont, cependant, lancées les opérations de traitement des "points noirs". Entre 1960 et 1970, la mortalité augmente de 55,7 % et le trafic est multiplié par 2,3. Le nombre de personnes personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 111 à 80.

DE 1970 À 1980
Au début des années 1970 est créé le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR).
En 1973, l'opération "Mazamet ville morte", lors de laquelle les 16 000 habitants s'allongent au sol pour représenter la mortalité routière, permet une prise de conscience collective. Le gouvernement instaure les limitations de vitesses, l'obligation du port de la ceinture à l'avant et du casque pour les motocyclistes. La dynamique qui couplait mobilité automobile et accidentalité s'enraie : la mortalité routière culmine en 1972 avec 16 545 morts comptabilisés à 6 jours de l'accident, soit plus de 18 000 morts à 30 jours.
En dix ans, la mortalité va chuter de 30 %. Le trafic global est multiplié par 1,6. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus pour l'ensemble des véhicules passe de 80 à 43.

DE 1980 À 1990
Le début des années 1980 marque une stabilisation de la baisse de la mortalité. L'instauration de plans départementaux de sécurité routière et du programme RÉAGIR* lance la politique locale de sécurité routière, en réaction à l'accident de Beaune qui fit 53 morts dont 44 enfants.
Cette politique permet de passer sous la barre symbolique des 10 000 morts par an mais c'est une

baisse lente et irrégulière. Le seuil de l'alcoolémie passe de 1,2 à 0,8 g/l d'alcool dans le sang. La plupart des véhicules sont équipés de systèmes antiblocage des roues. En dix ans, la mortalité chute de 20 %. Le trafic global est multiplié par 1,4. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 43 à 26.

DE 1990 À 2000

En 1989 est publié le livre blanc de la sécurité routière qui trace les orientations majeures des futures politiques de sécurité routière dont l'amélioration du contrôle/sanction qui se concrétisera dix ans plus tard. La vitesse maximale autorisée en agglomération est fixée à 50 km/h en 1990. Le taux d'alcool est abaissé à 0,5 g/l. Le permis à points est instauré la même année. L'essentiel du réseau autoroutier s'achève. La plupart des véhicules sont équipés d'airbags. Le continuum éducatif se met en place. Malgré ces mesures, la mortalité ne baisse que de 20 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de 20 %. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit en 2000 à 15.

DE 2000 À 2012

Les premiers radars fixes de contrôle sanction automatique de la vitesse arrivent en 2003. Le Conseil Nationale de Sécurité Routière (CNSR) est installée. En 2004 est instauré le permis probatoire. Un dépassement du taux légal d'alcool entraîne un retrait de 6 points. On passe sous la barre symbolique des 5 000 morts par an en 2006/ La mortalité baisse de 51,1 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de 7 %. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit en 2010 à 7. Après un premier semestre 2011 marqué par une hausse, la mortalité routière a connu un renversement de tendance à partir de juillet 2011. Cette tendance à la baisse s'est poursuivie en 2012 (3 653 personnes tuées à 30 jours).
Entre 2000 et 2012, 70 687 personnes sont tuées sur la route mais 36 000 vies ont été épargnées. Le bilan de ces 4 décennies de sécurité routière parle pour lui mais les progrès et efforts à fournir sont encore importants, notamment dans le domaine de la formation des conducteurs, si l'on souhaite pouvoir passer sous la barre symbolique des 2 000 morts par an d'ici 2020.

* *RÉAGIR : réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.*