

Accidentologie routière : beaucoup reste à faire

Après trois années consécutives de hausse, le nombre de morts a légèrement baissé en 2017 ; on note cependant davantage d'accidents corporels et de blessés.

Des modes de déplacement plus concernés que d'autres

De ce point de vue, cyclistes et surtout motocyclistes connaissent, pour cette année 2017, une hausse de leur mortalité. Piétons et conducteurs de véhicules utilitaires sont, quant à eux, moins touchés qu'en 2016. Alors qu'en ce qui concerne les premiers on peut parler d'un retour aux chiffres de 2015 après une année 2016 particulièrement mauvaise, la seconde catégorie connaît une réelle amélioration au regard des années précédentes. Force est de constater que plusieurs actions ont été entreprises récemment afin de faire baisser les chiffres de l'accidentologie routière dans le cadre professionnel : des actions de prévention avec l'engagement notamment d'un certain nombre de grands groupes d'améliorer la prévention au sein de l'entreprise, des appels en ce sens de l'exécutif en direction des structures plus modestes et des mesures liées à la répression avec l'obligation faite aux représentants légaux de personnes morales de dénoncer le conducteur du véhicule, depuis le 1er janvier 2017, suite à une infraction constatée de manière automatisée (ce malgré l'incongruité et les difficultés juridiques inhérentes à une obligation parfois impossible à honorer faute de connaissance effective du conducteur).

Des catégories d'individus davantage exposées

Au regard de l'âge et du sexe des victimes, apparaît une disparité nette, conforme aux années précédentes, qui place jeunes, personnes âgées et hommes aux premiers rangs des chiffres de la mortalité. Les 65 ans et plus représentent un quart des personnes perdant la vie sur la route, avec une surreprésentation des plus de 75 ans.

Le bilan réalisé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière pour l'année 2016 indique que ces derniers connaissent un taux de présomption de responsabilité important s'agissant des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués en tant que conducteurs d'un véhicule de tourisme, qui rejoint celui des jeunes conducteurs. Le serpent de mer de la visite médicale obligatoire avec possibilité de retrait du permis de conduire pour inaptitude se heurte au lien fort qui existe entre voiture et liberté de se déplacer ainsi qu'à la question de l'isolement des plus âgés, surtout en zone de faible densité pas ou peu desservie par les transports publics. En pareil cas, un risque réel de "mort sociale" devrait engager à considérer des solutions moins contraignantes reposant notamment sur la formation continue.

L'arrivée du véhicule autonome constitue, pour cette catégorie d'utilisateurs plus particulièrement, une solution à moyen terme, à la fois concernant cette accidentologie élevée et en matière de mobilité.

La surreprésentation dans les chiffres de la mortalité des 18-35ans, et plus particulièrement des 18-24 ans, pareillement couplée à des taux élevés de responsabilité présumée, trouvera on l'espère un début de réponse avec la formation complémentaire à la conduite proposée aux nouveaux conducteurs en échange d'une durée réduite de leur période probatoire.

Quant aux hommes, ils représentent à eux seuls les trois quarts des morts et blessés graves, comme les années précédentes. Il est, par ailleurs, établi que plus de neuf conducteurs sur dix impliqués dans un accident mortel avec alcoolémie sont des hommes, comme plus de huit sur dix parmi les condamnés pour homicide involontaire dans le cadre d'un accident de la route.

Des facteurs extérieurs qui influent sur la sécurité de tous

Ils ne doivent pas non plus être ignorés : si nos routes ne figurent pas parmi les pires de l'Union Européenne, elles n'en connaissent pas moins un état de dégradation qui peine à être traité depuis plusieurs années.

Un point peut-être en voie d'amélioration, puisque la loi à venir d'orientation sur les mobilités devrait prévoir un budget consacré à l'amélioration des infrastructures, dont une part irait au réseau routier. Non sans rapport, un abaissement au cas par cas des vitesses maximales autorisées sur les tronçons particulièrement accidentogènes, plutôt qu'une généralisation des 80 km/h, permettrait une meilleure visibilité des zones sensibles. La légitimité aux yeux des conducteurs des limitations particulières en serait également augmentée.

Meilleur entretien des routes, adaptabilité des limitations de vitesse, formation des conducteurs améliorée, véhicules autonomes... des éléments de solutions qui ne doivent pas faire oublier que pour l'essentiel il nous est déjà possible de réduire simplement le risque routier. Au moment où beaucoup s'apprêtent à prendre la route des vacances, il n'est donc pas inutile de procéder à un rappel des bonnes pratiques.

La 1ère réponse : le respect des règles de conduite

Le premier facteur d'accidents mortels reste la vitesse excessive ou inadaptée, suivi de la consommation d'alcool ou de stupéfiants ; ces comportements dépendent directement de chaque conducteur. Chacun veillera également au respect des règles élémentaires de sécurité comme les distances de sécurité ou l'usage du clignotant en cas de dépassement, y compris sur autoroute.

En attendant le véhicule 100 % autonome, c'est encore sur le conducteur que repose l'action de conduite, il convient donc que celui-ci se place dans les meilleures conditions. En dehors des évidences rappelées plus haut quant à l'absence de consommation de certaines substances, il est indispensable de prendre le volant reposé et de faire durant les trajets importants une pause toutes les deux heures, afin d'éviter somnolence et perte d'attention. Concernant ce dernier point, on ne saurait trop insister sur le danger que constituent les distracteurs de conduite. On fera donc en sorte de ne pas être sollicité par son smartphone, a fortiori de ne pas l'utiliser. Les peines relatives à la tenue en main du téléphone au volant devraient d'ailleurs être aggravées prochainement, avec dans certains cas un retrait du permis de conduire. Le port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son est également prohibé.

Veiller au bon entretien de son véhicule

Un véhicule en bon état est également primordial en matière de sécurité. La chose est évidemment valable l'année durant, mais les longs trajets estivaux sont l'occasion d'y porter une attention

particulière.

À minima, il s'agit de vérifier l'état et la pression des pneus, l'état des balais d'essuie-glace, de l'éclairage, ainsi que les différents niveaux du véhicule (liquide de frein, de refroidissement, de direction assistée, lave-glace, huile moteur.) Une visite de contrôle chez un professionnel peut être une solution.

Les actes de chacun font les grands résultats

En comparaison des niveaux d'accidentologie des décennies passées, les chiffres actuels traduisent une réelle avancée. Pour autant, avec plus de 3 000 morts et 70 000 blessés pour 2017, la marge de progression est encore considérable. Au-delà des améliorations souhaitables de l'état des routes, de la réglementation, des véhicules ou de la formation des conducteurs, un véhicule entretenu au volant duquel un conducteur reposé et attentif respecte le Code de la route est la première et la plus efficace forme de lutte contre l'accidentologie routière. Et elle est à la portée de chacun de nous...

Pour aller plus loin

[Bilan définitif de l'accidentalité routière 2017](#)