

La sécurité routière

Introduction au dossier

La Rédaction

La sécurité routière est un enjeu de politique publique important pour tous les citoyens. Et c'est un domaine dans lequel la statistique joue un grand rôle, depuis la constatation des situations jusqu'aux choix des mesures réglementaires, en passant par l'explication des accidents, sans oublier la communication vers le grand public. Pour qui souhaite mieux comprendre le rôle joué par la statistique dans la société, c'est un riche terrain d'observation. Les trois articles rassemblés dans ce numéro en sont la preuve.

Jean Orselli, qui a participé en octobre 2015 à un Café de la Statistique de la SFdS sur ce sujet¹, adopte une perspective historique pour remettre en cause ce qu'il considère comme des idées fausses. Non, la France n'est pas moins bonne élève que les autres pays : c'est sa faible densité de population qui explique son rang moyen en matière de mortalité routière. Non, l'Etat n'a pas attendu 1972 pour prendre des mesures de prévention routière, et l'évolution du nombre des tués est un piètre indicateur de l'effet des politiques adoptées : des facteurs structurels, qu'il détaille, expliquent une grande part de la baisse observée entre 1972 et 2013. Pour lui, la communication officielle sur ce sujet, axée sur les fluctuations annuelles, voire mensuelles du nombre des tués, s'apparente plus à de la propagande qu'à une information utile. Et une étude plus approfondie des modalités de la répression des infractions routières s'imposerait.

Bernard Laumon, qui dirigeait le département Transport-Santé-Sécurité de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), et qui anime le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière, donne une série d'exemples d'utilisation de la statistique pour estimer des grandeurs qu'on ne sait pas mesurer directement, comme le nombre de blessés graves sur l'ensemble de la France, ou le supplément de risque d'être responsable d'un accident mortel associé à une conduite sous influence de l'alcool ou du cannabis. Selon ces études, la réduction du nombre des victimes imputables à l'alcool serait en réalité attribuable à la réduction des vitesses, plus qu'à la répression spécifique de la conduite sous influence alcoolique.

Enfin Christian Machu, ancien secrétaire adjoint de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, décrit les sources qui sont mobilisées par les études de sécurité routière. Pour lui, les recueils statistiques, même les plus fiables, sont insuffisants pour caractériser les accidents et « rechercher les facteurs causaux d'accidentalité ». Des enquêtes techniques approfondies et la mobilisation d'un savoir spécialisé, « l'accidentologie », lui paraissent

1. On trouvera sur le site de la SFdS le compte-rendu de cette séance, à l'adresse <http://www.sfds.asso.fr/ressource.php?fct=ddoc&i=2286>, ainsi que la vidéo de l'exposé de l'invité http://www.dailymotion.com/video/x3a280x_cafe-de-la-statistique-la-securite-routiere-6-octobre-2015_news.

indispensables, et il regrette que des analyses purement statistiques, qu'il considère comme hâtives, jettent un doute sur les conclusions des experts, par exemple en ce qui concerne les effets de la vitesse : il n'hésite pas à voir l'influence de lobbies derrière cette remise en cause.

Trois points de vue très différents, quant aux explications et probablement quant aux préconisations. La statistique n'est pas « juge de paix », pas plus en cette matière que dans d'autres. Permet-elle au moins de cadrer les débats, de fournir une base de connaissances reconnues à partir desquelles les opinions peuvent se former, et éventuellement diverger ? Le lecteur appréciera.

